

Operador público, una de las posibles salidas

Congelar la tarifa del transporte público: ¿más impuestos para carros particulares?

La decisión de no aumentar el pasaje fue aplaudida desde lo social, pero generó molestia entre los operadores, pues influiría en las finanzas del sistema. Aunque hay planes para cubrir ese déficit, varias voces apuntan a que será necesario recortar en otros sectores o generar más impuestos al carro particular.



FELIPE GARCÍA ALTAMAR

fgarcia@elespectador.com
@FelipeAltamar

Uno de los golpes al bolsillo que siempre se anuncian por esta época es el del transporte público. En los últimos años se venían haciendo ajustes de \$100 y \$200, para intentar un equilibrio entre la tarifa técnica (lo que cuesta operar el sistema) y la tarifa al público (lo que se le cobra al usuario). No obstante, la alcaldesa Claudia López anunció que para este año se congelará ese aumento, en una decisión que para algunos es irresponsable y para otros es acorde con la emergencia sanitaria que atraviesa la capital.

Con la decisión, las tarifas tanto de Transmilenio (TM) como del SITP se mantienen igual que en 2020, pese a que la canasta de costos sí aumentó. Debido a eso, la decisión preocupa no solo a los operadores, sino a otras voces expertas en temas de transporte, quienes consideran que se estaría abriendo camino para aumentar impuestos, generar nuevos cobros o hacer recortes en diferentes sectores. La administración, entretanto, se debe apegar a las herramientas que tiene a la mano para intentar equilibrar la tarifa.

La situación del Sistema Integrado de Transporte de la capital no es la mejor, a pesar de la llegada de nuevos buses, la apertura de nuevas rutas y las mejoras que se han planteado en estaciones y paraderos, sobre todo con miras a controlar el aforo y la propagación del coronavirus. Vale recordar que desde que inició la pandemia han existido ciertas restricciones en el servicio y, por ese motivo, los operadores tuvieron que hacer ajustes debido a que los costos operativos se mantuvieron, pero la cantidad de pasajeros no volvió a ser la misma que antes de la crisis sanitaria.

De ahí las críticas de los operadores, que calificaron la decisión de congelar la tarifa como algo "populista". Incluso, recordaron

experiencias previas como la decisión del exalcalde Gustavo Petro de reducir la tarifa de TM en su mandato, lo que en su momento generó controversia y lo puso bajo la lupa de los entes de control por la posible afectación a las finanzas del sistema.

Así las cosas, a pesar de que la relación entre operadores y Distrito ha sido buena en medio de la emergencia, el no aumento de los pasajes puede ser una fuente de diferencias entre las partes. A tal punto que sus representantes pidieron omitir sus nombres para evitar posibles represalias en temas de contratos. El gerente de uno de los concesionarios afirmó que nunca los tuvieron en cuenta para tomar esa decisión.

"No fuimos consultados y entiendo que la pandemia ha afectado a toda la población. Pero si deciden no ajustar la tarifa se tendría que cubrir el déficit que se genere. Se puede ver la experiencia de otras ciudades, donde alcaldes populistas no aumentaron la tarifa, luego se crecen los números y al final hacen caso omiso de sus responsabilidades", dijo la fuente, quien explicó que el incremento es necesario, porque cuando sube el salario mínimo o el combustible, este ajuste también deben hacerlo a todos los operadores. "Nosotros no podemos decidir que tampoco vamos a pagar el incremento".

La situación es un poco más delicada en el SITP, teniendo en cuenta la renegociación de contratos que se hizo. Al respecto, el vocero de uno de los concesionarios manifestó que "los anuncios suenan bonito, pero son demagogia. Para eso hicimos un otrosí del contrato, con ciertas condiciones entre ambas partes. Se puede hacer populismo con lo que sea, pero no con el transporte, y menos en una ciudad que avanza en materia de recuperación económica".

