

'La calle 26 no podrá quedar lista este año': Gustavo Petro

El Alcalde habló en exclusiva para EL TIEMPO. "Bogotá está peor de lo que pensaba", dice.

Un cuadro del libertador Simón Bolívar, un portátil, dos botellas de agua y decenas de papeles se ven en la oficina privada de Gustavo Petro en la Alcaldía de Bogotá.

Tres semanas después de asumir el cargo, Petro ya habla de un 'verdadero desastre', pues afirma que los ciudadanos desconocían que la calle 26 no podrá ser entregada este año, pese a los anuncios de Clara López, a finales de diciembre.

En entrevista con este diario, el Alcalde se muestra preocupado, no sólo por el "sacrificio" al que seguirá sometida la gente, sino porque ese atraso afectará sus políticas para mejorar la movilidad en la capital del país.

Han pasado 22 días desde su posesión y algunos piden que lo dejen gobernar. ¿Acaso no lo están dejando?

La propia ciudadanía ya ve con preocupación que algunos sectores poco afines a nuestro programa intentan frenar la administración. Por nuestros principios democráticos, aceptamos todo tipo de críticas y las discutimos cuando son pertinentes. Toda la intención de bloquear la Administración no ha tenido éxito. Nosotros estamos gobernando.

Usted dice que algunos sectores intentan torpedear su gobierno. ¿Los tiene identificados?

Sí, claro. Los principales y más peligrosos son los que derivaban ganancias de la contratación de Bogotá. El principal partido de oposición es el de los contratistas.

En estas primeras semanas, ¿con qué sorpresas se ha encontrado?

La ciudad está más mal de lo que pensábamos. Hay una serie de informaciones que la ciudad no conocía. Voy a poner un ejemplo concreto. Ha salido una serie de informaciones sobre terminación de obras, de entregarlas y lo que encontramos es que eso no es real para este año. La contratación de la Fase III de TransMilenio prevé tumbar el puente de la carrera 7a. con calle 26 y el contratista dice que está facultado para terminar ese puente hasta dentro de un año. Esto significa que no habría uso de la calle 26 sino hasta ese periodo. Estamos ante un verdadero desastre en términos de sacrificio de movilidad de las personas.

¿Esto quiere decir que los buses de TransMilenio por la calle 26 sólo entrarían a operar en el 2013 y que se aplaza nuevamente el arranque del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP)?

Exactamente, porque todo está integrado.

¿Este nuevo retraso en la 26 también impactará otros proyectos, como el de la carrera 7a. y el mismo TransMilenio por la 10a.?

Sí, porque todo es un nodo. Nuestra propuesta de la 7a. también queda congelada, así como la revitalización del centro de la ciudad y el comienzo de TransMilenio por la 10a. Esta es una situación que demuestra cómo aún la ciudad no conoce la totalidad de lo que aconteció, pero además nos lleva a un terreno de decisiones inmediatas y duras...

¿Como cuáles?

Decisiones peligrosas para mí, desde el punto de vista jurídico. Ya dijimos en el Consejo de Gobierno que, así pasemos por la cárcel, no vamos a permitir que ese modo de contratación siga afectando los derechos ciudadanos. Eso implica un diálogo con el contratista del puente sobre la 7a., y primero está la concertación. Sin embargo, no creemos que un puente dure un año en construcción. O el contratista modifica las condiciones que pactó o esa obra, de manera unilateral, va a pasar a ser construida por otra empresa que nos garantice, en el menor tiempo posible, el flujo del tránsito en la ciudad.

¿Por qué la ex alcaldesa Clara López nos dijo, al finalizar su mandato, que prácticamente estaba todo listo?

Pienso que había un corte de comunicación entre una dirección técnica en el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), que debía establecer las fechas con relativa certeza, y la Alcaldía. Además, había una ignorancia sobre lo que estaba pasando realmente en el tema de las obras.

¿Cuándo empiezan a operar las zonas por congestión, es decir, el cobro por ingresar a ciertas zonas de Bogotá?

Los estudios iniciaron este viernes. Expertos suecos y colombianos que han trabajado en Londres, Estocolmo y otras ciudades del mundo comenzaron a trabajar y darán un primer informe en dos semanas. Habrá zonas de parqueo sobre la vía pública, pero será más caro parquear en la zona de congestión.

¿Eso cuándo arranca?

Tendremos un estudio que, de acuerdo con las variables, puede tardar un año. Mientras tanto, el pico y placa continuará. Vamos a buscar que el Concejo de Bogotá, en febrero, en el proyecto de modernización tributaria, apruebe los cobros por congestión. En todas las ciudades del mundo donde se ha aplicado este sistema tiene una baja aceptación pública al principio, pero cuando se ve su eficacia, en términos de aumentar la rapidez y la movilidad, aumenta hasta un

70 por ciento el respaldo ciudadano a esa norma. Así que vamos a tener un primer momento difícil de impopularidad.

¿Qué otros proyectos llevará al Concejo este año?

Vamos a entrar a modificar, dentro de la ley, los sistemas del Impuesto de Industria y Comercio (ICA) y el predial con una filosofía: que sean más progresivos, como lo ordena la Constitución. Más progresivos significa que el que más tiene, más paga.

