

Bogotá metropolitana

TALLER EN CASONA DE LA DANZA

El Instituto Distrital de las Artes (Idartes) y la Casona de la Danza inician mañana el taller de danza contemporánea y ballet en la carrera 1.ª n.º 17-01. Hora: 9 a. m. a 2 p. m. Entrada libre.

PICO Y PLACA



No aplica
Todo el día



5 y 6
5:30 a.m. - 9:00 p.m.



6, 7, 8, 9 y 0
6:00 a.m. - 9:00 p.m.

‘Antes de 6 meses, esperamos ver obras en corredor del Regiotram del Norte’

El gobernador de Cundinamarca, Jorge Rey, explica el impacto para Bogotá y la región de la decisión del Gobierno de no exigir licencia ambiental a los proyectos férreos con energías limpias. Entrevista.

GUILLERMO REINOSO RODRÍGUEZ - EDITOR DE BOGOTÁ | @guirei24

¿Los proyectos de Regiotram de Occidente y del Norte ya no necesitan la licencia ambiental?

Eso es lo que ha venido proponiendo el Gobierno Nacional y lo recibimos con beneplácito. El anuncio permite que se deslicencie todo proyecto férreo basado en energías limpias y que transite sobre corredores densamente consolidados.

Deslicenciar el proyecto del Regiotram nos permite tener un camino más expedito, iniciar obras prontamente y, a la par, descongestionar todo un cúmulo de proyectos que vienen haciendo fila y para los que los licenciamientos en sectores muy consolidados urbanamente eran una carga que alejaba a los inversionistas y no permitía generar estímulos e incentivos para que las entidades públicas jalonaran esas iniciativas.

¿Quiere decir que la solicitud de licencia que volvió a presentar para el Regiotram de Occidente ya no se tendrá en cuenta?

Sí. El trámite de licencia ambiental ya no existiría y nos acogeríamos al nuevo decreto que anunció el Gobierno y que establece algunas condiciones de coordinación interinstitucional en temas ambientales.

¿Qué tan complicado puede ser cumplir esas condiciones?

Básicamente, las indicaciones son coordinaciones interinstitucionales para el desarrollo de las obras, con prestadores de servicios públicos y todo lo que tiene que ver con pasos por algunos sectores o municipios donde se van a tener permisos por temas de movilidad.

¿Cuándo se supone que el Gobierno publicará el borrador de decreto?

Se debe publicar de aquí a la próxima semana, para que los interesados puedan hacer sus comentarios alrededor de ese acto administrativo.

Otro tema de la reunión con el presidente Gustavo Petro es el jetducto y el poliducto entre el aeropuerto de El Dorado y Facatativá, ¿qué se hará con ellos?

La reunión con el Presidente era especialmente para definir entre tres alternativas de traslado de la red



Imagen de la reunión que el presidente Gustavo Petro y su equipo sostuvieron con el gobernador Jorge Rey y el alcalde Carlos F. Galán. FOTO: PRESIDENCIA

cuál es la más viable. Se consideró que la más viable es profundizar tanto el jetducto como el poliducto, alejándolo de las cargas parasitarias que el tren eléctrico pudiera producir, y además que la financiación de ese traslado correría a cargo de las utilidades de Ecopetrol. Es una decisión bastante inédita, interesante, que abre una puerta para en el futuro solucionar este tipo de inconvenientes.

El Ministerio de Transporte estima que ese traslado puede costar 210.000 millones de pesos, es un valor considerable, ¿deja de ser un obstáculo para el Regional de Occidente?

Es un valor apreciable y es una importante inversión que tanto Cenit como Ecopetrol han reconocido y que Ecopetrol está dispuesta a llevar a la junta directiva, y ojalá proceda, para poder financiar los 200.000 millones de pesos que cuesta el traslado de tres kilómetros de redes, y que se convierten en algo imposible que el convenio de cofinanciación entre departamento y Nación pudiera soportar.

¿Cuáles eran las otras dos opciones que había para los dos ductos?

Las dos primeras eran trasladar 7,5 metros del corredor férreo el ducto y el oleoducto. La diferencia entre esas dos alternativas eran: una, correrlos a la derecha, donde no existían otras redes de servicios públicos o, correrlas a la izquierda, donde podrían compartir espacio con redes de servicios públicos, pero tendrían que hacer un reforzamiento de los demás sistemas de redes, lo que llevaba a que los precios fueran superiores. La alternativa tres, que es profundizar 15 metros tanto el jetducto como el poliducto, y de esa manera alejarnos de la operación del tren y garantizar los estándares de seguridad que se requieren en el paso férreo por ese corredor.

¿Las dos decisiones son un banderazo para la ejecución del Regiotram de Occidente?

Este es un proyecto que tiene una fase de ejecución de aproximadamente un



Jorge Rey, gobernador de Cundinamarca.

“El trámite de licenciamiento ambiental ya no existiría y nos acogeríamos al nuevo decreto, que establece algunas condiciones de coordinación interinstitucional”:

año y hoy se encuentra en un 27 por ciento de avance, las obras están concentradas en los patio taller de El Corzo, en Facatativá, y el kilómetro 5, en el Salitre, en Bogotá; más la gestión predial, que ya se ha consolidado en más del 80 por ciento.

El banderazo del Gobierno permitirá que pronto, esperamos que antes de seis meses, activemos las obras sobre el corredor férreo principal y que la gente, tanto en Cundinamarca como en Bogotá, vea maquinaria, obra, instalación de rieles, y que en 2027 podamos entregarlo en operación, garantizando la movilidad de más de 150.000 personas diarias entre la región y Bogotá.

¿Habló con el Presidente del Regiotram del Norte?, ¿qué decisiones hubo?

Sí, a pesar de que no fue el centro de la reunión, sí tuve la oportunidad de comentarle al Presidente que el Regiotram del Norte es un proyecto estructurado al 100 por ciento, con recursos del Gobierno británico, del departamento de Cundinamarca y de la Alcaldía de Bogotá, que permite movilizar más de 180.000 personas al día.

Él se mostró muy interesado y dio instrucciones al Ministerio de Transporte para que iniciemos una mesa técnica

que permita vislumbrar cuál es el mejor sistema de integración de Bogotá con el sistema férreo de carga, logrando que el corredor férreo del norte sea solo de pasajeros.

¿El Presidente, entonces, ve viable la opción de que sea solo de pasajeros?

Al Presidente le preocupa que no tengamos un sistema interconectado de carga: sin embargo, él ha dicho que el transporte de carga férrea en el país debería funcionar desde Carare hasta el norte de la Sabana. Ahí, a través de una infraestructura logística especializada, dejar o entregar la mercancía y mirar cómo, mediante una variante, una vía alterna de carga, que iría por el corredor occidental, de Chía hacia Mosquera y llegando a Soacha. Allí se descomprimiría en vehículos tipo camión que puedan hacer la distribución hacia Bogotá.

Eso lo que haría es quitar de tajo la carga por el corredor norte, desde el punto de vista férreo, y poder dedicar el corredor norte única y exclusivamente al sistema de pasajeros. Esa es la charla técnica que vamos a empezar a sostener con el ministerio y esperamos llegar rápidamente a tener una conciliación al respecto.