



Movilidad en el Valle de Aburrá y Medellín durante los últimos cuatro años

“En las vías de la ciudad hay toda una cultura de agresividad entre los diferentes actores” Sarmiento 2011.

Experto invitado: Doctor Iván Sarmiento — IS— Profesor de la Universidad Nacional.

Fecha: 31 de Marzo de 2011

Lugar: Universidad Nacional, sede Medellín

Temas tratados: I. Avances en movilidad, II. Retos en movilidad, III. ¿Podríamos llegar a tener una movilidad caótica, como lo asegura el estudio de Índice de Ciudades y Verdes?, IV. Pico y Placa, V. Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá y Metroplús.

I. Avances en movilidad

Piedad Patricia Restrepo-PPR: ¿Cuáles son los mayores avances de la ciudad respecto a la movilidad en los últimos cuatro años?

IS: Bien, los avances han sido, por un lado ***mantener la velocidad promedio en la ciudad***, que uno podría decir que no hay ningún avance porque no ha mejorado, pero pudo haber empeorado mucho debido al aumento del parque automotor, o sea, la velocidad en la ciudad se ha mantenido en márgenes razonables, velocidades entre 25 a 30 km por hora, para el vehículo particular en hora pico son velocidades muy buenas a nivel internacional.

En esto tiene impacto la medida del pico y placa que se aumentó de dos placas a cuatro placas sin cambiar los horarios en los que se venía aplicando, lo cual le da la posibilidad a la gente de salir antes o después de ese horario en la mañana o en la tarde y ajustar sus hábitos y horarios si no quiere dejar de usar el vehículo. La ciudad se acomoda pero no pierde su velocidad.

Esto influye en los buses y taxis que también se ven favorecidos por la medida porque mantienen la velocidad alrededor de 14 km hora mientras que en Nueva York y Barcelona es de 10km hora. Además pueden captar algunos clientes adicionales.

Sin embargo, el pico y placa no es una medida a largo plazo. Se ha criticado porque es una medida paliativa y pierde su efectividad con el tiempo porque el número de autos sigue creciendo recuperando la congestión que se tenía años atrás. Llegará un momento donde la ciudad se va a tener que inventar otra cosa porque el pico y placa no le va a servir, dentro de uno o dos años tendrá que replantearse.



Esta administración contuvo la avalancha del crecimiento automotor con el pico y placa dejando la posibilidad de cambiar horarios y evitando que la gente tenga más de un vehículo y empeore el problema como en Bogotá.

En materia de tecnología se montó el **Centro de Control de Tráfico** que aunque todavía falta que se empiece a utilizar como medida de gestión, ya la ciudad cuenta con una tecnología importante, se empezó a implementar la tecnología de la foto-multa que es una medida disuasiva importante para que la gente cumpla las normas y no haya impunidad en el cobro de las multas. Esto reducirá también los accidentes al haber menos oportunidades de infringir las normas, menos oportunidad de exponerse al riesgo de pasarse un semáforo, de hacer un giro prohibido, etc. así sea con vigilancia.

Pero no es sólo para vigilar que sirve ese centro, sino que también sirve para gestionar, pues allí viendo los flujos y los problemas en tiempo real se pueden tomar decisiones sobre cambiar en tiempo real la programación de los semáforos, para darle prioridad a un corredor que está atascado, para darle prioridad a un corredor por donde va una ambulancia, o los bomberos, o la policía, o en caso de cualquier emergencia. El Centro de Control le pone inteligencia en la gestión, permite avisarle a los guardas de tránsito que actúen sobre ciertas zonas que tienen problemas y permite tener unos indicadores más al día y recoger mucha más información porque ya hoy existen contadores de vehículos con visión artificial, hay software que viendo los vehículos son capaces de contarlos e identificar por el color y el tamaño si son taxis, buses, camiones, etc. Hay software que permite identificar la placa de un vehículo con solo enfocarlo y no solo para las multas sino que puede servir para implantar un peaje urbano que se cobre según la placa del vehículo.