Los otros proyectos son el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que está suspendido y va a ser modificado; y el Plan de Desarrollo con el presupuesto: ahí se incluirá el cupo de endeudamiento, que será por 3 billones de pesos, y el proyecto de reforma administrativa, que es esencial.

¿Qué busca con el proyecto de reforma administrativa?

Solucionar un problema gravísimo que tiene la Administración, y es que de sus 80.000 puestos de trabajo, la mayoría son contratistas en cooperativas de trabajo asociado o en sistemas denigrantes. Muchos de estos contratistas no seguirán trabajando, porque pertenecen a funciones de clientelismo. Habrá lo que llamamos una liposucción presupuestal y es automática. Ya está sucediendo: simplemente no se renuevan esos contratos, pero tenemos que pasar buena parte de esos contratistas, que sí tienen funciones reales, a cargos. Tenemos que crear la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Seguridad y hay que adelantar otra serie de reformas no menos importantes.

En cuanto a la burocracia, ¿usted puede asegurar que no va a darle ningún puesto (llámese secretario, mensajero o señora de los tintos) a alguno de los 45 concejales?

Yo propuse una nueva relación con el Concejo y eso lo hablamos, bancada por bancada, a finales del año pasado. Quiero un diálogo programático, que debe ser mensual. Cualquiera que sea la decisión de los concejales, aquí tendrán siempre un diálogo programático, así estén en la oposición o en el gobierno. Si las bancadas o los partidos deciden estar en el gobierno, eso significa que pueden cogobernar. Pero otra cosa que queremos romper, como política tradicional, es el clientelismo, que es una práctica de transacción entre el voto de un concejal y la administración que quiere ese voto. El clientelismo, en sí mismo, no es corrupto ni está prohibido por la ley, pero genera corrupción. Eso no lo permitiremos.

¿Cómo son sus relaciones con el presidente Santos? ¿Es su nuevo mejor amigo?

¿Mi nuevo mejor amigo? (Risitas). Con Santos hemos tenido muchos debates. Nos hemos encontrado y 'desencontrado' en temas, pero en esta fase de la vida política hay respeto mutuo. Santos, una vez terminó la campaña, expresó públicamente muchas simpatías por ejes programáticos nuestros, como el agua y la restitución de tierras.

Bueno, ¿y cuándo será presidente de la República?

(Risitas) Ya soy presidente de varias juntas: por ejemplo, de la ETB. Lo digo con toda claridad: nosotros no vamos a competir por el 2014. Vamos a cumplir el mandato popular.

¿Y Peñalosa?

¿Qué pasa si Peñalosa es ministro de transporte?

"Debo respetar la decisión. Pero ese sería un mensaje de Santos a Bogotá, que él debe valorar. Mi plan A consiste en que Peñalosa acepte que ganamos y que mi programa de movilidad debe ser respetado. Y si no se respeta, tendré que adoptar un plan B".

¿Y cuál es?

Autofinanciarnos.

¿A punta de qué?

Con iniciativas privadas y alianzas. Ahora hay muchas opciones.

Toros: ¿habrá consulta?

Frente a las corridas de toros, ¿hará una consulta ciudadana para definir si en la Santamaría se deben permitir o no?

La plaza de toros es del Distrito. Tiene un contrato de arrendamiento con la Corporación Taurina, bajo el cual hace las corridas de toros. Por sentencia, la Corte ordenó que no se cometan actos crueles en los espectáculos públicos. Esa orden debe cumplirse en Bogotá.

¿Aceptaría que haya corridas sin banderillas o estocadas?

Yo propuse un diálogo con la Corporación Taurina. Hay varias posibilidades frente a ese contrato, como es la acción unilateral, si no hay concertación. He esperado de la Corporación que acepte lo que dice la Corte. Los he invitado a hablar acá sobre el tema. Quiero ser tajante y claro: la sentencia de la Corte Constitucional se cumplirá en Bogotá.

'Abriré un S. Juan nuevo'

¿Cómo piensa reabrir el Hospital San Juan de Dios?

Voy a hablar de ese tema con el Ministro de Hacienda, porque nuestra decisión es abrir un hospital nuevo, de la más alta complejidad tecnológica, donde está el viejo San Juan. Nos vale 100.000 millones de pesos y queremos ponerlos.

¿Y la carga prestacional que, se afirma, es de \$ 3 billones?

Cuando hablo de abrir el San Juan de Dios, no estoy diciendo que asumo la carga laboral de la Fundación San Juan de Dios. Y la cifra de los \$ 3 billones es mentirosa.

¿De cuánto es?

Diría que menos de la mitad de ese pasivo. Pero el Gobierno Nacional tiene que dar el paso y es que nacionalice la deuda, porque - y no lo digo por demagogia- fue el que, entonces, la produjo. Ahora que la asuma. Esa deuda se puede tramitar con la emisión de bonos.

¿Cuándo lo piensa reabrir?

El Gobernador de Cundinamarca debe entregárnoslo a título de arriendo o de venta. Ya le hice esa propuesta. Si sigue el enredo entre la Nación y la Gobernación, haremos el hospital en el lote vecino.

Redactores de EL TIEMPO