



MEDELLÍN
cómovamos

La sostenibilidad del Metro de Medellín en entredicho

Aportes al diálogo social

¿Qué está pasando hoy con el Metro de Medellín?

El Metro de Medellín es la columna vertebral del sistema de transporte del Valle de Aburrá y uno de los elementos esenciales de ordenación del territorio metropolitano. El metro financia gran parte de su operación con tarifas, y esta tarifa se ha destinado para financiar la operación del día a día, así como para ahorrar con el fin de reponer el material rodante (Medellín es la única ciudad que tiene un fondo de esas características). La pandemia significó que se dejaran de recibir cerca de 800 mil millones de pesos y que el fondo de reposición (los ahorros) estén a punto de agotarse (el saldo a 2021 era de 47 mil millones cuando debió haber sido ser de 527 mil millones de pesos).

La prioridad que tiene la ciudad frente al Sistema de Transporte Masivo es asegurar su sostenibilidad, que el Metro pueda terminar de pagar la modernización de los trenes que realiza en la actualidad y no quede en entredicho el necesario proceso de compra trenes y tranvías que debería empezar en 2025, pues de no hacerlo, esto significaría dejar de atender usuarios nuevos en el futuro en las líneas A y B, que hoy ya son muy llenas en horas pico. Frente a esto, la prioridad no debería ser incluir cinco metrocables de los cuales tres no están en el Plan Maestro de expansión del Metro, uno se le cambió el trazado y un último sí estaba contemplado.

Por otra parte, la Alcaldía de Medellín se está demorando para pagarle al Metro la plata que le corresponde a la Empresa para cubrir los déficits de la operación de Metroplús Línea 1 y 2 y Cuencas 3 y 6 (Sistemas tipo Transmilenio que son deficitarios en todo el país) lo que pondría en riesgo la operación de esas esas líneas y cuencas.

El Gobierno Nacional y el Congreso deberían aumentar los recursos para el déficit de los sistemas de transporte, el Área Metropolitana debería poner en funcionamiento el Fondo metropolitano de estabilización tarifaria, la Alcaldía de Medellín debería pagar las deudas que tiene con el Fondo de estabilización tarifaria, los demás municipios del Valle de Aburrá aportar a la operación y el Metro hacer un mayor esfuerzo por diversificar las fuentes de financiamiento asociadas a datos, recaudo y operaciones urbanas.

¿Cómo se financió el Metro de Medellín?

1. La construcción de las líneas A y B del Metro de Medellín se financiaron en un 60% con recursos de la nación y un 40% de recursos del Departamento, el Municipio de Medellín y los demás municipios del Valle de Aburrá (Barbosa, Copacabana, Girardota, Bello, Itagüí, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Caldas).

¿De dónde provienen los recursos para pagar la deuda del Metro?

2. Los recursos para pagar la deuda del metro por parte de las entidades territoriales involucradas se originan en el caso del departamento del **impuesto al tabaco** y de los municipios de la **sobretasa a la gasolina**. Estos recursos, hasta antes de pandemia, se destinaban únicamente para pagar la construcción de las líneas A y B del Metro.

3. Entre la nación, el departamento y especialmente Medellín han invertido al cambio de 2018 USD\$ 5.800 millones de dólares en el sistema de transporte masivo (Metro, Cables, Tranvía y parte de Metroplús) de la ciudad que incluye: la construcción de las líneas A, B, K, J, L, M, H, P, 1 y 2 de Metroplús.

¿Cómo se financia la operación del Sistema Metro?