Hoy la ciudad está preparada tecnológicamente para hacer muchas cosas, aun no se ha empezado a aprovechar al máximo, pero ya por lo menos se hizo la inversión.

Otra cosa que ha mejorado, aunque puede que esto no sea dependiente exclusivamente de la Administración aunque sí empujó un poco, es el tema de la **chatarización**, se chatarrizaron cerca de 200 buses después de varios años de discusiones con los transportadores y esto propició que ellos también renovaran su flota. Hoy la ciudad tiene una flota de buses más nueva y se logró la **introducción de un componente tecnológico en la tarifa** para que los vehículos a partir de este año pongan GPS, contador de pasajeros, cámaras dentro de los buses, que permitan mejorar la gestión de las rutas. Esto ya es una realidad, ya muchas empresas del sur del área metropolitana las tienen y las de Medellín están en ese proceso de implantar esos equipos. Esto le dará mejor gestión al sistema y permitirá que los transportadores ahorren costos de no hacer kilómetros innecesarios, esto reducirá la contaminación en la ciudad y mejorará el servicio.

Además de esto, aunque es un tema externo, el combustible que provee Ecopetrol ha mejorado y eso ha **reducido la contaminación** en la ciudad.



En el tema de taxis no se avanzó mucho porque la sobreoferta no se redujo, ni se aceptó el estudio que se hizo para el área metropolitana. Medellín se paró firme tratando de evitar que los taxis de otro municipio recogieran dentro de Medellín, cosa que es muy difícil de controlar y funcionó más como una medida de presión política para que se lograra una reducción de los taxis, cosa que no se ha logrado, pero por lo menos Medellín dio un paso en lo tecnológico, al introducir el *GPS* en los taxis. Esto es un avance en la calidad del servicio aunque eso hará que sobren más taxis porque un taxi con *GPS* se vuelve más eficiente, llega más rápido, entonces van a sobrar más taxis de los que hoy ya sobran. Es un arma de doble filo y tiene que ir acompañada de una política de reducción de taxis.

Uno ve que un viernes en la tarde o cuando llueve no encuentra taxi y eso se debe a que el 50% de los taxistas son propietarios y ellos cuando ya han hecho lo del día van a guardar el taxi, entonces en las tardes es más complicado encontrar taxis en la hora pico y por otro lado cuando llueve, muchos por cuidar el taxi, no lo mueven y eso hace que se presente una pequeña disfuncionalidad en el servicio de taxi y lo que uno espera con el tiempo es que si el transporte público mejora y la gente se compra más vehículos y motos, el Metro extiende sus líneas a Sabaneta, las rutas integradas se van consolidando y cada vez son más y entra el Metroplús, lo que uno espera es que el taxi reduzca su porción de mercado porque la gente empezará a tener un servicio de transporte público de mayor calidad y mayor cobertura, el caso del Tranvía que se plantea para Ayacucho, los cables que lo complementan, el Tranvía de la 80, que aunque no es para ya, en unos cinco años puede que sea una realidad. La ciudad tiene una serie de proyectos y de corredores que se van a ir implementando porque el corredor de Metroplús de la 30 y de Manrique es apenas el primero, hay otros planteados, los mismos transportadores están planteando modernizar el transporte que viene de los barrios, por ejemplo los de Castilla, San Antonio de Prado, tienen propuestas de hacer un transporte más masivo y más moderno.

Con todas estas alternativas desde el transporte público, el taxi está llamado a futuro a reducirse un poco pero a cualificarse de tal manera que sea un transporte de calidad con un estatus más alto y unos vehículos mejor conservados, con conductores de calidad. Cuando el taxi se convierte en la única alternativa que tiene un desempleado, que no tengo nada más que hacer entonces me toco manejar un taxi, entonces se deteriora el servicio y la imagen de quienes lo prestan, se vuelve un referente de que es una persona peligrosa, que te va a hacer el paseo millonario, que te va a atracar. En cambio, si tomamos el camino contrario, de reducir los taxis, seleccionar el personal que sea más cualificado, darle más estudio, pero que cobre una tarifa acorde a su nivel y que sean menos, la gente usará el taxi con gusto y pagará un precio justo por temas de seguridad, de confianza, calidad en el servicio y el taxi se posicionará e incluso los cupos llegarán a valer mucho más de lo que hoy valen. Aquí un cupo vale \$30 millones y en Nueva York o Barcelona vale \$300 millones.



