

Colombia

El reto de los 'transmilenios' para que en el país no se bajen del bus

Expertos analizan qué tan positiva puede resultar el alza del precio del pasaje ante un panorama de transporte informal en crecimiento y la insatisfacción por el servicio.

REDACCIÓN EL TIEMPO - NACIÓN  @ColombiaET

El incremento de las tarifas del transporte masivo que ya confirmaron algunas de las principales ciudades del país para paliar lo que han sido los casi dos años de pandemia, las afectaciones por el paro nacional y el ajuste salarial puede ser algo necesario, pero a la vez jugar en contra.

Expertos analizan el impacto de estas decisiones ante el auge del transporte informal; señalan además que, ante el descuento por la deficiencia del servicio, también se están inclinando por la compra de carros y motos.

Uno de esos casos es el de Cali, la ciudad con el incremento más notorio porcentualmente, con el Masivo Integrado de Occidente (MIO), cuya alza fue de 200 pesos, es decir, ahora la tarifa estará en 2.400 pesos, un incremento del 8 por ciento.

Entre los voceros de usuarios se insiste en que el alza debería ser con todas las rutas y las estaciones en funcionamiento, pues 45 de esas instalaciones fueron objeto de ataques durante el paro nacional. La inversión para recuperarlas supera los 55.000 millones de pesos. Luego está Medellín, cuyo aumento estuvo entre el 5,2 y el 6,2 por ciento. El valor del pasaje del metro se elevó 150 y 190 pesos en las rutas integradas. Para los buses y colectivos del Valle de Aburrá, el incremento también fue de 150 pesos.

"Esta determinación se da a partir de los respectivos análisis técnicos y financieros realizados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), partiendo de las premisas de sostenibilidad del sistema, capacidad de pago de los usuarios y competitividad, que permitan, además, establecer una equidad entre el transporte público colectivo y el masivo", explicó Johana Hernández Loza, subdirectora de Movilidad del AMVA.

Janeth Mosquera, profesora de la Escuela de Salud Pública de la Universidad del Valle y experta en movilidad, sostiene que estos aumentos se deben dar, pues los transportes masivos en Colombia son manejados por privados y estos siempre buscarán lucrar.

"Todos los sistemas del mundo son subsidiados por ser considerados bienes de servicio social -explica Mosquera-. Acá no pasa eso, nosotros tenemos inversores privados y eso es ilógico, porque no se debería sacar provecho de algo que la gente usa es para trabajar".

La experta asegura que estos aumentos deben tener en cuenta el impacto que va a generar en la canasta familiar, pues es un gasto que hace parte de los hogares.

"Los privados siempre van a querer sacar ganancias, eso se entiende -señala Mosquera-. Pero las condiciones actuales de las ciudades no permiten estas alzas. Por ejemplo, Cali, que viene mal, debería evaluar mejor estos incrementos".

¿Es necesario?

No obstante la reactivación económica, los sistemas de



Durante el paro nacional, 45 instalaciones del sistema MIO fueron objeto de ataques. La inversión para recuperarlas supera los \$55.000 millones. FOTO: ARCHIVO EL TIEMPO

transporte público masivo y colectivo aún no llegan a los niveles pre pandemia.

En el caso del Metro de Medellín, en 2019, en un día típico laboral ingresaban vía tarifa cerca de \$1.600 millones diarios. En abril del 2020 fue el momento más crítico, pues los ingresos diarios llegaron a disminuir hasta un 94,3 por ciento.

Cifras de la empresa indican que un promedio en el año para el día laboral era de 1'001.556 viajes antes de la pandemia, mientras que en 2021 fueron de 687.728 viajes promedio, aunque para diciembre subió a 933.835.

Tomás Elejalde, gerente de la empresa, contó que la cifra de pérdidas está tasada en 540.000 millones de pesos en estos dos años.

Juan Gonzalo Merino, el presidente de Asostransva (Asociación de Transporte Público Colectivo del Valle de Aburrá), manifestó que las pérdidas en este sector por ingresos dejados de recibir son de \$780.000 millones.

Según el directivo, en condiciones normales, antes de la pandemia se movilizaban aproximadamente dos millones de usuarios, con un promedio de 320 pasajeros día por vehículo.

"Con las restricciones llegamos a bajar al 35% e incluso hasta el 90% en el momento de mayor confinamiento. Hoy estamos con el 70% de la demanda versus 2019 y creemos que esta va a ser la nueva normalidad, ya que mucha gente se amañó en la virtualidad", contó Merino.

En la entidad también estiman que el transporte informal se le lleva más del 20 por ciento de los usuarios.

¿Impulsan la informalidad?

Según la tesis del profesor e investigador de la Universidad de Cartagena Francisco Muña, la falta de calidad en el servicio de transporte, sumada al incremento de las cifras de desempleo que ha dejado la pandemia

del covid-19 en Colombia, hace que el incremento de estas tarifas sean decisiones impopulares.

"No lo veo como algo positivo -sostiene Maza-. Tal vez sea necesario, pero hay que mirar lo que representa para la gente, es un tema salarial, de canasta familiar, la inflación, todo esto en un golpe fuerte".

Maza considera que es un asunto que no se puede pensar a un mayor interés por el transporte informal.

En esto coincide Ricardo Montezuma, profesor de la Universidad Nacional, quien explica que la calidad del servicio y el alza de los pasajes no solo incrementan el transporte informal, sino también la compra de carros y motos.

"Es recomendable revisar este panorama a nivel nacional de forma detallada -sostiene Montezuma-. Es momento de fijar un subsidio al transporte, porque alzas siempre habrá, pero se debe estructurar una política pública".

