

Transmi al gratin

escrito por Miguel Silva

¿Se imagina Ud. que Transmilenio no les cobrara a sus usuarios? Aunque sospecho que seguirían existiendo colados, porque en Transmilenio el problema no es solo el precio del pasaje, sería un gran alivio para el bolsillo de casi un millón de familias. En eso pensábamos algunos en 2020: plantear la discusión y comenzar a buscar un modelo que nos permitiera bajarle al precio del pasaje gradualmente hasta llegar a la famosa “tarifa cero”.

¿Es posible? Primero debo señalar algunos elementos básicos para entender cómo se financia actualmente el sistema y porqué se debe pensar en un modelo distinto de financiación, tanto para aliviar el bolsillo de los usuarios como para garantizar su sostenibilidad.

Una cosa es la tarifa técnica, que es lo que cuesta mover cada usuario del sistema y otra la tarifa al usuario, que es lo que efectivamente paga cada uno de nosotros por pasaje. En principio deberían ser muy parecidas. Sin embargo, con el paso del tiempo, la tarifa técnica ha crecido mucho más rápido que la tarifa al usuario, generando un déficit año tras año que, en términos prácticos, se subsana con recursos propios del Distrito.

En Bogotá el sistema viene siendo subsidiado desde hace varios años. En el 2008 el costo total de operación fue de \$595 mil millones mientras que los ingresos fueron de \$586 mil millones. Los \$9 mil millones faltantes los puso el Distrito de sus recursos propios. Sin embargo, cada año el déficit se fue haciendo más grande.

En 2019 el costo total de operación del sistema fue de unos \$3 billones de pesos, mientras que el recaudo de pasajes fue de unos \$2,2 billones, lo que significa que el sistema arrojó un déficit de aproximadamente \$800 mil millones que el Distrito. Es decir que, en la práctica, el Distrito subsidió el 28% del costo de operación sistema. De no hacerlo, en principio, la tarifa que paga el usuario tendría que ser ese 28% más alta.

En 2020, cuando propusimos la discusión, llegó la pandemia y alteró por

completo el comportamiento de la demanda de transporte público. Debido a las restricciones de las cuarentenas, la demanda llegó a ubicarse por debajo de los 400 mil pasajeros, en una época del año en la que se esperaba contar con 2,5 millones de usuarios.

Con la reactivación, poco a poco la demanda se fue recuperando. En ese 2020, el costo de operación fue de \$3,2 billones, mientras que los ingresos a duras penas superaron el billón de pesos; el déficit fue de \$2,1 billones que tuvo que ser cubierto con recursos propios equivalentes a poco menos del 10% del presupuesto total del Distrito para ese año.

En 2021 el costo de operación llegó a los \$4 billones de pesos, los ingresos fueron de \$1.3 billones y el déficit fue de \$2,4 billones, una cifra aún mayor a la del año anterior. La demanda no volvió a los niveles de antes de la pandemia. El gobierno Distrital optó por pagar la mayor parte del déficit con recursos del crédito. Una medida bastante cuestionable ya que aquí y en cualquier lugar del mundo pagar déficit operacional con recursos de deuda no es sostenible.

Aun no hay certeza sobre la explicación, pero probablemente muchas personas se bajaron del transporte público para subirse a bicicletas, motos y vehículos particulares; otro tanto cambió definitivamente su rutina y migró al trabajo remoto.

Lo cierto es que la demanda, aún hoy, sin restricciones, sigue sin recuperarse del todo. Al parecer los patrones de uso de transporte público en Bogotá cambiaron para siempre desde la pandemia. Hoy el promedio semanal, para un día hábil, es de 1,6 millones de usuarios, el doble que el año pasado, pero muy por debajo de los 2,3 millones registrados por esta época antes de la pandemia.

Es indudable que este año el déficit será superior al billón de pesos. ¿Cómo lo financiará el gobierno Distrital? ¿Volverá a pagarlo con deuda? ¿Y si finalmente la demanda no se vuelve a comportar como antes de la pandemia? Todo esto vuelve a plantearnos una pregunta de fondo que vale la pena volver a revisar ¿Quién y cómo debe pagar los \$4 billones de pesos anuales que cuesta operar el sistema de transporte público en Bogotá? ¿solo los pasajeros? ¿solo el Distrito? ¿no debe también

concurrir la Nación? ¿no se benefician de estos sistemas también las empresas cuyos empleados son el grueso de los usuarios?

Hace poco más de dos años, el entonces concejal de Bogotá Carlos Fernando Galán y quienes hicimos parte de su equipo de asesores, promovimos la discusión inicial alrededor de la viabilidad de la llamada “tarifa cero”, que no es otra cosa que pensar en maneras de financiar el sistema de transporte público distintas al recaudo proveniente del pago de pasajes por parte de los usuarios.

Presentamos un primer borrador y luego trabajamos en mesas técnicas con la Secretaría de Movilidad y la de Hacienda. Al final, luego de varios meses de trabajo y de discusión, logramos la aprobación del Acuerdo Distrital 793 de 2020 en el que se le asigna a la Alcaldía la obligación de presentar un plan anualizado de fuentes alternativas de financiación. El plazo se les venció hace ya nueve meses y a la fecha, nada de nada.

Es el momento de dar una discusión de fondo sobre el modelo de financiación y sin duda este debería ser un asunto para abordar por parte del Congreso de la República en la discusión del Plan Nacional de Desarrollo. ¿No sería mejor que la Nación comience a concurrir en el financiamiento de la operación de los sistemas de transporte público en todo el país en vez de subsidiar la gasolina y compensar así un poco del posible impacto inflacionario que traería dicha medida?

Lamentablemente, veo a pocos congresistas pensando en Bogotá. Algunos andan con el cuento de que no son representantes de Bogotá sino del país. Claro, ni más faltaba que los temas nacionales requieren de su activa participación, pero no es excusa para que la agenda de la ciudad pase a un segundo plano. Bogotá necesita congresistas que la defiendan desde el control político y desde el presupuesto.