Centro de Control de Tránsito

PPR: El centro de control, usted mencionaba sobre la utilización que se le va a dar para mejorar la gestión del tránsito, la pregunta sería ¿ese Centro de Control que cubrimiento tiene en la ciudad, en qué áreas esta, o cubre toda la ciudad?

IS: La ciudad tiene 550 cruces semaforizados y hay 200 cámaras para las foto-multas. Aproximadamente un 50% de cubrimiento suponiendo que haya una cámara por cruce.

II. Retos en Movilidad

PPR: ¿Cuáles son los mayores retos de la ciudad frente a la movilidad en el corto y mediano plazo? ¿Cuáles acciones se deberían priorizar?

IS: Lo primero en todo propósito de movilidad y de hecho la Ley 105 establece entre sus principios es el tema de la seguridad. ***Aquí se ha avanzado un poco en seguridad, se ha logrado que la cifra de muertos en accidentes de tránsito no aumente***, pero tampoco ha habido una disminución importante en valor absoluto, pero la administración siempre la muestra a manera de tasa y así disminuye, hay mas habitantes, hay mas viajes, hay más riesgo, hay mas kilómetros recorridos, hay más vehículos, debería haber más muertes en accidentes y mantenemos la misma tasa de muertos. Desde ese punto de vista ha habido una mejora relativa al índice por vehículo, por kilometro, por habitantes, por exposición al riesgo no estamos creciendo, pero la cifra sigue siendo preocupante en especial peatones y motociclistas.

Barcelona que es una ciudad parecida al Valle de Aburrá en número de habitantes y con el tripe de vehículos y de kilómetros, tiene más o menos 50 muertes de peatones al año. Una sociedad que se mueve tanto y que tiene tantos autos ¿Por qué tiene tan pocos muertos en comparación? ***Tenemos un problema cultural de no percepción al riesgo y no debemos contentarnos con que el número absoluto no aumenta y que la tasa disminuye por vehículo, la cifra absoluta sigue siendo escandalosa.*** Hay algo que está fallando, hay temas de diferente índole, la cultura, la velocidad que la podemos bajar, la sociedad debe cambiar de mentalidad, me demoro un poco más, pero no me choco, no lesiono, no atropello. Es algo contradictorio, uno quiere ir rápido pero no le quiere hacer daño a nadie. Eso es una primera prioridad.

En el tema del transporte público ***consolidar el SITVA***, que no sea concebido sólo como el Metro y las rutas alimentadoras y ya ese es el sistema. Ellos sólo no son el sistema, están los demás elementos: los buses, los tranvías, las terminales, aeropuertos, entonces hay que trabajar en que la ciudad vaya hacia un sistema total donde podremos tener en el futuro uno o dos medios de pago electrónicos que permitirían que el usuario tenga unos servicios totalmente integrados y que una persona pueda pasar del bus corriente al Metro, aunque el bus no sea integrado y viceversa y todas las empresas no tengan que guerrear a los empleados sino que



reciban unos ingresos proporcionales a los kilómetros, es decir la **caja única de ciudad**. En la Alcaldía pasada se puso la caja única por ruta por decreto, aunque no todos lo aplican en la práctica. Esto mismo que se hace hoy para una ruta se podría hacer para una zona, cuenca o sector de la ciudad que es a lo que ya llegó Bogotá, que dividió la ciudad en 13 zonas y cada una tiene un operador. Hacia allá debemos ir. Hay que ir modificando el sistema de las empresas de buses, **seguir en la tarea de modernización hasta llegar a la modernización del pago** y esto tiene beneficios, se vuelve casi un cluster, pueden hacer grandes negociaciones y mejorar el servicio, lo mismo los empresarios, estos pueden llegar a hacer grandes inversiones para mejorar su empresa y la ciudad.