Ambas voces coinciden en que, más allá de eso, la discusión del transporte en medio de la crisis sanitaria plantea un reto que es promover mecanismos de protección básica de salud para que el servicio se pueda prestar sin problema y se mantenga el rumbo de la reactivación. "El Distrito quiere un buen servicio y bajar la congestión, pero no ajusta



La creación de un operador público de transporte, aunque ha sido muy criticada, podría ser una fórmula para mitigar los problemas del sistema. / Jose Vargas - El Espectador

la tarifa, y es una decisión que preocupa mucho, porque vulnera la situación financiera", agregó otro de los representantes de los operadores, quien puntualizó que los contratos con la administración deben cumplir cierto equilibrio económico que, "si se rompe, verdrán las demandas".

No solo los operadores ven con malos ojos la decisión. Desde el Concejo, la cabildante Lucía Bastidas (Alianza Verde) coincidió en que "es una medida populista, mientras no tengamos claridad de dónde van a salir los recursos, y es algo que siempre debe consultarse con los operadores". Para la concejal, se debe tener en cuenta que la pandemia viene afectando los recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), creado para suplir esos faltantes entre la tarifa técnica y la pública, así que plantea varios escenarios.

"Los caminos son aumentar impuestos, generar nuevas fuentes de financiación del transporte masivo, redistribuir el presupuesto de TM y aumentar la inversión en el FET, que implicaría quitarles dinero a otros sectores. Lo que hizo el Distrito fue presio-

nar al Concejo, avisando que debernos aprobar los proyectos que tienen para cubrir la tarifa. Pero el camino más claro es más impuestos para los propietarios de carros", aseveró Bastidas.

Su copartidaria María Fernanda Rojas, presidenta del Concejo, tiene otra lectura, y es que en los últimos años ha habido un aumento "desmesurado" de la tarifa, lo que, según ella, hizo que muchos usuarios fueran excluidos del sistema, que aumentara la evasión o que se mudaran a otros modos de transporte. Por eso, planteó que una de las salidas es poner a andar la creación de un operador público de transporte, como quedó consignado en el Plan de Desarrollo.

"En cuatro años aumenta la tarifa casi un 40% y es muy difícil de controlar. Esos costos hay que revisarlos y para eso estará el operador público. Es algo que se demora en andar, pero es fundamental. Esto permitiría al Distrito tener los estándares de ciertos temas de la operación, que hoy no tenemos ni idea, porque los operadores privados son los due-



ños de esa información", dijo Rojas.

La idea, para expertos en movilidad, no es descabellada, pero por lo pronto plantean otras herramientas de las que puede valerse el Distrito para no generar traumatismo por la decisión de congelar las tarifas. José Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, cree que en efecto el operador público serviría para comparar los costos de operación.

"Se debe avanzar en la implementación de la idea. Mientras ocurre, como los ingresos del Sistema se han reducido por la pandemia y eso impactará el déficit, hay que buscar los recursos por fuera del propio sistema", consideró Rojas, quien destacó que por ahora hay pocos caminos más allá de continuar con la política de encarecer el uso del carro privado, mediante medidas como tarifa de parqueaderos, cobro por congestión y cobro por contaminación. "Otras salidas son aumentar la deuda pública, recortar recursos de otros sectores y quizás explorar de nuevo la posibilidad de renegociar contratos", añadió.

Sin embargo, eso tampoco será fácil de

aplicar, debido a que los bolsillos de la ciudadanía están débiles. Germán Prieto, director del programa de Gestión del Transporte de la U. Tadeo, consideró "necesaria" la medida desde el ámbito social y, teniendo en cuenta la situación de los hogares más vulnerables, concluyó que "lo más preocupante es que los otros actores viales también van a protestar por posibles nuevos cobros. Es un enorme reto para el Distrito gestionar esos cobros, y seguro tendrá que destinar otros recursos para sostener el transporte público".

El sistema de transporte de la capital ya pasaba por una situación compleja, que se hizo más crítica por el COVID-19. Por ahora no se espera que haya una ocupación como la que había en la "vieja normalidad". Congelar la tarifa de transporte, aunque es una medida que aplauden muchas familias bogotanas (en tanto ese rubro representa un gran gasto), tiene el agravante de que las finanzas del sistema no vienen bien, por lo que solo queda aguardar que los mecanismos contemplados para financiarlo se apliquen y no sea necesario acudir a nuevos cobros. ■