

El SITRAMSS está transformando el sistema de transporte

El Sistema Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS) avanza con paso firme hacia la transformación histórica del sistema de transporte público del país, algo tan necesario y esperado por la población salvadoreña.

Desde que el Gobierno de El Salvador firmó el contrato de préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el 10 de enero de 2012 por 45 millones de dólares se han realizado diferentes actividades establecidas en un programa de ejecución del empréstito que hablan de un avance global del 43%, según el último informe presentado al BID el 28 de agosto de este año y aprobado por ese organismo multilateral.

El avance de esta ejecución global corresponde básicamente a las actividades de licitación y ejecución, relacionados a consultorías y proyectos normados por tres componentes del préstamo: 1) Ingeniería y Administración, el cual corresponde al 33% de ejecución; 2) construcción del corredor segregado que tiene un 44% de avance; 3) Fortalecimiento Institucional que corresponde a la realización de estudios complementarios para la implementación del sistema BRT que se tendrán avances para el primer semestre del año 2014.

De la ejecución financiera del préstamo, ya se ha comprometido el 77%, lo que significa contratos hasta por 34.5 millones de dólares, correspondiente a los proyectos: Terminal de Integración, Tramo I del Corredor Segregado, Paso Superior José Arturo Castellanos y Tramo II del Corredor Segregado.

Primer componente: Ingeniería y Administración

Este componente se ejecutó en el período comprendido entre 2010 al 2012; se conformó la Unidad Ejecutora que se encargó de planificar y elaborar los procesos para la contratación y ejecución de la primera fase y darle continuidad hasta transformar el sistema de transporte, esto supone una serie de estudios y la contratación de consultorías, también se cuenta con un importante Estudio de Impacto Ambiental para la ejecución del SITRAMSS, disponible al público en el Viceministerio de Transporte, así como preparar los procesos licitatorios de los proyectos que requiere el sistema.

Segundo componente: Corredor Segregado

El segundo componente del préstamo se refiere a la construcción del corredor segregado para el transporte público masivo que contiene cinco proyectos de infraestructura: 1) Terminal de Integración, 2) Tramo I del Corredor Segregado, 3) Paso Superior José Arturo castellanos, 4) Tramo II del Corredor Segrega-



Viceministro de Transporte Nelson García acompañado de Miroslava de Nevo, Representante del BID y Ricardo Olmos, Gerente del SITRAMSS, en el contexto de la visita del BID.

do, 5) Patios y Talleres y Centro de Control.

El primer proyecto es la construcción de la Terminal de Integración en la Avenida El Rosario Sur en Soyapango, ésta se inició en enero de 2013 a cargo de la constructora Control de Montajes Industriales de México (CYMIMEX) y la supervisión está a cargo la empresa Acciona Ingeniería por un costo de 5.4 millones de dólares; los primeros cuatro meses se programaron para elaborar los diseños finales de la Terminal y la parte constructiva, hasta la segunda semana de agosto tiene un avance del 18% consistente en trabajos de limpieza del terreno, extracción de material inservible, relleno con material selecto y la



Avance de la construcción del carril segregado en el Bulevar del Ejército Nacional que ya presenta un avance del 21.2%



Imagen muestra cómo quedará el Paso Superior José Arturo Castellanos.

terracería en general. La proyección de la finalización de este proyecto está programada para noviembre de 2013.

El segundo proyecto es la construcción del Tramo I del Corredor Segregado, que va sobre el Bulevar del Ejército Nacional, desde la Plaza Soyapango hasta FENADESAL, su ejecución inició en junio de 2013, a cargo de la empresa constructora DISA y la supervisión a cargo de la empresa Acciona Ingeniería, por un monto de 10.5 millones de dólares. Este tramo consiste en la construcción de dos carriles centrales de concreto hidráulico e instalación de tubería de alto impacto para la conexión de fibra óptica que permitirá la comunicación entre el Centro de Control y las estaciones; además se construirán tres estaciones o paradas de bus a lo largo de los 3.1 kilómetros lineales que tiene el tramo.