En el Caribe, donde más se ve el incremento del mototaxismo, aún no se han llegado a acuerdos

en el alza de los pasajes de servicio público; no obstante, se prevé que el sistema se puede seguir afectando, tanto por los últimos dos años de pandemia como por el crecimiento del transporte informal.

Para Janeth Mosquera, este aumento del uso del transporte informal no obedece a una cuestión de ahorro, pues en muchos casos puede costar lo mismo o hasta ser más costoso.

Por ejemplo, en Cartagena, donde los mototaxistas cobran de acuerdo con la distancia recorrida; o Cali, donde un trayecto puede costar hasta 2.500, 100 pesos más que el alza.

"Es que el transporte informal es más eficiente que el formal -señala Mosquera-. La gente quiere es comodidad y eficiencia, no que sea más barato. Tenemos que hacer del servicio público algo sostenido, porque si seguimos con esto de favorecer a privados, no va a resultar muy bien".

Empresas de transporte y administraciones públicas salidas a las pérdidas que dejan estos casos dos años de pandemia.

El profesor Maza coincide en que una mella importante en los recaudos de estos sistemas, pero invita a las administraciones locales a reflexionar sobre lo que ha llevado al crecimiento de estos servicios.

"Hay que preguntarse cómo es la gente prefiere lo informal -explica Maza-. Porque el servicio ilegal es puerta a puerta, y hasta lo he visto sirviendo como 'alimentador' en estaciones de Transcaribe para quienes viven alejados del punto, lo que demuestra una falta de capacidad".

En Santander, la afectación que ha tenido Metrolínea en los dos años de pandemia ha sido significativa. Antes de la pandemia contaba con dos operadores de transporte que registraban en día hábil unas 108.000 validaciones en Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta.

Con la llegada de la pandemia, el flujo de usuarios bajó y llegó a tener en un día hábil solo 17.000 validaciones. Tras el aumento del aforo en los buses, el sistema hoy registra unas 36.000 validaciones.

"Eso, sin duda, disminuyó los ingresos, y en los dos años de pandemia se proyectaban un poco más de \$20.000 millones de déficit, que pudieron ser cubiertos gracias a las gestiones que hizo la gerencia de Metrolínea ante la Alcaldía y el Gobierno Nacional, que permitieron obtener recursos y mantener al día los pagos a los operadores y recaudo y control", indicaron en Metrolínea.

Para el 2021, la situación se tornó un poco más complicada porque, además de la pandemia, el operador de transporte Metrolínea dejó de operar desde el 29 de junio "como consecuencia de la falta de la garantía de cumplimiento para cubrir la ejecución del contrato, situación que redujo los usuarios y se registraron dificultades con la operación", indicaron fuentes de Metrolínea.

Por el paro nacional se disminuyeron los usuarios y la infraestructura tuvo daños cuyo valor supera los \$5.000 millones.

El aumento de la tarifa es de 100 pesos para todas las modalidades de transporte público del área metropolitana de Bucaramanga. Es decir, el pasaje queda en 2.700 pesos, un aumento del 3,7 por ciento.

Los expertos coinciden en la falta de planificación que los sistemas han tenido a lo largo de los últimos años, análisis que se puede hacer solo con observar la falta de rutas, razones que llevan a un descuento general en la ciudadanía por la falta de calidad en el servicio.

No obstante, continúa abierta la posibilidad de buscar otras formas de financiación para los sistemas, pues muchos servicios fueron esperados con ansias por la ciudadanía, que poco a poco se ha bajado del bus.

“Es momento de fijar un subsidio al transporte, porque alzas siempre habrá, pero se debe estructurar una política pública”.

Ricardo Montezuma
DOCENTE

BREVES NOTICIAS DEL PAÍS

Justicia

Duque sancionó Ley de Seguridad Ciudadana

El presidente Iván Duque sancionó ayer la Ley de Seguridad Ciudadana, que busca agravar los castigos a quienes afectan a los ciudadanos y garantiza que el delito siempre reciba castigo. La norma señala que asesinos de miembros de la fuerza pública, defensores de derechos humanos, menores o periodistas recibirán hasta 58,3 años de prisión.

Disidencia

Envían a prisión a señalado reclutador

Luyar Ordóñez Velos, según las autoridades uno de los mayores articuladores de los denominados 'Uniones Solidarias' de las disidencias del Frente Decisivo de los extintos Farc, fue judicializado y enviado a prisión. Lineros sería el encargado de reclutar universitarios en Bogotá.

Consejo de Estado

Ecopetrol no tendrá que pagar demanda

El Consejo de Estado negó las pretensiones de una demanda interpuesta por Parker Drilling Company International Limited contra Ecopetrol. La empresa pretendía el pago de más de US\$ 1 millón por los costos relacionados con el incumplimiento de un contrato para la perforación de un pozo en Aguazul (Casanare).

Sanción

Arranca transformación de Policía

El presidente de la República, Iván Duque, sancionó ayer el paquete de leyes que hacen parte de lo que se denomina transformación de la Policía Nacional. El ministro de Defensa, Diego Andrés Molano Aponte, dijo en la ceremonia que estas leyes implicarán varios desafíos a 10 años que tendrán una inversión de 14 billones de pesos. Los cambios conllevan una mejoría en procedimientos de selección de uniformados y su capacitación en derechos humanos. Además, se creó desde ayer la categoría de patrullero y se establecen bonificaciones cada cinco años a los uniformados que mantengan la excelencia total en su servicio y su comportamiento.