Viaje del tiempo

EL TRANSPORTE EN EL VALLE DE ABURRÁ

Darío Valencia Restrepo

www.valenciad.com

Ha sido lamentable, y difícil de explicar a los ciudadanos, el retraso para integrar en un sistema el transporte del área metropolitana del Valle de Aburrá, un proceso que debió concebirse desde los primeros pasos que se dieron para iniciar la operación del Metro en 1995. Aunque la empresa Metro de Medellín ha establecido convenios de tarifa integrada con un buen número de rutas alimentadoras, es mucho lo que falta para lograr una integración física, operativa y tarifaria del transporte metropolitano que beneficie a los usuarios en términos de costo, seguridad y calidad, y que a la vez mitigue los efectos ambientales.

Una oportunidad excepcional para enfrentar decididamente la situación se ha presentado con motivo de la construcción del Metroplús, un sistema de mediana capacidad que con sus troncales y rutas alimentadoras debe contribuir a dicha integración y a un uso intensivo del Metro como eje articulador del sistema. Suponemos que lo anterior fue una razón importante para que el Área Metropolitana contratase con una firma inglesa y dos colombianas un estudio sobre el Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá (SITVA). Dicho consorcio realizó un trabajo serio y de gran envergadura, iniciado en julio de 2006 y cuyos resultados entregados en diciembre del año pasado se refieren detenidamente a los aspectos técnicos, legales y financieros. Vale la pena examinar algunas de sus recomendaciones principales.

En primer lugar, se propone una tarifa integrada que para cada participante cubra los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos, sin incluir ningún tipo de subsidio, lo cual quiere decir que se evitarían en el futuro los problemas que se derivan de reconocer a cada transportador según los pasajeros por él movilizados (recordar, por ejemplo, la llamada “guerra del centavo”). Se ha estimado que en 2010 la tarifa para la combinación de Metro y ruta alimentadora sería igual a $1.600, un precio que se compara favorablemente con las tarifas actuales. Pero como la empresa Metro de Medellín considera que los recursos que recibiría del futuro SITVA no serían suficientes para garantizar su estabilidad financiera, es imperativo revisar la estructura tarifaria propuesta para no afectar el futuro de dicha empresa.

En el esquema es fundamental el fortalecimiento del Área Metropolitana como autoridad del transporte, a cuyo cargo deben estar las tareas de planeamiento, regulación, control y vigilancia del transporte urbano en su ámbito de influencia. Así mismo, surge la conveniencia de un gestor que promueva, administre y supervise la operación del sistema en sus diferentes elementos integrados; y que tendría la función muy significativa de someter a licitación la operación de las troncales de Metroplús y Metronorte, así como la de las rutas alimentadoras, todo lo cual es de la mayor importancia para propiciar la competencia y fijar responsabilidades contractuales. El estudio propone que Metroplús sea el gestor (coincide con lo aprobado por el documento CONPES 3307 de 2004) previo acuerdo con el Metro de Medellín que reconozca las actividades propias de esta última empresa.

Otro punto de interés tiene que ver con la denominada U del Sur, compuesta por dos pretroncales que parten respectivamente de Envigado e Itagüí y se unen para trasbordo en una estación del Metro que puede ser Aguacatala o Industriales. En el primer caso se tiene la U corta y en el segundo la U larga. Mediante mirada de conjunto, el estudio recomienda esta última en razón de que el SITVA movilizaría 40.000 pasajeros más por día, aunque el Metro transportaría 85.000 menos.

Los autores del estudio señalan las diferencias que a lo largo del mismo tuvieron con el Metro de Medellín. Un primer aspecto se relaciona con la composición de la tarifa pues la empresa mencionada considera que debe incluirse dentro de la misma una remuneración al capital invertido en el Metro por parte de la Gobernación y el Municipio. Pero aquellos autores consideran que de acuerdo con las políticas de transporte masivo el costo de la infraestructura que sufragó el Estado no puede cargarse a la tarifa.

Un segundo punto de desacuerdo se centra en la U del Sur pues el Metro de Medellín considera que ésta debe ir sólo hasta la estación Aguacatala, con el fin de aumentar su número de pasajeros transportados. A la sustentación tarifaria del estudio, comentada en párrafo anterior, los autores agregan que muchos viajeros provenientes del sur se verían obligados a un trasbordo innecesario en dicha estación, y al mismo tiempo sostiene que aquella decisión exigiría mantener la operación paralela de rutas de transporte colectivo con destino el centro de Medellín.

Finalmente, apartándose del estudio tantas veces citado y también del documento CONPES de 2004, una reciente decisión ha propuesto realizar un convenio interadministrativo entre Metroplús y Metro de Medellín con el fin de entregar a éste la gestión del sistema. Ante esta nueva situación cabe preguntarse si es conveniente que el Metro de Medellín tenga a la vez el carácter de gestor y operador, si se llevará a cabo la licitación de que antes se habló y si se seguirá retribuyendo a los transportadores según número de pasajeros movilizados. Además ¿cuál sería entonces el futuro de Metroplús? Son temas que sin duda merecen mayor debate.

Periódico El Mundo
Medellín, Colombia, 30 de mayo de 2009