

ANEXO 7.

ASUNTO: Concepto Proyecto de acuerdo 091 de 2012: “Por el cual se efectúan unas modificaciones en el presupuesto anual de rentas e ingresos y de gastos e inversiones de Bogotá, distrito capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2012”

FECHA: abril 23 de 2012

Intervención de Juan Carlos Flórez

Coincido con el Alcalde Petro sobre la gravedad del diagnóstico en materia de movilidad que presenta. Sin embargo, su liderazgo ha sido confuso y el análisis técnico con el rigor requerido ha estado ausente.

La posición del alcalde ha cambiado en varias oportunidades. El tema del tranvía por la séptima tiene hoy día nuevos argumentos, dice que es necesario para evitar que la movilidad colapse con la entrada del SITP pues tal como está diseñado este sistema llevaría a la ciudad a un colapso en la movilidad. Sin embargo, no ha propuesto los cambios necesarios en él y su secretaria de movilidad es partidaria de continuar con la implementación del SITP tal y como venía siendo desarrollada por la anterior administración.

Por otro lado, el alcalde argumenta que debemos esperar estudios del metro pesado y por ello no se puede utilizar ya el cupo de deuda, no obstante, quiere hacer un tranvía sin ningún estudio. No es responsable el Alcalde Petro y sigue estando en terreno del discurso.

1. Resumen Ponencia Jose Arthur Bernal Amorocho

- **Razones de la modificación presupuestal:** Bogotá debe aportar en el corto plazo los recursos que aseguren que el Gobierno Nacional acompañe financieramente la consolidación del SITP en la ciudad, especialmente la construcción de la primera línea de metro.

- **El Plan Maestro de Movilidad,** Decreto 319 de 2006 Artículo 3, define: “Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.”

- **Conclusión:** El concejal Bernal presenta ponencia POSITIVA sugiriendo se adicione un artículo al proyecto:

“ARTÍCULO TERCERO. Los recursos objeto de la presente incorporación presupuestal, se destinarán, de conformidad con el artículo 3º del Acuerdo 458 de 2010, “para la construcción de las obras de infraestructura de la primera línea del proyecto metro de Bogotá”.

El concejal Bernal, reconoce que para la actual administración la primera línea de metro parece ser el “tranvía” o “metro ligero” de la séptima. El concejal pide que la Administración cumpla lo siguiente para este proyecto:

“Por lo tanto cada ente territorial debe garantizar una adecuada evaluación, priorización, diseño y ejecución de los que le interesan. Así mismo, debe buscar fuentes alternas de financiación. Igual sucede con los requisitos específicos, como son la realización previa del diseño operacional, el diseño de infraestructura, el modelo de ingresos y costos y el plan de financiación. Debe existir una evaluación costo beneficio del proyecto. También un claro modelo de remuneración en donde sea completa la estructuración de la tarifa técnica y de la tarifa al usuario. Adicionalmente se debe incluir un análisis de la factibilidad de la participación del capital privado en el esquema”

2. Resumen Ponencia Edward Arias Rubio

- Fundamento Normativo:

Decreto 390 de 2008:

“f. Cuando los saldos del cupo de endeudamiento sean insuficientes para atender la inversión propuesta en el plan de desarrollo, financiada con recursos del crédito, se entenderá agotado dicho cupo y en consecuencia se podrá solicitar al Concejo Distrital uno nuevo.”

- **Consideraciones generales:** “Administración Distrital destinará ochocientos mil millones de pesos (\$800.000.000.000) para la construcción de las obras de infraestructura de la primera línea del proyecto metro de Bogotá. Cabe destacar que se llama metro a los sistemas ferroviarios de transporte masivo de pasajeros que operan en las grandes ciudades para unir diversas zonas de su territorio municipal y también de sus alrededores más próximos, o como se define el Metro de Medellín, es el Sistema de Transporte Masivo de Gran Capacidad (...) Adicionalmente el metro o ferrocarril metropolitano constituye el Género, el cual tiene unas variedades que son: Tranvía, Tren ligero, Metro Pesado y Tren de Cercanías”.

