

FORO “PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE MASIVO EN COLOMBIA: ¿CÓMO ENFRENTAR LA CRISIS?”

Bogotá, 2 de diciembre de 2014

Relatoría

Asistentes: **Elena Mesa**, gerente General Publicaciones Semana; **Sebastián Nieto Salazar**, Asociación de Operadores de Transporte Masivo de Colombia (Movimas); **Natalia Abello Vives**, ministra de Transporte; **Simón Gaviria Muñoz**, director del Departamento Nacional de Planeación (DNP); **Wagner Colombini Martins**, presidente de Logit Engenharia Consultiva; **Freddy Cubides Parada**, gerente Metrocinco Plus; **Ramón Toro Pulgarín**, gerente Integra; **José Picón Insignares**, gerente Sistur; **Eduardo Behrentz**, decano Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes; **Enrique José Nates**, viceministro de Transporte; **Javier Jaramillo Jiménez**, superintendente de Puertos y Transporte; **Dimitri Zaninovich Victoria**, director de Infraestructura y Energía sostenible del DNP; **William Camargo**, gerente general del IDU; senador **Eugenio Prieto Soto**; **Victor Raúl Martínez**, gerente SI 99; **Sergio París Mendoza**, gerente de Transmilenio S.A.; **Laura Gómez Ocampo**, gerente general de Metrolínea; **Andrés Jaramillo Botero**, gerente Consorcio Express S.A.S.; **Darío Montoya**, gerente Masivo de Occidente, y **Libardo Taborda**, director Asociación de Transporte Estratégico.

Introducción

El pasado 2 de diciembre se realizó el foro *Perspectivas del transporte masivo en Colombia: ¿Cómo enfrentar la crisis?*, organizado por la revista SEMANA y la Asociación de Operadores de Transporte Masivo de Colombia (Movimas). La reunión se efectuó en el Club el Nogal de Bogotá.

1. Palabras de Bienvenida

a. **Elena Mesa, gerente General de Publicaciones Semana**

Recordó que con la expedición de la Ley 8086 de 1989 se pretendió incentivar el uso de un servicio público eficiente, que propendiera por un crecimiento ordenado y el uso diligente de la estructura vial. Sin embargo, según agregó, 20 años después no se han alcanzado los objetivos. Indicó que con la normatividad se buscaba captar a los usuarios del servicio particular, pero este segmento es el causante de la mayor congestión en las vías.

Mesa recomendó la implementación de una política nacional en transporte público que permita crear redes de coordinación y cooperación entre todas las entidades: gestores, operadores, y la participación ciudadana.

b. **Sebastián Nieto Salazar, presidente de la Asociación de Operadores de Transporte Masivo de Colombia (Movimas).**

Aseguró que la crisis que afrontan los sistemas de transporte masivo en las principales ciudades del país es un tema que necesita de toda la atención porque este “es un servicio esencial para los ciudadanos y es transversal a toda la economía” nacional.

Según Nieto, luego de 14 años de haberse inaugurado el primer sistema de transporte masivo en Colombia, con una inversión cercana a 20 billones de pesos, de los cuales el gobierno ha invertido 13,9 billones, es evidente que los resultados de esta política pública no han sido los esperados, principalmente en calidad de servicio.

Indicó que con la normatividad se esperaba una mejoraría en la calidad de vida de los habitantes y un desincentivo al uso del servicio particular, sin embargo, “la verdad es que esto se ha venido deteriorando, incluso ha ido empeorando” en la medida que se han abierto operaciones en otras ciudades.

Aunque destacó los procesos de renovación urbana que han acompañado la implementación de estos sistemas como la modernización del transporte y la dignificación del oficio de los operadores de bus, aseguró que la calidad en el servicio, hoy en día no está siendo reconocida por los clientes.

El presidente de Movimas lanzó un llamado a la revisión profunda e inmediata del modelo implantado en Colombia con el fin de rescatar los beneficios que planteaba la política pública en especial los financieros.

