

PICO Y PLACA

-  1, 3, 5, 7 y 9
6:00 a.m. - 8:30 a.m.
3:00 p.m. - 7:30 p.m.
-  9 y 0
5:30 a.m. - 9:00 p.m.
-  7 y 8
Todo el día

Bogotá metropolitana

CONTROLADO EL INCENDIO EN GUASCA

Luego de más de cuatro días de trabajo permanente para sofocar el incendio en Guasca, el Cuerpo de Bomberos de Cundinamarca anunció que se controló el fuego. La conflagración se originó en medio de una diligencia judicial y consumió más de 12 hectáreas de bosque nativo y pinos. En la atención de la emergencia fue necesario el apoyo de una aeronave de la Policía que realizó 16 descargas de agua en el lugar.



El 2 de marzo entrarán al sistema 130 buses biarticulados con tecnología de gas. FOTO: RODRIGO SEPULVEDA. ARCHIVO EL TIEMPO

porte. Vamos a tener que reconciliarnos con TransMilenio. El 86 por ciento de los bogotanos no tienen vehículo privado.

¿Se puede hablar de un sistema troncal sin incluir la intervención en la carrera 7.ª?

Sí. Vamos a encontrar la infraestructura que responda a las necesidades de transporte de este corredor.

¿Cómo se va a reforzar TransMilenio cuando empiecen las obras del metro?

Tendremos un plan de manejo de tráfico que responda a las necesidades de movilidad mientras se adelantan las obras. Va a haber incomodidad, pero sí se quiere mejor infraestructura hay que aguantársela. Toda esa contingencia ya se está planeando.

¿En el diseño de TM por la avenida 68 quedaron faltando dos intersecciones claves, la 80 y la autopista Norte?

Primero, no en todas las intersecciones necesariamente tiene que existir una conexión operacional, pero lo más importante acá es que el metro irá hasta la calle 100 y la segunda línea del metro, por la 80 hasta Suba. Si ustedes se dan cuenta, en esas dos intersecciones estaría el metro. Entonces, en los diseños que vayamos a hacer de esas extensiones tendremos en cuenta esas conexiones operacionales, para resolver la intersección completa y que no haya este tipo de preocupaciones. Lo resolvemos de la forma más técnica posible.

¿Cómo están las relaciones con Recaudos Bogotá?

Trabajamos muy bien. Estamos evaluando las posibilidades de mejora del servicio que se presta en los torniquetes, en las taquillas y en la información al usuario. Con ellos también tenemos el sistema de control e información. Trabajamos para que eso también mejore. Como en cualquier contrato de concesión, existen problemáticas que estamos resolviendo en mesas de trabajo, otras que han pasado a laudos arbitrales y sobre las cuales ya se pronunciará la justicia.

¿Eso le ha costado a TransMilenio?

En este momento no. Estamos resolviendo las posibles controversias que existen, pero simplemente es el ejercicio normal de una concesión.

¿Han podido controlar la venta ilegal de pasajes?

Desde agosto del año pasado se ha trabajado bastante. El hueco de pérdidas bajo de 9.500 millones de pesos a 2.500 millones. Trabajamos en mejorar la tecnología para hacerles seguimiento a los comportamientos atípicos de estas tarjetas.

¿El mensaje es de paciencia?

Sí. Vienen muchas cosas nuevas para el sistema, pero todo tiene una transición. El mensaje no tiene que ser de odio hacia TransMilenio, sino de reconciliación con el usuario. Este sistema masivo va a seguir existiendo, y mientras llegan los otros modos vamos a tener que mejorar el servicio y convivir con la infraestructura que tenemos.

‘Vamos a tener que reconciliarnos con TransMilenio’

El gerente de la empresa, Felipe Andrés Ramírez, dijo que mientras se implementan nuevas formas de transporte, este será el principal modo. El 86 por ciento de los bogotanos no tienen vehículo privado.

Completar los 1.441 buses para el componente troncal, 486 buses eléctricos y 700 de gas para el SITP zonal, y más policías e implementar campañas de cultura ciudadana harán parte de la estrategia para que los ciudadanos se comiencen a reconciliar con el sistema TransMilenio. EL TIEMPO habló con su gerente, Felipe Andrés Ramírez, sobre algunas de estas estrategias.

¿Hubo mejoras en el sistema TransMilenio que justifiquen el alza de las tarifas?

Sí, y el 2 de marzo haremos ese anuncio porque ese mismo día llegarán 130 buses biarticulados con tecnología de gas. Esto nos va a permitir dar los pasos correctos hacia la mejora en la prestación del servicio. Tenemos que reconocer que hoy eso no pasa, pero esa es nuestra meta. El alza, definitivamente, si era necesaria para mantener la sostenibilidad del sistema y la prestación del servicio.

¿Qué es eso de la sostenibilidad? ¿Por qué es tan crítico que el sistema deje de realizar esas alzas?

