

Infraestructura

NOTICIAS A UN CLIC

Sector transporte será prioritario en giros de regalías

Empezó la diversificación de las APP destinadas al sector social

Hasta 10% será la rentabilidad de venta de Isagen en vías 4G

 Facebook

 Twitter

 Google +

 LinkedIn

Viernes, Febrero 12, 2016

Los pecados del transporte masivo en las capitales

ITS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO



Bogotá 70 personas capturadas, \$180 millones en daños y cinco lesionados dejó la última protesta contra Transmilenio en Bogotá. Los buses llenos y la falta de frecuencias de las rutas no solo son quejas que se escuchan en la capital, sino también en los demás sistemas BRT (Bus Rapid Transit) del país aquejados por la falta de demanda y planeación.

Su aparición se dio con la llegada de Transmilenio hace 16 años. El reto era dejar a un lado un sistema lleno de decenas de compañías de transporte y movilizar a por lo menos 12% de los pasajeros de la ciudad. Hoy no solo mueve, en promedio, 2,2 millones de personas al día, sino que cubre 30% de la demanda.

Pero, como dice José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio de la Universidad Nacional, al principio fue "víctima de su propio éxito". La última alza en las tarifas del sistema fue justificada por el Distrito por un déficit en el Fondo de Estabilización Tarifaria de \$751.369 millones al año.

Para Rojas, ha faltado capacidad gerencial en algunos operadores, como los de la calle 26, y al Distrito le ha hecho falta tener una política clara de tarifas para sostener al sistema.

La situación no solo se limita a Transmilenio. Los operadores que están en el sistema de Pereira, llamado Megabús, según un informe de la Universidad Libre de finales del año pasado, acumulaban un déficit de \$57.000 millones.

El sistema comenzó a operar en 2006 y tiene 39 kilómetros de vía troncal. Sin embargo, según el informe de la Unilibre, entre 2010 y 2014, tuvo una disminución de 18,1% en la cantidad de usuarios diarios que moviliza. "Megabús como ente gestor atraviesa una situación financiera penosa, la cual es el reflejo de la crisis que vive el sistema, como fuente generadora de ingresos para los agentes que participan en la operación", concluyó el estudio.

Según Rojas, el problema es que, a diferencia de Bogotá, en las otras ciudades los otros sistemas no tuvieron demanda para viabilizarlos. "A pesar de ofrecer una solución de movilidad, hay que repensarlos en la parte financiera", consideró.

Por esto, es que los análisis se podrían copiar en escenario de los otros BRT del país. El Mío de Cali, con siete años desde que se puso en marcha, moviliza 530.000 pasajeros diarios. Sin embargo, según los operadores del sistema, al mes deben cubrir un déficit de \$6.000 millones mensuales.

No obstante, el informe de la Unilibre reseñó que en este caso hay un déficit de \$18.000 millones, por arrojar pérdidas de \$1.500 millones al mes. La baja demanda y el "paralelismo" con los buses antiguos y piratas, según el centro educativo, impactan en el éxito del sistema.

Esta realidad se repite como una epidemia. El Transmetro de Barranquilla, inaugurado en 2010, mueve 121.000 pasajeros diarios. En 2013, el déficit del sistema era de \$111.966 millones y sus operadores ahora reestructuran sus deudas.

Fernando Rey, exgerente de Transmilenio, consideró que también ha habido fallas de planeación. "En el caso de Barranquilla, se comprometieron a entregar una terminal o un portal en la estación de Joe Arroyo que a esta altura no ha sido entregado. Se resintió el sistema y empezó a tener problemas de sostenibilidad".

El Metroplús de Medellín arrancó en 2011 y un año después registró pérdidas por \$11.000 millones. La baja movilización de pasajeros y los elevados costos fijos en el funcionamiento de estaciones y vehículos son las causas que la Unilibre le atribuye a las pérdidas. Lo mismo pasa con Metrolínea en Bucaramanga con un déficit de casi \$20.000 millones. A esto, se suman demandas por \$345.000 millones, como dijo su gerente Ángela Farah.

En la estructuración de los BRT, tampoco se midieron los hábitos de los usuarios. Para Ana Flechas, exsecretaria de Movilidad de Bogotá, en ciudades intermedias se puede ver cómo las motos se robaron el protagonismo y desplazaron al servicio público.

En todos los casos, según la Unilibre, fue un obstáculo no tener en cuenta "las dinámicas económicas y sociales de las regiones ni el impacto de la globalización sobre los gustos de las personas".

Metro de Medellín cuenta con superávit

Según el informe del Gobierno del Marco Fiscal de Mediano Plazo, presentado a mediados del año pasado, se esperaba que a finalizar 2015 el metro de Medellín tuviera un superávit de \$38.000 millones, lo que estaría \$63.000 millones por encima de lo observado el año antepasado. Según reseñó El Colombiano, la situación se debió gracias a mayores ingresos y a la disminución de los gastos totales en el sistema el cual es único en el país.

Las opiniones

José Stalin Rojas

Director del observatorio de logística, movilidad y territorio

"A mediano plazo se debe enviar un mensaje a la ciudadanía de que los sistemas de transporte BRT son solución y que tiene que desaparecer el sistema público tradicional".

Fernando Rey

Exgerente de Transmilenio

"Cada ciudad debe asumir un sistema de transporte de acuerdo a su entorno, a sus propias necesidades y no copiar los sistemas porque sí".