2. Palabras de Instalación: ¿Cuál es el estado actual de la política del sector?

a. Natalia Abello Vives, ministra de Transporte

La funcionaria reconoció los tropiezos, pero aseguró que se han venido superando. Planteó como principales causas de la afectación de la movilidad en las ciudades el aumento de los vehículos particulares, la chatarrización y la demora de algunos sistemas como Transcribe en Cartagena.

Explicó que el Gobierno Nacional, responsable del 70 por ciento de la inversión en estos proyectos, promueve el uso transporte público, pero instó a las entidades territoriales y al sector privado a sintonizarse y colaborar con este propósito que afecta las necesidades de millones de usuarios.

La ministra dijo hay interés por crear un observatorio permanente del transporte masivo que permita hacerle seguimiento al sector y señaló que se vienen realizando reuniones con todos los actores para determinar cuáles son las herramientas que permitirán mejorar los sistemas.

Agregó que se está migrando de sistemas autosostenibles a sistemas sostenibles, lo que significa que se deben encontrar otras fuentes de financiación más allá de las tarifas. Reveló que estudian opciones como el cobro de congestión, peajes urbanos, tarifas diferenciales en parqueaderos y otras.

Concluyó su intervención diciendo que en el nuevo Plan de Desarrollo se busca que los sistemas de transporte y las estrategias de movilidad “generen inclusión social y que realmente podamos tener ciudades competitivas, conectadas y sostenibles”.

b. Simón Gaviria Muñoz, director del Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Explicó que la Ley 310 de 1996 financia los sistemas integrados de transporte para ciudades con más de 600.000 habitantes como Bogotá, Soacha, Cali y Barranquilla, entre otras, y los sistemas estratégicos para centros urbanos con poblaciones entre 200.000 y 600.000 habitantes como Santa Marta, Armenia, Sincelejo, Neiva.

Gaviria reveló que para este sector se han hecho inversiones por 7,3 billones de pesos y se tienen previstas otras, ya aprobadas, por un monto de 7,9 billones de pesos.

Se refirió a la importancia de los sistemas de transporte masivo y su impacto social. “Si algo es rentable para la Nación en materia de inversión, no solo en crecimiento económico sino en materia de equidad social, son las inversiones que hacemos en transporte masivo”, dijo.

Al respecto, entregó el nivel de retorno de la inversión-beneficio del sistema integrado de transporte en cada ciudad: Bogotá, 24,2 por ciento; Pereira, 45 por ciento; Cali, 14,9 por ciento; Barranquilla, 52 por ciento, y Bucaramanga, 13,8 por ciento.

3. Conferencia internacional: ¿Cuál es el modelo de transporte ideal?, experiencias mundiales exitosas a cargo de Wagner Colombini Martins, presidente de Logit Engenharia Consultiva

El experto dijo que en Suramérica fue donde por primera vez se implementó el concepto de servicios de expreso y sistema de buses con carriles exclusivos. “Eso fue una novedad para el mundo”, afirmó y agregó que el sistema BRT -Bus Rapid Transit- tiene la capacidad del metro y con un costo mucho más bajo.

Explicó la eficiencia de los sistemas BRT implica garantizar una capacidad elevada de automotores con estaciones rápidas y de fácil acceso que ofrezcan comodidad a los pasajeros. Además sugirió seguir el ejemplo de San Pablo (Brasil) en donde este año se construyeron más de 200 kilómetros exclusivos para buses. “Con esta medida, la velocidad de los automotores aumentó y la calidad del servicio mejoró”, dijo.

También se refirió a la importancia de la integración del sistema y remarcó que este necesita de una coordinación semafórica eficiente. Recomendó implementar un centro de operaciones de control de tránsito, revisar las tarifas del servicio y prohibir los estacionamientos en vía pública.