En cuanto a la infraestructura hay que avanzar en hacer carriles exclusivos para buses, incluso para los que no hagan parte del sistema Metroplús, como un paso previo a la implantación de esos sistemas, con más paraderos, **se instalaron 700 paraderos, hay que revisar como se están usando, si quedaron bien localizados, si tienen bahía, si la tienen por qué no se usa, hacer una campaña por el respeto del uso de la bahía por parte de todos.**

Hay toda una cultura de agresividad entre los diferentes actores, nos da rabia el taxista porque se nos atraviesa, porque va muy rápido o muy lento, porque va a recoger pasajero, lo mismo el bus, porque estorba demasiado, porque se mete a la brava, nos estorba la moto por que hace maniobras o va lento delante de mí. **Todos necesitamos educación vial y cuando las empresas se hacen modernas el mismo conductor se educa porque ya no va por correr, por un pasajero, sino por prestar un servicio y tiene un salario fijo y esto disminuye la accidentalidad.** Si tenemos un carril exclusivo y le prohibimos a las motos ir por allí salvaríamos muchas vidas porque hoy en día muchos de los que mueren en motos fueron atropellados por buses porque tienen mucha fuerza y mucha masa. Si evitamos el encuentro del motociclista con el bus se baja el riesgo de muerte.

El Metroplús ahora tiene 12km pero la red que está planeada para Medellín es de 90 km, de esos 90 puede que no todos sean realizables, pero 70 o 80 que se hagan estaría bien. Bogotá tiene 84km en este momento, pero no tiene metro, nosotros tenemos 32km de Metro más 4,5 de cables, más lo que viene del tranvía, no es una cifra despreciable. Mientras esto se va consolidando se podrían empezar a hacer pruebas de carriles exclusivos y **hay que hacer más vías y tejer más la ciudad porque tiene muchas interrupciones**, las grandes vías siempre tienen un obstáculo natural o artificial; esto le quita continuidad a las vías y hace que todo tenga que concluir en un mismo punto.

En la gestión del tráfico está también el tema de los parqueaderos. Una ciudad se desordena cuando no está organizado el tema de los parqueaderos. **Hace falta una política de parqueaderos.** Se puede regular que no lleguen muchos visitantes por ejemplo en el Centro o el Poblado a través de precios de parqueo más altos. Debería haber una política o Acuerdo Municipal para que cierta parte de la tarifa de los parqueaderos privados vaya al Municipio, como una especie de impuesto. En ciertos



sectores de la periferia puede ser menor el precio. En la ciudad se observan diferencias, pero no corresponden a una política, entonces hay que llegar a un valor intermedio donde se dé una señal al mercado: en lo posible no se quiere que lleguen carros al Centro o al Poblado, entonces ese tipo de cosas se regulan con los precios del parqueadero.

Otra propuesta es eliminar el pico y placa en los barrios porque en realidad allí los vehículos no están obstaculizando el tránsito y se pierde el espíritu del pico y placa que es que no se congestionen las arterias que son las que mueven el 70% de la ciudad. Esto daría la posibilidad de acercarse a un parqueadero del Metro y usar el Metro. Esto es permitir movimientos micro que lleven a que la gente acceda a un transporte público de calidad y deje su carro cuidado y vigilado. Así pondríamos el auto a ser complementario del transporte público.

III. Estudio de Índice de Ciudades Verdes

PPR: El estudio realizado por *The Economist* el año pasado indica que Medellín, dentro del grupo de ciudades de ingresos bajos analizadas, tiene la red de transporte masivo más prolongada (en km) y el menor número de automóviles per cápita, sin embargo se resalta que el tráfico puede ser caótico. ¿Cuáles, en su criterio, son los principales problemas que enfrentamos? ¿Cuáles podrían ser las estrategias a implementar?