La tercera semana de agosto esta construcción tiene un avance del 25%, lo que corresponde a la finalización de la primera etapa constructiva de 1,600 metros lineales, escarificado y colocación de material selecto para la preparación del suelo cemento donde descansará la capa de 32 cm. de concreto hidráulico en la segunda etapa. La finalización de la infraestructura del Tramo I está programada para diciembre de 2013.



La Terminal de Integración será alimentada por rutas de la zona Este del AMSS y por más de 16 mil usuarios en hora pico

El tercer proyecto corresponde a la construcción del Paso Superior José Arturo Castellanos que inició el 13 de julio de 2013, la empresa que está a cargo de la construcción es OMNI y la supervisión a cargo de la empresa COLOPER, por un monto de 2.7 millones de dólares, programada para finalizarla en el mes de enero de 2014. Este proyecto consiste en la demolición del paso superior de un carril que se elevaba desde la intersección del Bulevar del Ejército Nacional y conducía el flujo vehicular hacia el Bulevar José Arturo Castellanos; este paso tenía fallas geométricas que generaban accidentes y por ello fue necesaria la construcción de un paso nuevo, el cual conducirá dos carriles para vehículo particular, conectando el Bulevar del Ejército Nacional hacia el Bulevar José Arturo Castellanos.

Hasta la segunda semana de agosto, la construcción tenía un avance del 20% correspondiente a la desmontaje del antiguo paso superior y la construcción de seis pilas que soportarán la estructura.

El cuarto proyecto es la construcción del Tramo II que comprende desde FENADESAL sobre la Alameda Juan Pablo II hasta la 33 Avenida Norte a la altura del Hospital Médico Quirúrgico, el cual iniciará la primera quincena de septiembre y la empresa que estará a cargo de la construcción es ASTALDI por un monto de 11.6 millones de dólares y la supervisión estará a cargo de la empresa Acciona Ingeniería.

A lo largo de los 3.4 kilómetros del Tramo II se construirán cuatro estaciones o paradas y tendrá dos carriles de concreto hidráulico para que circulen los buses articulados, la instalación de tubería de alto impacto, además de las intervenciones en el Parque Centenario y las mejoras del Parque Infantil donde se construirán dos estaciones. La empresa ha programado trabajar en cinco etapas constructivas y se pretende finalizar la obra en la primera semana de marzo del año 2014.

El quinto proyecto es la construcción de las instalaciones de Patios y Talleres, donde funcionará el Centro de Control, desde el cual se le dará seguimiento a la frecuencia de los buses y la vigilancia a través de videocámaras que tendrá el sistema de seguridad. En la primera quincena de agosto se han estado preparando las condiciones para iniciar con la elaboración de bases de licitación para el diseño y la construcción.

Estos cinco proyectos son el inicio de la transformación del sistema de transporte en el país, correspondientes a la primera fase del corredor segregado financiado por el BID. El financiamiento de la siguiente fase que va desde la 33 Ave. Norte hasta Santa Tecla, se está gestionando para que el próximo gobierno tenga los fondos para completar alrededor de 10 km adicionales de BRT y así consecutivamente se construirá una Red Maestra del Área Metropolitana de San Salvador.

Tercer componente: Fortalecimiento Institucional

En cuanto al tercer componente del préstamo, Fortalecimiento Institucional que corresponde a la realización de estudios complementarios para la implementación del sistema BRT, contiene la conformación de un modelo de recaudo que le dé sostenibilidad al sistema, así como la elaboración de una tabla de tarifas, la articulación del software informático para el cobro electrónico, la estructuración de la organización a la que se concessionará el funcionamiento de los buses articulados y padrones, el entrenamiento de los conductores de los autobuses que circularán en el sistema y las campañas educativas para el usuario del transporte de los buses articulados. Este componente debe estar listo para ejecutarlo, justo cuando las obras civiles hayan finalizado, para poner en funcionamiento el sistema.