

A la fecha no va ni la mitad de los pasajeros proyectados

Metrolínea, a las puertas de problemas financieros

«El flujo de pasajeros se ha estabilizado alrededor de los 61 mil usuarios diarios, siendo 75 mil el punto de equilibrio del sistema. El desfase, dice el ente gestor, se debe a factores como el transporte informal, la gran cantidad de motos y el paralelismo con las rutas de buses convencionales.»

JUAN CARLOS CHED

«Si no se hace algo y pronto, el Sitm va a quebrar». Con esta frase resume María Margarita Peralta, gerente de Estaciones Metrolínea Ltda, el sentimiento de concesionarios, operadores y del ente gestor, ante la baja demanda de pasajeros.

De hecho, luego de seis meses de haber iniciado operación, el Sitm no lleva ni el 50% de los pasajeros proyectados para la primera etapa de la primera fase (135 mil diarios).

Si bien todos coinciden en que hay que tener paciencia y que al comienzo se preveía una situación difícil, el consoldado de agosto puso la voz de alarma entre los inversionistas, que ven cómo el flujo de pasajeros no reacciona.

Desde junio, el promedio de usuarios diarios se ha mantenido prácticamente estable, alrededor de los 61 mil, siendo 75 mil el punto de equilibrio del sistema. Es decir, faltan 14 mil pasajeros por día para que el proyecto no genere pérdidas.

Metrolínea se muestra optimista y asegura que en diciembre se pondrá al día, pero Tisa (recaudador) y Estaciones Metrolínea (Portal de Florida), no coinciden con esta posición.

«Estamos desesperados, es evidente que el sistema no está dando lo que se planteó en un comienzo, nosotros hicimos nuestras proyecciones de acuerdo a los estudios que se hicieron, pero por alguna razón la gente no está usando el sistema», indicó Margarita Peralta.

¿A qué se debe el desfase?

Si bien Metrolínea asegura que ya tiene identificados cuáles son los factores que causan el bajo flujo de usuarios (transporte informal, el paralelismo entre el Sitm y los buses convencionales y el aumento del número de vehículos), reconoce, al mismo tiempo, que no hay un estudio que diga con detalle a dónde se están yendo los 70 mil pasajeros que dejan de usar el sistema.

Esto, y la difícil situación financiera, han llevado a que el ente gestor haya cambiado el guión original, a veces con éxito (como en Real de Minas) y en otras sin suerte (como en las rutas P1 y P2), pero en términos generales sin un impacto real en la demanda.

Estas modificaciones que no estaban previstas en la propuesta original, son el principal argumento de los operadores, quienes son la principal piedra en el zapato para el inicio de la fase II, la cual es para los concesionarios y para el ente gestor «clave para desmantelar la desesperada situación en la que estamos».

«Hay que sumar, no restar» A pesar de la preocupa-



El promedio de pasajeros diarios sigue rondando los 60 mil usuarios y los concesionarios se han mostrado preocupados ante la amenaza de una posible quiebra. Piden que Metrolínea y la Alcaldía tengan más autoridad para defender el sistema y buscar soluciones.

¿CÓMO SE DISTRIBUYEN LOS INGRESOS?

El Alcalde (Bucaramanga) no ha tenido pantalones para exigirle a los operadores que cumplan con el contrato, si no los ponen en cintura, no nos queda más remedio que demandar a Metrolínea o a la administración local. Daniel Arenas, Tisa S.A.

Nosotros estamos con las manos atadas, pues no tenemos poder de decisión frente a la operación, personalmente siento que hemos perdido el rumbo.

María Margarita Peralta, Estaciones Metrolínea Ltda.

Hemos respondido financieramente a través del fondo de contingencia, el cual estaba previsto para enfrentar estos problemas. Todos los negocios tienen un arranque lento y Metrolínea no es la excepción.

Félix Francisco Rueda Forero, gerente del ente gestor.

tán en el momento justo para dar un timonazo y cambiar el panorama, pero para ello «hay que sentarse para encontrar soluciones reales a un problema real».

Para empezar, las partes les han pedido a las autoridades

De lo que se recoge en taquilla la gran mayoría le corresponde a los operadores (aproximadamente un 67%), a quienes se les paga por kilómetro recorrido (por no se transporte un solo pasajero). Además, al Área Metropolitana de Bucaramanga le llegan \$5 por pasajero validado. El resto se distribuye de la siguiente manera: Metrolínea recibe 6,85%; el recaudador Tisa S.A., 13,5% y Estaciones Metrolínea Ltda., 11,75%.



Con la propuesta de modificar la fase II, la carrera 33 (foto) quedará prácticamente desajada con la salida de la totalidad de los buses. Metrolínea busca con esto «erradicar» el paralelismo que hay entre el Sitm y las rutas convencionales. Los operadores, por su parte, se oponen a esto y aseguran que ese no era el trato en un comienzo.

al sistema, sobre todo teniendo en cuenta que gran parte de éste ha sido financiado a través de los impuestos de la gente (\$750 mil millones).