- **Conclusión:** El concejal Arias presenta ponencia POSITIVA sugiriendo se adicione este artículo:

“ARTÍCULO TERCERO. Los recursos objeto de incorporación presupuestal mediante el presente acuerdo, deberán destinarse a la financiación de la primera línea de Red de Metro del Distrito Capital”

3. Tweets de Petro, domingo 22 de Abril



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

Con la electrificación de la flota de la hoy llamada fase I de transmilenio, se buscara construir un corredor verde en la Av Caracas.



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

La electrificación de la flota de buses, de taxis y ferroviaria sera objetivo ineludible.



Gustavo Petro @petrogustavo

← Reply ↻ Retweet ★ Favorite · Open

Apenas el gobierno nacional reglamente los cobros8r congestión se implementara en Bogotá y el uso del dinero sera para subsidio al pasajero



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

Indicación del Confis a las alcaldías locales, sera priorizar jardines infantiles y pavimentación y mantenimiento d las vías de la localidad



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

De manera explícita el subsidio del Distrito al transporte ira exclusivamente a la tarifa de pasajeros .



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

Se creara un fondo único del SITP financiado con pasajes, aportes de la nación y el distrito, valorización, y subsidio nal. Al transporte



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

Se abrirá la opción de autorrutas por concesión, solo de manera atrincherada o subterránea y sin uso alguno del erario.



Gustavo Petro @petrogustavo

1h

La unidad de mantenimiento vial y el IDU examinan técnicamente asfaltos de mayor resistencias para adecuar la malla vial.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

Victoria socialista en Francia. Irán a segunda vuelta. La decisión francesa determinara el futuro de Europa.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

Vamos a introducir al concepto de tarifa al pasajero y tarifa técnica el de la tarifa global para introducir el valor de infraestructura



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

En varios lugares estratégicos de la ciudad, la semaforizacion dará prioridad al peatón



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

La semaforizacion inteligente dara prioridad al sistema publico tanto ferroviario como Transmilenio, y señalizara para peatón y bicicleta



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

La peatonalización construirá, Bulevares de clase Mundial en la séptima, Jiménez y cada localidad escogerá su boulevard peatonal.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

La red de ciclorruta con diseño en calle de una vía, pasará de 300 Km a 600 km articulada a las otras redes.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

Con estos 77km, hoy tiene 100 en total, por primera vez Transmilenio será una red. E incluirá conectores de la NQS con Caracas, 68 y Boyacá



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

El plan de obras para Transmilenio plantea construir de manera sobria, asfaltados, 77 km a USD 800 millones en total.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

@AndresFAguilar la 10 retorna en el centro internacional y ayuda a tender una demanda importante del sur al centro. La 26 tal cual.

← In reply to 🍏 Andrés Aguilar



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

Si el gobernador de Cundinamarca y la Nación así lo quieren, nuestras líneas podrán llegar a Zipaquirá, Facatativá por occidente y Soacha



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

El aeropuerto quedará integrado por el actual corredor de ALO al modo ferroviario de transporte de la ciudad.



Gustavo Petro @petrogustavo

← Reply ↻ Retweet ★ Favorite · Open

En el ramal a Kennedy.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

La red de metro superficial que se construya, se articulara a la Primera línea de metro pesado en el occidente en el ramal a Engativa y



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

El valor de la infraestructura ferroviaria que necesitamos sin material rodante es de USD 1300 millones.



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

De la 7 con Jimenez saldrá otro ramal ferroviario a la estación de la Sabana, usará el actual corredor a Fontibón y estará lista para ir hacia



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

La ALO por el interior de Kennedy tomará el corredor ferroviario a Bosa y podrá extenderse a Soacha



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

Séptima se junta a por modo férreo con el comienzo de la ALO, por la calle 170, y la ALO después del aeropuerto entrará a Kennedy



Gustavo Petro @petrogustavo

2h

Esos 88 Km de rieles electrificados y estándar estarán a lo largo de la 7 desde Calle 193 hasta estación 20 de Julio, en la ALO...



