

'El déficit financiero de TransMilenio es estructural', admite gerente

Este año se han gastado \$ 1,13 billones, pero solo han recaudado \$ 790.000 millones.

Por: NATALIA GÓMEZ CARVAJAL |
© 11:41 a.m. | 3 de agosto de 2015



Foto: Archivo / EL TIEMPO
Sergio París, gerente de TransMilenio.

Así se termine de implementar todo el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) el desequilibrio financiero del sistema TransMilenio no será superado con las tarifas actuales. (Ver infografía: [En cifras: déficit de Transmilenio](#))

Esto reconoció Sergio París, gerente de TransMilenio S. A., a cargo de la operación de los buses rojos y de los zonales, en entrevista con EL TIEMPO.

Si bien el déficit en la balanza de ingresos y pagos ha estado en rojo desde el 2003, cuando comenzó la operación de la fase II (troncales Américas, Suba y NQS), la situación se agravó aún más desde el 2012, cuando entraron en operación la fase III (troncal carrera 10.^a y calle 26) y los buses zonales del SITP.

El problema ha crecido exponencialmente: en el 2011, el déficit era de 8.547 millones de pesos, pero en el 2012 la cifra llegó a ser 11,5 veces mayor y el año pasado cerró en casi 643.486 millones de pesos. En el 2014, el desbalance se incrementó 75,2 veces.

Por eso la Secretaría de Hacienda le transfiere a TransMilenio casi 15.000 millones de pesos semanales de todos los bogotanos, para cubrir ese hueco que lo recaudado a través del pasaje no cubre. Por ejemplo, el año pasado giró 647.800 millones de pesos al Fondo de Estabilización de Tarifas (FET).

"A pesar del aumento constante de pasajeros en el sistema, de los esfuerzos que hagamos para que sea más eficiente y de la desaparición del transporte colectivo (TPC o buses viejos), llegaremos a una cifra estructural para el déficit", señaló París.

Causas del desequilibrio

¿A qué se debe semejante descuadre? En primer lugar, los ciudadanos pagan menos por el pasaje de lo que cuesta transportarlos.

Al costo por pasajero se le llama tarifa técnica y esta ha oscilado entre los \$2.269 y los \$ 1.987 (en el sistema troncal) y entre los \$ 3.442 y los \$ 2.514 (en el sistema zonal) durante este año.

Pero cada usuario solo paga 1.800 pesos en los buses articulados y biarticulados y 1.500 en los azules.

Y la plata para equilibrar esto la transfiere la Secretaría de Hacienda de los impuestos que todos pagan, dinero que podría destinarse a la construcción de infraestructura para el transporte y sectores como la educación y la salud, entre otros.

París señaló que esto los hace "pensar en una política tarifaria más agresiva. Nuestros estudios dicen que hay que hacerlo el otro año porque la economía mundial así lo exige, no podemos aislarnos de ella", explicó el funcionario.

Esto lleva a la segunda razón, que está en el entorno económico mundial. Con el dólar disparado, el peso devaluado e incremento en los precios de productos importados como las llantas, aceites y repuestos, entre otros, los costos de la operación de los buses han aumentado también.