«Eso porque automotor se debió pedir en marzo y esta es la hora que no se ha hecho. Si tenemos en cuenta que toca hacerlo con seis meses de antelación y que Tisa S.A. necesita los más para la adecuación de los vehículos, arrancaríamos más o menos en junio, estando las vías prácticamente listas en estos momentos», dijo Rueda Forero.

Arenas, incluso, va más allá, y asegura que «los operadores están dilatando el pedido de la flota a propósito, pues están ganando por lado y lado (con el Sitm y los buses convencionales) y culpó a los transportadores de la suerte del sistema».

Esta situación tuvo un punto de quiebre la semana pasada con el acuerdo para la solicitud de 100 de los 149 buses que exige el ente gestor (ver recuadro). No obstante, mientras Metrolínea dice que los 49 restantes están pendientes de un concepto favorable del Ministerio de Transporte, los operadores aclararon que «no van a pedir un bus más».

Al respecto, Margarita Peralta aseguró: «yo entiendo

(todas en algunos casos) que van por la Autopista, Real de Minas, Floridablanca y la carrera 33 desaparecerían y sólo quedarían funcionando las que salen de Girón y del Norte de la ciudad.

«Operadores dilatan la compra de la flota»

A pesar de esto, los enfrentamientos entre los operadores y Metrolínea frente a la compra de la flota han llevado a que la entrada en operación de la segunda fase se retrase por lo menos seis meses.

«Eso porque automotor se debió pedir en marzo y esta es la hora que no se ha hecho. Si tenemos en cuenta que toca hacerlo con seis meses de antelación y que Tisa S.A. necesita los más para la adecuación de los vehículos, arrancaríamos más o menos en junio, estando las vías prácticamente listas en estos momentos», dijo Rueda Forero.

Arenas, incluso, va más allá, y asegura que «los operadores están dilatando el pedido de la flota a propósito, pues están ganando por lado y lado (con el Sitm y los buses convencionales) y culpó a los transportadores de la suerte del sistema».

Pasajeros diarios Metrolínea



4.57% el crecimiento del número de pasajeros del Sitm entre junio y agosto.

149 buses ha pedido Metrolínea para la implementación de la segunda fase, de ellos 13 son articulados, 93 son peditores y 89 son alimentadores.

los reparos de ellos con la compra de la flota, pero a ellos se les paga por kilómetro y su inversión ha sido gradual (llevan un 35% de lo presupuestado para las 3 fases), mientras que los concesionarios ya hemos aportado el 80% de lo proyectado».

«No nos han pagado tres quincenas»

En estos seis meses, los operadores se han mantenido en su posición de no pedir la flota que solicita Metrolínea y aseguraron que «mientras no se ajuste el escenario financiero correspondiente a la subetapa 1.1 del Sitm no estamos en disposición de pedir flota adicional».

Aad lo hizo saber Jorge Centeno, gerente de Metrocinco Plus, quien denunció que las autoridades no han realizado controles selectivos en contra de el transporte informal (pirataas, taxis colectivos y mototaxis).

Centeno recalco que entre los operadores no cayó muy bien el cambio de planes, pues «desde el inicio de operación, siempre se ha presentado mora en los pagos y por lo mismo no se genera la confianza para que nosotros asumamos un endeudamiento elevado para el pedido de la nueva flota».

Rueda Forero, sin embargo, aclaró que si bien en la actualidad se le deben unas quincenas a los operadores, «ellos han incumplido con sus obligaciones, no sólo desde el punto de vista de la flota, sino de \$3 mil millones que ellos debían aportar para el fondo de contingencia».

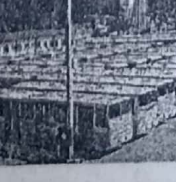
DATO

Los buses normales que deben salir de acuerdo al contrato firmado con Metrolínea son 5 por cada articulado, 5 por cada peditón y 3,8 por cada alimentador. Con la solicitud del ente gestor (149 vehículos) saldrían unos 715 del parque automotor con la propuesta de los operadores (100), serían 470.

LOS 49 BUSES DE LA DISCORDIA

Mientras que los transportadores aseguran que 100 buses son más que suficientes, Metrolínea se mantiene en su posición de que son necesarios 149 y asegura que para ello cuenta con sustentos técnicos, como modelos a través de un software y ejercicios de conteo de vehículos y de pasajeros.

De hecho, los 49 vehículos que están dentro de la polémica son aquellos que irán a suplir la ausencia de Real de Minas (26) y para reforzar rutas existentes en La Cumbre y Floridablanca (24), los cuales no estaban previstos hasta hace unos meses.



buses, incluso se hizo una inversión muy grande de \$9 mil millones con el propósito de La 17, habría que preguntarnos qué es lo que está esperando», dijo Rueda Forero.

compensar los costos de la operación total en Páede-Quita.

«Cada recorrido de ese municipio al centro implica unos 48 kilómetros y por ello cada usuario paga los mismos \$1,400, mientras que uno de la Ciudadela equivale sólo a 8 kilómetros. Así lo único que falta para operar son los buses, incluso se hizo una inversión muy grande de \$9 mil millones con el propósito de La 17, habría que preguntarnos qué es lo que está esperando», dijo Rueda Forero.