Gustavo Petro @petrogustavo

3h

El modo ferroviario que se entregará, además de adelantar construcción del metro pesado, consistirá en 88 km de vías férreas adicionales



Gustavo Petro @petrogustavo

← Reply ↺ Retweet ★ Favorite · Open

El transporte multimodal dará prioridad al peatón, construirá una red de ciclorruta, una de Transmilenio y una de modo férreo, y dos cables



4. Análisis Legal del Proyecto de Acuerdo

- **Qué se entiende por agotamiento del cupo**

El literal f del artículo 18 del decreto 390 de 2008, que reglamenta los Acuerdos Orgánicos en materia de tesorería y crédito público reza:

*f. Cuando los saldos del cupo de endeudamiento **sean insuficientes para atender la inversión propuesta en el plan de desarrollo,** financiada con recursos del crédito, se entenderá agotado dicho cupo y en consecuencia se podrá solicitar al Concejo Distrital uno nuevo. (Subrayado y negrilla fuera de texto)*

Hay dos puntos importantes a analizar acá, el primero, es que el agotamiento de un cupo tiene como precondition la existencia de un saldo. En esa dirección los 800 mil millones del Acuerdo 458 de 2010 no se pueden entender como un saldo pendiente, pues ni siquiera se han hecho las operaciones de crédito que permiten que se incorpore al presupuesto de ingresos. Ahora bien, su contraparte de gasto tampoco se presupuestó y si se hubiera hecho, el Acuerdo 458 ligó el uso de dichos recursos a la ejecución de los programas y proyectos del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva 2008-2012.

En segundo lugar, al estar supeditada la utilización de esos recursos al financiamiento de un proyecto específico del PDD 2008-2012 no se podría cambiar su destinación bajo el concepto de una adición presupuestal, pues las normas son claras en establecer que las adiciones o modificaciones se hacen para un objeto de gasto existente, y en particular no encontramos un objeto de gasto

asimilable a lo que pretende el Alcalde, la ejecución de la obra física de un Tranvía.

Decreto 714 de 1996. Artículo 63. De las Modificaciones Presupuestales. *“Cuando fuere necesario aumentar o disminuir la cuantía de las apropiaciones, cancelar las aprobadas o establecer otras nuevas, podrán hacerse las correspondientes modificaciones al presupuesto mediante traslados, créditos adicionales y la cancelación de apropiaciones según lo siguiente:*

(...) b) “Crédito Adicional. Es la adición a las partidas inicialmente aprobadas o no previstas para un objeto del gasto. En el último caso se crearán nuevos rubros en el Presupuesto Vigente”.

Por otro lado, el gobierno anterior conservo cierta prudencia al respecto, pues ante la poca certeza que se tenía del tipo de rubros de gasto a financiar pues lógicamente vio innecesario realizar apropiaciones presupuestales.

- **Cómo podría la actual Administración utilizar los recursos**

Por lo anterior, proceden dos alternativas como posibles. Primera, la modificación del Acuerdo 458 que autorizó el cupo de deuda, para así cambiar la destinación de los recursos y desligar su uso de los proyectos del Plan de Desarrollo Bogotá Positiva, 2008-2012, dejando libertad en la destinación.

De lo contrario, la segunda alternativa será esperar a la aprobación del nuevo Plan de Desarrollo, con lo que la Administración tendría la oportunidad en el marco del proceso de armonización presupuestal de hacer la respectiva “adición”, tal y como es hoy su pretensión, ya que podría crear el objeto y rubro de gasto correspondiente que armonizara con lo que venía del Plan Anterior.

En resumen hoy no se puede “adicionar algo” cuando ese algo no existe presupuestalmente hablando.