IS: ***Los peajes podrían reducir la demanda un poco pero al final la gente necesita moverse y está dispuesta incluso a pagar para poder moverse, aunque si puede limitar un poco el uso.*** En Londres ha bajado un 30% el uso del auto hacia el centro de la ciudad por el peaje electrónico y cobran ocho libras, poco más de 10 dólares, aproximadamente 24.000 pesos, la gente que vive en la zona paga el 10% y la gente que vive afuera paga las ocho libras. El peaje ayudaría a reducir la demanda del automóvil, pero esa demanda como pasa con el pico y placa va a seguir creciendo y vuelve a congestionarse y la medida sería aumentar el precio para ahuyentar a la gente, pero ***llega un momento en que la gente exige una alternativa con cobertura y calidad y aún existiendo la gente usaría el carro y eso no se puede prohibir y tampoco dejar las calles vacías es una posición óptima. Hay que encontrar un equilibrio en la ciudad entre todos los modos de transporte.***

De todas maneras en la ciudad se necesitan más vías, porque si con poco tráfico se hacen los trancones que hoy se hacen, que tal cuando se duplique o triplique la tasa de motorización. No toda la gente saca el carro al mismo tiempo, pero de todas maneras una motorización triplicada va a suponer problemas, entonces necesitamos coser túneles, hacer vías longitudinales en occidente y oriente, la misma autopista del río, que se habla de concesionarla y hacerle peajes en las calzadas centrales e incluso vías subterráneas y por debajo del río, se pueden hacer vías pero tiene un límite, no cabe más de 25% de área vial. Medellín tiene 110 km² y casi un



20% son vías, me refiero a andenes, calles, espacio entre las casas, etc., la vivienda ocupa un 30%, las instituciones otro 20% o 30%, los parques, las quebradas el otro 20%, entonces la ciudad tiene un espacio limitado, no se puede decir que se va a hacer un 50% de la ciudad en vías. **Ningún espacio vial es suficiente para que todos vayamos en carro, entonces una ciudad equilibrada necesita repartir su gente entre automóvil privado y transporte público.** Entonces sí hay que hacer más calles, más calzadas, ampliar las que se tienen, hay que mejorarlas, conectarlas, hacer túneles, pero cuando se haya hecho todo lo que hay que hacer no vamos a poder exceder un 25% de área vial.

Hay que poner semáforos inteligentes que respondan al tráfico, pero cuando eso haya aumentado la capacidad va a volver a aumentar la congestión y va a llegar un momento en el que la gente inteligentemente tendrá que decidir si caminar o usar transporte público porque la velocidad del auto no podrá ser superior a 20km por hora y mientras busca parqueo, parquea y llega, el bus se va volviendo competitivo si tiene un carril exclusivo, aunque vaya a 15km por hora. Se va dando un equilibrio donde el que está dispuesto a pagar un peaje y un parqueadero caro usará el auto, pero quien quiera emplear ese dinero para otras cosas entonces usará el transporte público.

Cuando se modernice el sistema de buses y el transporte público, va a cambiar la imagen del transporte público, cuando la gente ve que la tratan con dignidad en el transporte público, se siente bien y se comportará adecuadamente. Esto va haciendo una sociedad más incluyente e igualitaria.

IV. El pico y placa

PPR: ¿Se tiene a la fecha algún análisis de impacto sobre la medida de pico y placa en la ciudad? ¿Realmente esto funciona para la descongestión por cuánto tiempo? ¿Realmente desincentiva el uso del transporte individual en el caso de nuestro pico y placa?

IS: Se han hecho trabajos académicos, lo que se ha encontrado es que al ritmo de crecimiento de la motorización en Medellín, la efectividad de la medida es de tres a cuatro años. **En tres o cuatro años se vuelve a tener la misma congestión que se tenía antes de aplicar la medida.** Empezó en el 2005 y en el 2008 ya se estaba volviendo a los niveles de congestión del 2004. Se aumentó en el 2008 al doble de placas y ya estamos en el 2011, se prevé que en el 2012 ya se volverá a tener niveles de congestión parecidos a los que teníamos en el 2004 cuando inició o parecidos a los del 2008 cuando se duplicó la medida. Esto es cíclico, entonces **la efectividad de la medida no dura más de cuatro años.**

Sobre sí ha sido efectivo para que la gente deje de usar el carro: la gente muy poco ha dejado de usar el carro, lo que hace es adaptarse al horario, pero eso no es malo. **La**



gente utiliza las vías en unos horarios que antes no se usaban, entonces se está haciendo un uso más eficiente de las mismas, de una manera más distribuida.