La plata del Distrito es una sola. Si el sistema empieza a demandar más recursos, se comenzarían a desfinanciar otros proyectos sociales como colegios, hospitales o cualquier tipo de infraestructura. Es decir, si no se hacía esa alza, se tendrían que destinar 100.000 millones de pesos adicionales al sistema de transporte, eso equivale a cinco colegios y 20.000 niños sin acceso a la educación. Es una decisión muy difícil pero necesaria.

Hay críticos que dicen que este tipo de medidas benefician a los consorcios de TransMilenio. ¿Eso tiene algún sentido?

No. El alza no busca beneficiar de ninguna forma a un privado, lo que busca es no generar un hueco en las finanzas del Distrito. También quiero explicar que ese incremento no afectará a la población más vulnerable, que es la que está entre 0 y 30,5 puntos en el Sisbén. A ellos no se les va a subir el pasaje, tampoco al adulto mayor ni a las personas en condición de discapacidad. Otro aspecto que la ciudadanía debe saber es que aumentó la ventana de tiempo de 95 a 110 minutos para que los usuarios puedan hacer el transbordo de un bus troncal a uno zonal. Eso va a evitar costos adicionales a los más vulnerables.

¿Cómo va a beneficiar al

usuario la entrada de una nueva flota con tecnologías más limpias?

Primero quiero aclarar qué tendrá nuestra ciudad. Vamos a completar los 1.441 para el componente troncal. Hoy hay 945 rodando. El 2 de marzo entran 130, y así hasta agosto de 2020. A esto se le suman 486 buses eléctricos; seremos la ciudad de Latinoamérica con más flota eléctrica. Adicionalmente llegarán 700 buses a gas para el SITP zonal, y estamos en un proceso para adjudicar otros 1.950 en ese componente del sistema zonal. ¿Esto cómo impacta? Vamos a tener una mejor programación y mejores frecuencias. Todo se dará en el transcurso de dos años.

Además, para el 31 de diciembre de 2021, nosotros tenemos que haber cumplido con lo pactado en el otrosí con el SITP. Este garantizará la sostenibilidad del componente zonal, que estaba totalmente quebrado. Entonces, al reemplazar toda esa flota, también vamos a poder ofertar un mejor servicio.

¿Cómo se va a llevar a cabo el desmonte del SITP?

Los buses que van a llegar corresponden a las zonas que no tienen un operador, que les fueron entregadas a Ecobús y EgoBús. Por su parte, las rutas de Transit, el operador que quebró el año pasado, saliendo del sistema, también tendrán que ser ocupadas con nuevos buses. Adicionalmente, con el otrosí, los operadores actuales ya comenzaron a recuperar la flota. Todas las rutas se reforzarán con más buses y frecuencias. Habrá mejor tecnología y mejores posibilidades de seguimiento del servicio.

¿Pero los buses provisionales saldrán de circulación?

REDACCIÓN BOGOTÁ @BogotaET



Felipe Andrés Ramírez, gerente de TransMilenio. FOTO: MAURICIO MORENO. EL TIEMPO

“Aumentamos de 15 a 50 motos y capacitamos a sus policías para que puedan moverse con rapidez entre troncales, y así tener una mejor reacción contra el delito”.

Sí, pero de forma gradual. Sabemos que son los más contaminantes, vamos a poder darle a la ciudad un mejor aire. Eso sí, tampoco hay que desconocer que le prestaron un servicio muy importante a la ciudad y movieron a millones de personas, pero que, como todo, se tienen que renovar.

La alcaldesa prometió en campaña soluciones

inmediatas para la gente, mientras se surten todos esos procesos a los que usted se refiere; estamos hablando de inseguridad, ventas informales, colados...

El 85% de los ciudadanos respetan el sistema TransMilenio. Para el resto, que incurre en malas prácticas, vamos a tener programas de cultura ciudadana. Hay que lograr que la gente se reconozca como bogotana y que entiendan que colarse sí representa una problemática grave para la ciudad. En el tema de infraestructura estamos investigando cuáles serían los mejores torniquetes para implementar en el sistema y que permitan un flujo rápido de los usuarios. Nuestro último recurso es poner la multa que corresponde a quien infrinja las normas.

¿Y seguridad?

Nos hemos movido muy rápido. Aumentamos de 15 a 50 motos y capacitamos a sus policías para que puedan moverse con rapidez entre troncales, y así tener una mejor reacción contra el delito, porque lo que estaban haciendo los delincuentes era moverse de una a otra estación cuando detectaban control policial. Estos estarán siempre en contacto con los cuadrantes del sector.

Algunos críticos dicen que la ciudad tiene que superar el tema de TransMilenio y pasar a otras instancias...

TransMilenio seguirá existiendo. Nosotros vamos a construir sobre lo construido porque este modelo le ha prestado un servicio muy importante a la ciudad. Hoy no es lo que quisiéramos, pero va a permanecer muchos más años. Es más, mientras llega el metro y otras formas de movilidad será nuestro principal modo de trans-