

¿Por qué se quebraron los 'pequeños' del SITP? / Análisis

Por: REDACCIÓN BOGOTÁ | 6:19 p.m. | 28 de Septiembre del 2013



La operación de TransMilenio por la 26 está en manos de Coobús, una firma de pequeños propietarios de buses que está en crisis. Foto: Héctor Fabio Zamora / EL TIEMPO

La crisis de las empresas obedece a varias razones: desde falta de recursos hasta caos gerencial.

Cuando Bogotá dio el paso definitivo para poner a rodar el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en noviembre del 2010, surgió un temor: que los pequeños transportadores no pudieran organizarse y responder ante el histórico desafío de darle un vuelco al servicio. Pese a esto, y con el fin de luchar contra los monopolios, las cooperativas se unieron y, al final de la licitación, se quedaron con el 40 por ciento de las rutas del SITP, una tajada del mercado nada despreciable.

Tres años después, sin embargo, ese temor se convirtió en realidad. Hoy, el futuro del SITP pende de un hilo por el **fracaso de las dos empresas que crearon los pequeños propietarios de buses (Coobús y Egobús)**, que tienen a su cargo la troncal de TransMilenio (TM) de la calle 26 y los buses azules que circulan por localidades con alta demanda, como Fontibón, Suba y el sector del Perdomo, en Bosa.

¿Qué pasó? ¿Cuáles fueron las fallas para que esa filosofía del SITP –de democratizar el servicio y no dejarlo en manos de los grandes empresarios– se haya convertido en una ‘papa caliente’? Las razones son múltiples. El subgerente de TM, Andrés Forero, atribuye el asunto a que los pequeños propietarios no estuvieron acompañados de un “socio capitalista” que les diera músculo financiero para poder afrontar la puesta en marcha del SITP, que implica adquirir vehículos nuevos, pagar conductores, entre otros gastos logísticos.

Según Forero, en la crisis también influyeron los problemas de gobernabilidad en Coobús y Egobús, conformadas por 1.500 y 1.800 propietarios de buses, respectivamente, y con manejos internos difíciles. En Coobús, por ejemplo, hubo tres gerentes en tres años. Eso pudo haber generado cierta desconfianza en la banca nacional, que a la postre les terminó cerrando las puertas a estos operadores para el acceso a créditos. “Hubo problemas de gerencia y de gestión financiera, que estrangularon a las empresas, más allá de la baja demanda de pasajeros del SITP”, anotó José Stalin Rojas, director del observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional.

Los pequeños transportadores también chocaron con la complejidad de estructurar compañías grandes, con mayores responsabilidades.

“Se buscó hacer política social con la inclusión de ellos (así quedó reflejado en el Decreto 309, del 2009, que dio vida al sistema). Sin embargo, este servicio es sofisticado y ellos estaban acostumbrados a manejar dos o tres buses”, explicó Darío Hidalgo, exsubgerente de TM.

Para los pequeños transportadores, el SITP “quedó mal estructurado” porque, aunque los vincularon, admitieron que se lanzaron al ruedo sin conocer a fondo los manejos de este negocio. “No teníamos ni cinco de conocimiento sobre el tema”, aseguró un directivo de una de las empresas, que pidió la reserva.

Ahora, los propietarios de buses de las empresas afectadas están con la incertidumbre a cuestas. “Como cooperativas estamos en desventaja frente a los grandes inversionistas”, expresó Otoniel Caro, dueño de seis buses.

Por su parte, Martha Nelsy Neiva, que tiene un bus en Coobús, añadió que a los pequeños los “metieron” en el negocio del SITP, donde sus utilidades de antes se vieron reducidas.

Las próximas semanas serán decisivas. Aunque ya ha habido conatos de parálisis en la prestación del servicio, algo que podría tener un efecto preocupante en todo el SITP, el Distrito confía en que la crisis de Coobús y Egobús se resuelva pronto.

Mientras ellos esperan adquirir créditos para solucionar sus problemas, el Distrito diseña planes para que esos contratos pasen cuanto antes a manos de los grandes empresarios.

REDACCIÓN BOGOTÁ

yeslan@eltiempo.com