Para la modificación del destino de los recursos que contempló el Acuerdo 458 de 2010, de acuerdo con lo previsto en el artículo 13 del Decreto 1421 de 1993, la iniciativa para dictar o modificar acuerdos de cupo de endeudamiento debe provenir exclusivamente del Alcalde Mayor y debe aprobarla el Concejo de Bogotá de conformidad con el numeral 17 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993.

Al respecto señalan los artículos 12 y 13 del Decreto 1421 de 1993:

ARTICULO 12. ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

17. *Autorizar el cupo de endeudamiento del Distrito y de sus entidades descentralizadas.*

ARTICULO 13. INICIATIVA.

Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., {3}o., 4o., 5o., 8o., 9o., {14}, 16, 17 y {21} del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas}. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde.

En consecuencia, dada la naturaleza jurídica del cupo de endeudamiento, el Concejo podría incluir la modificación al cupo de endeudamiento del Acuerdo 458 de 210 en el actual proyecto acuerdo mediante el cual, a iniciativa del Alcalde Mayor, únicamente se propuso incluir el cupo aprobado en el presupuesto.

Sobre el particular le Consejo de Estado en providencia No. 25000-23-24-000-2003-00459-01 del 11 de octubre de 2007 C. Ponente Martha Sofía Sanz Tobón señaló:

*Ahora bien, la interpretación que debe dársele al inciso 2 del precitado artículo 13 no puede ser otra que la de que los proyectos de acuerdo que se contraen a las materias a las que se refieren los numerales 1, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 20 y 22 del artículo 12 del Decreto 1421 de 1993 pueden ser presentados a iniciativa tanto de los concejales como del Alcalde Mayor de Bogotá, en tanto que los que se refieren a las materias contempladas en los numerales 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 16, 17 y 21 del mismo artículo y los que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas sólo pueden ser presentados a iniciativa del Alcalde Mayor de Bogotá, es decir, que los proyectos sobre tales materias no pueden ser presentados por los concejales, **sin que ello signifique que éstos no puedan introducirle modificaciones.***

Finalmente, si el Alcalde quisiera solicitar un nuevo cupo de deuda, a la luz de las normas no estaría restringido a agotar el cupo existente aprobado en el Acuerdo 458, pues el Concejo tiene autonomía administrativa para aprobar de ser necesario un nuevo cupo, tal como se concluye del siguiente concepto del Ministerio de Hacienda:

Concepto de abril de 2003 del Subdirector de Fortalecimiento Institucional Territorial del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre cupo de endeudamiento.¹

1. ¿Es viable desde el punto de vista jurídico agotar el cupo existente y autorizar uno nuevo en el mismo acuerdo?

Rta. La viabilidad jurídica de los actos administrativos de las entidades territoriales, deberá ser estudiada en el marco de su autonomía administrativa, por la propia entidad territorial.

¹ Información tomada de la exposición DE MOTIVOS ACUERDO 112 DE 2003, mediante el cual se requiere de un mayor cupo de endeudamiento del que se encuentra disponible y que fue autorizado por los Acuerdos No. 08 de 1998 y No. 41 de 2001, para financiar el Plan de Desarrollo "Bogotá para Vivir Todos del Mismo Lado". Del remanente del cupo de endeudamiento disponible el primero de enero de 2001 la mayoría fue utilizado por la actual administración para financiar compromisos adquiridos por la administración anterior.

Sin embargo, es conveniente señalar que financieramente la autorización de nuevos cupos de endeudamiento, por parte de los Concejos, no debería estar condicionada al agotamiento total de los cupos autorizados previamente. La ausencia de limitaciones administrativas de esta naturaleza permite la existencia de un marco institucional que facilita a las Secretarías de Hacienda programar y ejecutar políticas activas de manejo de deuda, en respuesta a las fluctuaciones de los mercados internos y externos de crédito. Por tanto, limitar el manejo de la deuda pública al agotamiento previo de cupos autorizados en Acuerdos anteriores restringiría, de forma apreciable, a las administraciones municipales para adelantar una gestión proactiva en la administración del portafolio de su deuda pública. Ello reduciría el margen de maniobra institucional para controlar riesgos financieros, como el de liquidez, tasa de cambio y tasa de interés, lo cual iría en detrimento del saneamiento fiscal territorial porque podría aumentar los costos tanto del servicio de la deuda como de los proyectos de inversión financiados con crédito.