4. La operación del Metro, Cables y Tranvía es autosostenible, es decir, el metro de Medellín no requiere subsidio alguno para operar esas tecnologías y, de hecho, ha logrado operar el día a día y construir un fondo de reposición de material rodante único en el país. Ese fondo contaba con 362 mil millones de pesos a diciembre de 2019, y tenía proyectado contar con 527 mil millones de pesos a diciembre de 2021.
5. de hecho, ha logrado operar el día a día y construir un fondo de reposición de material rodante único en el país. Ese fondo contaba con 362 mil millones de pesos a diciembre de 2019, y tenía proyectado contar con 527 mil millones de pesos a diciembre de 2021.
6. De hecho, el Metro de Medellín con sus propios recursos y sin pedirle dinero a la nación, el departamento o los municipios del Valle de Aburrá abocó un proyecto de renovación de su flota por valor de 90 millones de euros, proyecto que fue posible gracias al trabajo de ingeniería del Metro de Medellín y que de no haberse realizado implicaría la compra de flota doblando el valor, es decir 190 millones de euros. Asimismo, el Metro adelanta un proceso de modernización de la señalización del sistema, la cual es el cerebro de la operación ya que permite la circulación segura y eficiente de los trenes. Dicho proyecto tiene un costo de 218 mil millones de pesos y permitió mejorar el servicio al disminuir la frecuencia o paso de los trenes que antes era de cada 3 minutos y pasó a 2,18 minutos.
7. La única parte de la operación del Sistema de Transporte que no es autosostenible es Metroplús (línea 1 y 2) y los buses de las cuencas 3 y 6. En 2011 el Metro contrató por 15 años la operación de Metroplús de forma directa, mientras que la de los buses de las cuencas 3 y 6 con dos operadores.
8. Estos sistemas de alimentación y buses tipo Transmilenio (BRT: Bus Rapid Transit), son como todos los semejantes del país, deficitarios en su operación. Metroplús y cuencas 3 y 6 son operadas por el Metro y los recaudos que generan no cubren el valor de la operación, por lo que la Alcaldía de Medellín debe transferir recursos del orden de 60 mil millones de pesos al año. Con dicha transferencia se asegura la movilidad de cerca de 150.000 pasajeros que día a día utilizan el servicio.

¿Qué está pasando hoy con la financiación de la operación del Sistema Metro?

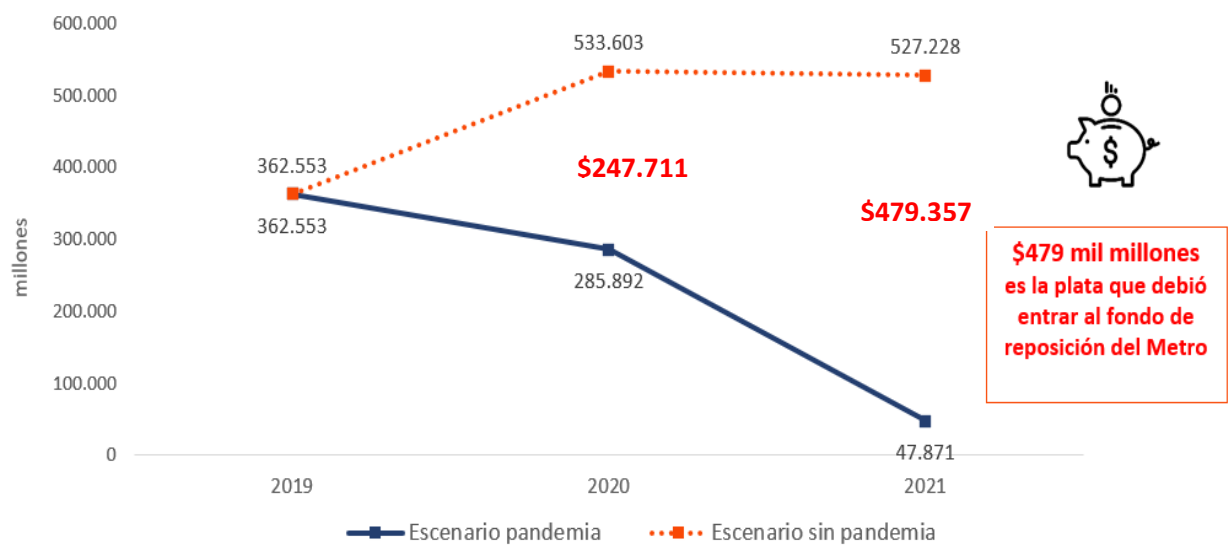
9. Durante la actual administración de la Alcaldía de Medellín, la gran mayoría de esos recursos para cubrir el déficit operativo no se ha transferido al Metro de Medellín y a la fecha se adeuda cerca de 154 mil millones de pesos.

10. Ante la falta de pago del Municipio al Metro y por ende del Metro a los operadores de las cuencas 3 y 6, estos últimos demandaron al Metro y deberán conciliar a finales de noviembre de 2022, una demanda que tiene muchas probabilidades de perder la empresa de transporte masivo. Esta situación obligaría al Metro a demandar a su vez al Distrito de Medellín ante la falta de pago.

La pandemia

11. El Metro dejó de recibir entre 2020 y 2021 un total de 846 mil millones de pesos. De estos recursos, 527 mil millones de pesos estaban destinados al fondo de reposición de material rodante que tenía un saldo de 285 mil millones de pesos a diciembre de 2020. Sin embargo, como consecuencia de la pandemia, este fondo terminó el 2021 con un saldo de 47 mil millones de pesos.