En un estudio en el que se hicieron 200 entrevistas en unas gasolineras se encontró que el 75% de las personas cambiaba de horarios y el 25% cambiaba de modo.

En otro estudio independiente que hicimos en el Centro de Medellín, encontramos que la gente deja más el carro. La lectura que hice fue que los que trabajan en el Centro tienen más opciones de dejar el carro porque el Metro los deja en el corazón del Centro porque casi todas las rutas llegan al Centro en un solo viaje. Los viajes al centro son el 30% o 40% de los viajes de la ciudad. Las personas que van a otras zonas no tienen tantas opciones entonces cambian de horario o usan taxi. Los porcentajes son diferentes pero yo **estimo que un 60% de las personas está cambiando de horarios y un 40% está haciendo cosas distintas, cambiando de modo, no necesariamente usando el transporte público colectivo, toma algo parecido al auto que es el taxi o hace una combinación de Metro y taxi;** no ha sido una ganancia total para los buses, pero para el taxi sí lo ha sido, por eso los taxistas querían que el pico y placa durara todo el día.

V. Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA- y Metroplús.

PPR: ¿En qué grado de avance se encuentra el SITVA? ¿Cuáles son las perspectivas desde la academia una vez el Metro inicie la operación del Metroplús? ¿Por qué se ha retrasado tanto la entrada en operación del Metroplús? ¿Cuáles considera son los factores clave para explicar el retraso de la entrada del Metroplús?

IS: ¿En qué grado de avance está el SITVA?, depende de si lo vemos por ejecución o por tener claro el sistema como tal. En cuanto a concepción el sistema está claro en casi el 95%, se han hecho muchos estudios, se tiene el mapa de los corredores posibles; aunque para cada uno haya un estudio en detalle, siempre habrá cambios de última hora, modificaciones, ajustes y nuevas ideas.

En grado de avance sólo tenemos el Metro y lo que va a empezar del Metroplús y si decimos que sólo Medellín puede tener 80km, más lo que se extiende al Área Metropolitana podrían ser unos 100km. Actualmente tenemos 32km del Metro, más 4km de los cables, más 12km del Metroplús, de 100km tendremos un 48% apenas empiece el Metroplús.

Si uno le pregunta al Metro dice que tiene más del 80% de cobertura porque sus rutas integradas abarcan el 90% de la ciudad y a donde no llega es por condiciones topográficas.

El sistema integrado hasta ahora no satisface todas las necesidades. Actualmente le sirve al que va a hacer un viaje largo y se le justifique usar una alimentadora del Metro y tomar el Metro hasta una estación retirada. Pero si la



persona va para un sitio relativamente cerca no le sale a cuenta tomar un integrado, usar el Metro, tomar otro integrado y subir, hacer dos trasbordos, pagar dos o tres veces porque no hay doble alimentadora, entonces la gente prefiere un bus por una ruta que lo deje cerca. Esto muestra que muchos viajes hoy no son satisfechos con el sistema integrado. El resto de viajes se tienen que mover de otra manera. ***De los dos millones de viajes, casi 500 mil los capta el Metro con sus alimentadoras, pero el otro millón y medio, lo llevan los buses metropolitanos y urbanos. Ese millón y medio necesita un sistema integrado.***

Si se analiza por pasajeros, apenas se está cubriendo entonces una cuarta parte de los viajes con el sistema integrado.

