

COSTI DI TRANSMILENIO

Prima fase completata nel 2000

Us \$ 240 milioni di investimento

Us \$ 270000 attraverso gli ingressi giornalieri con i biglietti

La tariffa di 0.4 Us \$ copre: investimento, gestione bus e sistema.

Us \$ 5.3 milioni/Km in infrastruttura

Infrastructure has been completed by the Institute for Urban Development (IDU).

Total investment was US\$213 million, funded with a local fuel surcharge (46%), general local revenues (specially from a capital reduction of the partially privatised Power Company -28%), a loan from the World Bank (6%), and grants from the National Government (20%).

Investimento diviso nelle diverse componenti

	Fase 1 - 41 km		Fase 2 - 42 km	
	Mil U\$	%	Mil U\$	%
Studi e progetto	4,01	1,4%	5,59	1,0%
Vie esclusive	36,69	12,6%	48,27	8,5%
Vie ad uso misto	36,13	12,4%	86,95	15,3%
Spazio pubblico	28,29	9,7%	33,87	6,0%
Ponti e piazzette	16,57	5,7%	26,31	4,6%
Reti di servizi pubblici	18,57	6,4%	55,59	9,8%
Stazioni	25,51	8,7%	39,15	6,9%
Stazioni di testa	15,72	5,4%	23,73	4,2%
Piazzali operativi	17,16	5,9%	22,10	3,9%
Lotti espropriati	29,18	10,0%	70,95	12,4%
Mantenimento	22,90	7,8%	18,08	3,2%
Alimentatrici	15,28	5,2%	20,72	3,6%
Deviazioni, ponti veicolari	22,85	7,8%	114,59	20,1%
Centro di controllo	3,33	1,1%	3,33	0,6%
Totale	292,20	100,0%	569,22	100,0%

La seconda fase, come ci mostra la tabella prevede un investimento complessivo più rilevante della prima, i costi sono lievitati per quanto riguarda lo spazio pubblico anche se la percentuale rispetto al totale è diminuita. Le voci che in maggior misura hanno influito all'aumento dei costi nella seconda fase, sono le vie ad uso misto, le reti di servizio pubblico, l'esproprio dei lotti necessari alla costruzione dell'opera e le infrastrutture necessarie a

mantenere il sistema autonomo rispetto al traffico misto, quali deviazioni e ponti veicolari.

Tutte queste voci che in una prima fase rappresentavano una quota considerevole dell'investimento, anche se non prioritaria, costituiscono nella seconda la percentuale maggiore delle risorse messe in gioco.

Grazie ai buoni risultati ottenuti in termini di rinnovamento urbano, durante la prima parte dell'intervento, la riqualificazione dello spazio pubblico è diventata ora parte integrante del progetto.

Con il proseguimento dell'operazione, Transmilenio si confermerà come un elemento fondamentale del progetto di riqualificazione urbana, che mira a cambiare radicalmente le abitudini in termini di mobilità e a modificare profondamente la cultura dei cittadini.

Ricordiamo alcuni numeri del servizio nella sua prima fase:

41 km

60 stazioni

26 km/h velocità commerciale

45000 passeggeri/ora/senso di marcia di capacità

750000 passeggeri al giorno