Gráfico 1. Fondo de reposición y repotenciación escenarios con y sin pandemia



Fuente: construcción de Medellín Cómo Vamos a partir de información del de Metro de Medellín

12. Lo anterior ha implicado que el Metro haya dejado de hacer mejoras a la infraestructura como ampliaciones de estaciones, sumado a la necesidad de financiamiento de 150 mil millones de pesos en 2023 para poder terminar la modernización de los trenes que está realizando en la actualidad. No obstante, el Metro ha realizado todos los mantenimientos que la prestación del servicio demanda, pues ha priorizado esta necesidad por encima de las mejoras en infraestructura.
13. Con esta situación el Metro no podrá llevar a cabo el próximo proceso de compra de material rodante. El Metro debía empezar en 2025 la compra de 12 trenes más para las líneas A y B y de 12 tranvías para la línea de Ayacucho. El no iniciar estos proyectos a tiempo significará afectar las condiciones de confort de la prestación del servicio.

14. El gobierno nacional ha aportado de forma muy importante para cubrir el déficit de recursos de los sistemas de transporte del país y el Metro no es la excepción. El Metro ha recibido 162 mil millones de pesos del gobierno nacional para superar la crisis, recursos que son importantes pero insuficientes. Adicionalmente, el gobierno nacional permitió que los recursos de impuesto al tabaco y sobretasa a la gasolina que ponen el departamento y los municipios del Valle de Aburrá no se llevaran a amortizar la deuda de Metro, sino a financiar el déficit de recursos.

¿Quiénes son los responsables? La Alcaldía y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá -AMVA- agravan la sostenibilidad futura

15. El anuncio de la Alcaldía de Medellín de desarrollar 5 metrocables adicionales para la ciudad y los obstáculos para entregar recursos para el proyecto de tren del río, son dos acciones que agravan aún más las perspectivas de sostenibilidad del Metro.
16. De los 5 metrocables, solo uno (Los parra) está incluido en el Plan Rector de Expansión del Sistema, el de San Antonio si bien está incluido como cable en el Plan Rector se le cambia completamente el trazado por lo que sería necesario revisar la tecnología, y los otros tres no están en el plan. Esto significa reprocesos del Plan Rector, inversiones nuevas en costosos estudios para la viabilidad de los corredores, y la desviación de recursos que deberían aplicarse para aliviar la operación actual, ya de por sí con serias incomodidades para los usuarios en horas pico.
17. La Alcaldía de Medellín ha venido postergando durante más de un año el compromiso de los recursos para asegurar el cierre financiero del Tren del Río, que sería la única forma en el mediano plazo de: **extender el sistema a los municipios del norte del Valle de Aburrá (Barbosa, Copacabana y Girardota, todos los municipios del sur del Valle de Aburrá -con excepción de Caldas- son atendidos de forma directa por una estación de Metro) y la única manera de aliviar la sobrecargada línea A.**
18. Las dos prioridades del sistema son estructurar el tren del río y superar el déficit que dejó la pandemia y que hoy afecta la modernización del material rodante, que actualmente se realiza y la compra futura de trenes y tranvías para evitar el colapso. Las acciones de la Alcaldía de Medellín que pretenden lograr recursos de ley de metros para los 5 metrocables sin estudios, por encima de las dos prioridades antes mencionadas, arriesgan al sistema.

Para superar la crisis se necesita:

19. Que la Alcaldía de Medellín pague los 154 mil millones de pesos que le debe al Metro por la operación deficitaria de Metroplús (Línea 1 y 2) y de las cuencas 3 y 6.
20. Que el Gobierno Nacional y el Congreso de la República aumenten el cupo de recursos para asegurar la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo en el año 2023. En el presupuesto existe una partida de 300 mil millones para todos los sistemas del país, que debería aumentarse significativamente.
21. El Área Metropolitana del Valle de Aburrá como autoridad de transporte metropolitano y órgano rector de la Planificación del Territorio, debería activar el Fondo Tarifario que tiene creado, y alimentarlo con recursos de los municipios del Valle de Aburrá, que se han beneficiado de manera extraordinaria por la presencia del sistema de transporte, pero que, con excepción del periodo de pandemia, nunca han financiado la operación del sistema.
22. El Metro de Medellín debe poner la voz de alerta ante esta situación financiera, previniendo una situación de falta de recursos que pudiera afectar la operación y mantenimiento. Hay que recordar que en un día típico laboral en el Metro se realizan más de 860 mil viajes.
23. El Metro de Medellín debe ampliar las fuentes de financiación de la operación del sistema de transporte público. Esto implica que el sistema no financie su operación exclusivamente a través del recaudo de tarifas, sino que debe diversificar sus fuentes de financiamiento asociadas a datos, recaudo y operaciones urbanas.