¿Por qué se ha atrasado el Metroplús? No sabíamos como hacerlo, aunque en Bogotá se hizo en tres años, nosotros teníamos diferentes administraciones, no teníamos el dinero, Bogotá sí, primero hizo el Transmilenio y luego pidió el reembolso del Estado. ***Medellín tuvo que esperar la lentitud del Estado y los ajustes que se dieron porque no habían incorporado muchas cosas y porque por dilatarse se hizo más costoso en el tiempo.***

Inicialmente estaba pensado que Metroplús iniciaría operación en 2007. Luis Pérez inició la idea, Fajardo lo quiso inaugurar y lo que hizo fue avanzar en la concepción, Salazar lo empezó a materializar pero aún quedan dudas si realmente lo podrá tener operando.

Yo creo que ha sido un proceso de aprendizaje, que los próximos los haremos más rápido, pero nos hemos demorado menos haciendo los cables porque el dinero estaba aquí y se cumplieron los cronogramas. Cuando el dinero no es de uno y se dan cambios, las cosas no salen como se planean.

Esto no depende del tema de la licitación. Imaginémonos que la licitación se hubiera hecho hace dos años, la obra hasta hace poco estaba al 95%, no hubieran podido operar, así el tema de los transportadores se hubiera definido hace años. Pero tal vez si se hubiera definido antes lo de la operación se hubieran presionado las obras, pero eso no lo podremos saber.

Esta experiencia sirve para que los próximos proyectos de corredores sean más exitosos y no se demore más de dos años y la gente no se vaya desencantando y perdiendo la confianza.

PPR: ¿Por qué la Alcaldía da dinero para que el Metro compre los buses si originalmente a quien le correspondería esto era a quien se ganara la licitación? Se habla de que la tarifa hubiera sido tan alta que hubiese sido inviable el sistema del Metroplús ¿Qué sabe usted de esto?

IS: El sistema estaba estructurado por el AMVA con una tarifa parecida a la que hoy existe, tal vez \$100 pesos más, \$1.600 o algo así. Hoy el bus está a \$1.500 pero el Metro está a \$1.550 con Cívica y si pagas por taquilla \$1.600, entonces estaba equilibrado con el masivo. Se supone que los privados son lo suficientemente



eficientes para lograr eso y hacer unos ahorros que le permitan llegar a ese valor de equilibrio. Sin embargo, el Metro hizo sus cuentas con unos criterios diferentes y según ellos no les dieron las cuentas y por eso no querían manejar el Metroplús. Cuando el alcalde le propone hacerlo, dado el fracaso de la negociación con los transportadores, el Gerente del Metro acepta pero pone sus condiciones y dice que no compra los buses.

Esto lo llena a uno de interrogantes, por ejemplo ¿por qué para los transportadores sí era rentable y para el Metro no? ¿Está mal hecha la estructuración o el Metro quiere ganar más? ¿Por qué sí el sistema no necesitaba aportes, el Municipio le tiene que dar plata al Metro? Si el sistema es rentable, el Metro debería comprar sus buses. Puede ser una cuestión de flujo de caja, el Gerente puede decir que no tenía esto previsto y en ese sentido el Municipio le podría entregar el dinero en calidad de préstamo para comprar los buses y empezar a operar y entonces como no tiene que hacer esa inversión, la parte de ganancia que le corresponde a los buses por esa inversión se le descuenta a la tarifa o se mantiene equilibrada con la del Metro y la rentabilidad que iba a ganar sobre ese capital es del Municipio y éste le puede decir que más bien le rinda cuentas y haga un ahorro y con esos recursos haga cosas adicionales, tarifas diferenciadas para estudiantes, ancianos, programas culturales, etc. Esto no se lo han explicado a la ciudad.

¿Qué pasa con la rentabilidad de un dinero que iban a poner los privados y que ahora la pone el sector público y que el Metro es quien la capta? ¿Este dinero es para el Metro? Lo que yo entiendo es que lo que el Metro iba a cobrar por recaudo y operación del sistema es menos porque no están arriesgando capital ¿Y cuando esos buses cumplan su vida útil, quién los va a reemplazar? ¿El Metro o el Municipio?