2. ¿ Que condiciones establece la ley 358 de 1997 y el Estatuto de Presupuesto Nacional para autorizar un nuevo cupo de endeudamiento, cuando existe un saldo de cupo de endeudamiento y se requiere de uno nuevo?

Rta. *La Ley 358 de 1997 no establece de forma taxativa condiciones para que los Concejos fijen los cupos de endeudamiento de los gobiernos municipales cuando existen saldos en cupos previamente autorizados y se requieren cupos nuevos. En consecuencia, corresponde a dichas corporaciones, en el ejercicio de su autonomía legislativa, determinar el procedimiento a seguir en estos casos. No obstante, el otorgamiento de autorizaciones para realizar operaciones de deuda pública está condicionado al cumplimiento de los indicadores de capacidad de pago, establecidos por la ley en desarrollo del artículo 364 de la Constitución Nacional. Al respecto, los artículos 2º, 3º, 4º, 6º y 7º de la Ley 358 de 1997 y el decreto 696 de 1998 definen tales indicadores y la forma como éstos deben ser calculados. Así las cosas, las autorizaciones de endeudamiento expedidas por los Concejos están condicionadas al cumplimiento de los indicadores de solvencia y sostenibilidad de la deuda municipal, fijados en las normas antes citadas.*

Por otra parte, el Estatuto Orgánico de Presupuesto Nacional tampoco determina de manera expresa las condiciones que rigen para el otorgamiento de los cupos de endeudamiento territorial. Así las cosas, las condiciones para autorizar la realización de operaciones de crédito público, se fundamentan en el cumplimiento de lo previsto por la Ley 358 de 1997 y sus decretos reglamentarios."

- **Impactos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo**

Es importante que la Administración presente su plan financiero y ofrezca sinceridad en relación con el tipo de operación crediticia que realizará para contar con los recursos para apalancar los proyectos. La no certeza del tipo de operación a contratar no nos permite saber su efecto sobre el cumplimiento de los indicadores del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) estableció la proyección de superávit primario (ingresos – gastos) para el periodo 2012-2022 del orden del 0,05% del PIB. En este sentido la Administración Distrital está obligada a mantener el nivel de deuda neta [(deuda financiera + deuda rezagada) – activos líquidos] en un porcentaje que garantiza que el balance primario² se encuentre por debajo de la proyección de superávit primario del MFMP. Durante el 2011 el balance primario requerido para mantener el nivel de deuda neta fue de 0,01%, por debajo del superávit proyectado, con lo que se da un parte de tranquilidad en relación a que la deuda del distrito es sostenible.

Sin embargo, si bien existe un amplio margen de acción producto de la condición favorable de nuestros indicadores de capacidad de pago y sostenibilidad, las condiciones son más restrictivas por el balance primario proyectado en el MFMP, en este sentido, la Administración deberá ser conservador en su manejo del gasto y en la optimización de los ingresos corrientes de tal suerte que mantenga el balance primario requerido en el MFMP.

5. Reflexiones

- En las dos ponencias se introduce la necesidad de integrar la primera línea de Metro al SITP
- Las dos ponencias fueron positivas pero estuvieron condicionadas a que los recursos se utilicen en la primera línea de metro. ¿Queda la duda sobre ¿Cuál es la primera línea de Metro? ¿La de Petro o la de los Estudios de Senner?
- Se resaltan los siguientes tweets de Petro:

“el plan de infraestructura esta concebido para otorgarle a la ciudad en 4 años un Transporte Público Multimodal”

“Esa financiación provendrá del endeudamiento del Distrito, de la cofinanciación Nacional y de la iniciativa privada”

A la luz de las ponencias y de las afirmaciones del Alcalde existen dudas sobre el destino de los recursos, pues las ponencias le dan tanta flexibilidad a la Administración para que adapte al concepto de “Primera Línea” cualquier tipo de proyecto que le sea funcional a la integración con el SITP.