4. Realidad del sector del Transporte Masivo en Colombia

a. Freddy Cubides Parada, gerente Metrocinco Plus

El directivo abordó la situación financiera de los sistemas integrados de Colombia y señaló que hay dos variables que están golpeando fuerte: la velocidad en el servicio y la planificación.

Explicó que la calidad depende de la velocidad del servicio. “Si no hay buena infraestructura no se puede tener una velocidad comercial aceptable”, agregó al criticar la improvisación en la planeación, factor al que atribuye que el usuario haya migrado a otros sistemas.

Cubides reconoció que este sistema ha dejado de ser incluyente porque personas de la tercera edad y mujeres embarazadas han dejado de utilizarlo debido al alto nivel de ocupación de los buses. Por último, denunció que a los operadores no se les paga lo que se ofertó. Y que en el peor de los casos se les paga, como en el caso de Bucaramanga, cuatro quincenas después de prestar el servicio.

b. Ramón Toro Pulgarín, gerente Integra

Se refirió al marco contractual y explicó que el negocio del sistema de transporte es producto de una concesión. Indicó que el Estado entregó a un privado la explotación de un servicio público y que éste, a su vez, debe hacerlo de manera eficiente.

Pulgarín apuntó que, si bien es cierto que este sistema de transporte tiene proyectada una inversión de 20 billones de pesos, el Estado tendrá que revisar ese monto por la realidad que están viviendo los sistemas integrados de transporte. “Es una coyuntura que invita a la reflexión”.

c. José Picón Insignares, gerente Sistor

Habló de los mecanismos que se pueden utilizar para mejorar el servicio del transporte público y recomendó como esencial enfocarse en elevar la calidad pensando en el beneficio y necesidades de miles de colombianos, más que en los aspectos financieros.

Planteó como necesario que el sistema sea sostenible con la articulación de acciones entre las autoridades de tránsito y transporte que ayuden a reducir el tiempo en los viajes.

5. Mesa de debate: Retos y perspectivas del Transporte masivo en Colombia

Víctor Martínez, gerente SI 99, aseguró que los operadores de transporte masivo le han cumplido al país e, incluso por las licitaciones, aceptaron liquidar las empresas tradicionales. El directivo se preguntó: ¿Este modelo de organización del transporte público realmente está pensando en el esquema de desarrollo empresarial? Y contestó: “Lo que estamos haciendo es crear empresas para desbaratarlas a los 10 o 20 años”.

Andrés Jaramillo Botero, gerente Consorcio Express S.A., invitó a hacer un reconocimiento a los sistemas integrados de transporte porque están formalizando un sector y “eso es muy valioso para el país”. Recordó que en la actualidad todos los recursos que entran al sistema de transporte son manejados por fiducia. “Hoy todos los empleados que tienen estas compañías están contratados con todos los beneficios de ley. Aquí hay grandes beneficios para las ciudades y para el país, que debemos empezar a reconocer”, puntualizó.

Javier Jaramillo Jiménez, superintendente de Puertos y Transporte, enfatizó que la informalidad es uno de los grandes flagelos que golpea a los sistemas de transportes y pidió a los senadores impulsar en el Congreso un nuevo régimen sancionatorio.

Por su parte, Laura Gómez Ocampo, gerente general de Metrolínea, reconoció que no se han cumplido las expectativas de los empresarios del transporte. Y dijo que en el pasado venían recibiendo dinero día a día y ahora “se les implantó una política por un ejercicio de rentabilidad en una empresa que no han visto y con ausencia de utilidad por parte de los operadores”.

Dimitri Zaninovich Victoria, director de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP, dijo que la forma indicada para responder hoy al problema del transporte masivo es ofrecer un mejor nivel de servicio y reducir el precio del tiquete. Invitó a centrar la discusión en las finanzas del sistema y la posibilidad de que este sea autosostenible. “Debemos enfrentar a un usuario que tiene la posibilidad de pagar en 20 cuotas una moto y con un sistema que financieramente no puede ofrecer un mejor servicio”, aseguró el funcionario.