Al respecto vale la pena citar el siguiente aparte de la ponencia del Concejal Arias:

“(…) Cabe destacar que se llama Metro a los sistemas ferroviarios de transporte masivo de pasajeros que operan en las grandes ciudades para unir diversas zonas de su territorio municipal y también de sus alrededores

² Hace referencia a la diferencia entre los ingresos totales y gastos totales más los gastos financieros de la deuda.

mas próximos, o como se define del Metro de Medellín, es el sistema de transporte masivo de gran capacidad (...)"

"(...) Adicionalmente el metro o ferrocarril metropolitano constituye el género, el cual tiene unas variedades que son: Tranvía, Tren Ligero, Metro Pesado y Tren de Cercanías." (subrayado y negrilla fuera de texto)

Queda así por fuera de la discusión mínimas exigencias técnicas que tiene que tener el proyecto para que se enmarque en el concepto de Primera Línea; nótese por ejemplo, que en ninguna parte se hace alusión al número de pasajeros que debe mover el proyecto, plazos de ejecución, recursos de inversión complementarios, ni la solución al problema álgido del contrato 033, cuya solución jurídica debería ser una precondition para aprobar el cupo, teniendo en cuenta que el Alcalde ha declarado su interés de utilizar los recursos de deuda para un Tranvía sobre el corredor de la séptima.

Técnicamente hoy hay una hibridación de los diferentes componentes férreos del metro. Esto ha dado origen a gran diversidad de respuestas. Sin embargo, la característica fundamental es que sean principalmente urbanos y accesibles. En ese sentido, la principal pregunta que queda es ¿Cuántos pasajeros queremos movilizar? Esta respuesta daría elementos para definir qué tecnología utilizar y qué resultados se podrían obtener. Ricardo Montezuma en su libro "Movilidad y Ciudad en el siglo XXI" presenta algunas consideraciones importantes a tener en cuenta.

Tipo de sistema férreo

Tipo de sistema férreo	Características
Tramvía	• Generalmente cuenta con un carro o vagón. • Su operación por lo general es en calles, con tránsito mixto. • Su velocidad es reducida, dada sus condiciones de tránsito mixto (>20 /h). • Longitud: 14 a 21m; capacidad: 100 a 180 pasajeros.
Tren ligero	• Se asemeja al tramvía, pero presenta avances operativos y tecnológicos significativos. • Generalmente cuenta con tres carros o vagones. • Opera en derechos de vía exclusivos y tiene flexibilidad de ramificarse. • Utiliza vehículos articulados, de longitud de 20 a 32m. • Su velocidad máxima está entre los 70 a 80 km/h. • Pueden llegar a manejar 20.000 pasajeros por hora sentido.
Metro	• Cuenta con un derecho de vía exclusivo y separado, guía simple y tracción eléctrica. • Su operación cuenta con trenes que pueden llegar hasta los 10 carros vinculados; la longitud de los carros puede ser de 16 a 23 m, con capacidades de 120 a 250 espacios. • Su velocidad de operación oscila entre los 25 y 60 km/h, lo que le permite manejar capacidades de 60.000 a 80.000 pasajeros hora. • Algunos sistemas tienen operación automatizada.
Tren regional	• Tren interurbano generalmente operado por una compañía férrea que cuenta con su derecho de vía y con vehículos de tracción eléctrica o diesel. • Presenta espaciamientos entre estaciones de 5 km o más. • Su velocidad oscila entre los 30 y 70 km/h. • Sus carros tiene capacidad para 130 a 175 pasajeros.

Tipo según su relación con el territorio

Clasificación de trenes según múltiples variables

Según función en el territorio

Local
Transitan en zonas determinadas dentro de la ciudad. Generalmente son tranvías o trenes ligeros.

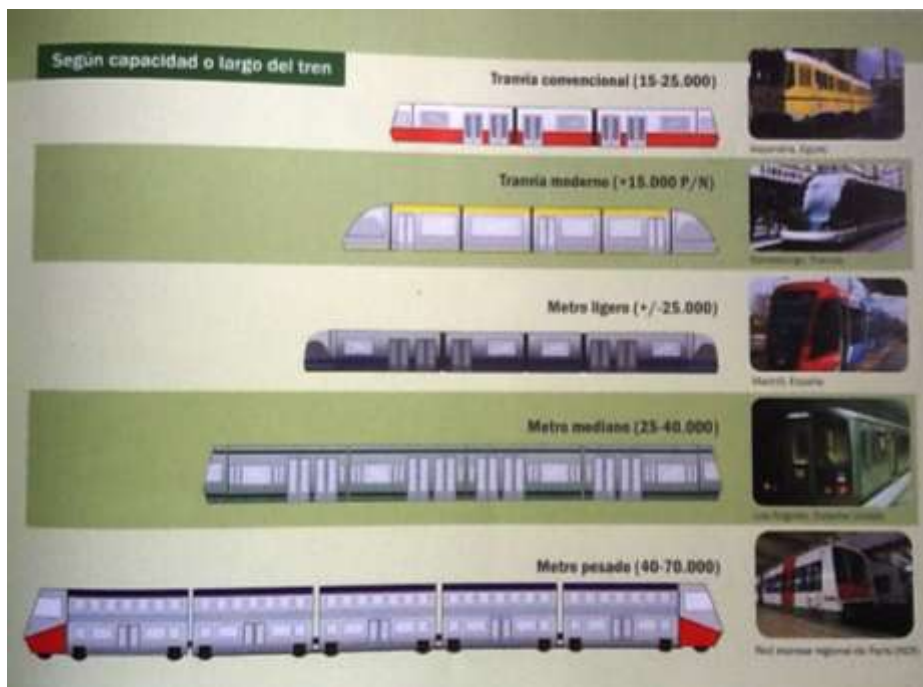
Urbano
Circulan dentro de la ciudad y la atraviesan, tienen paradas en sitios específicos. Son trenes de baja a mediana capacidad.

Metropolitano
Transitan dentro de la ciudad y alrededores cercanos que componen la metrópoli. Son trenes de mediana capacidad.

Suburbano
Recorren la ciudad y la comunican con municipios o poblaciones cercanas. Son trenes de mediana a gran capacidad.

Regional
Comienzan a la ciudad con poblaciones cercanas y municipios más alejados. Son trenes de gran capacidad.

Tipo según capacidad



Sobre el particular vale la pena señalar que en los proyectos de tranvía modernos (Paris, Estrasburgo, Montpellier, Burdeos, entre otros) se “han asignado más del 40% del presupuesto del proyecto para las obras complementarias de espacio público y regeneración urbana” (MONTEZUMA, 2010, P. 152).

Por lo anterior, queda la sensación que lo que pretende la Administración, y que le estarían facilitando ingenuamente las ponencias presentadas, es que el Concejo le gire un cheque en blanco para hacer cualquiera de sus proyectos y acomodar su justificación técnica a la articulación del SITP. El grado de abstracción que se pretende vender facilitara en el futuro toda suerte de justificaciones ante los problemas que deriven de no tener estudios serios.

Finalmente, si se aprueba la incorporación de la deuda al presupuesto, de la manera propuesta en las ponencias, se estaría corriendo el riesgo de elevar los costos de la deuda de manera innecesaria, pues sin estudios de factibilidad ni estructuración del proyecto de Metro que quiere el Alcalde, los desembolsos se darían en el mediano plazo (hay que recordar que en Medellín el Tranvía de Ayacucho tardó 3 años en estructurarse). Por responsabilidad fiscal, no se debería contratar en el corto plazo operaciones crediticias.