

Un hueco de 3 billones

escrito por Miguel Silva

Quienes siguen esta columna saben de mi preocupación por el futuro de las finanzas de Bogotá. He hablado de la mala utilización del cupo de endeudamiento durante el gobierno de Claudia López y de sus nocivas implicaciones para los próximos gobiernos; también he señalado lo inconveniente de utilizar recursos de crédito para financiar gasto recurrente como en su momento fue el llamado “rescate social” que en realidad fue el rescate de Transmilenio, al pagar el costo de operación del sistema de transporte público con deuda.

He venido insistiendo en que, en el corto plazo, el problema más grave que afronta la Alcaldía de Bogotá es el del modelo de financiación del transporte público. Año tras año debemos destinar una parte importante de nuestros impuestos a financiar la operación del Sistema de Transporte y no parece haber respuestas por parte de la alcaldía para corregir el problema. A Claudia López ya se le fueron tres años y parece poco probable que en el cuarto se ponga manos a la obra.

Se supone que el pago del pasaje debería alcanzar para pagar la operación del sistema. Sin embargo, si así fuera, el precio actualmente se ubicaría más o menos alrededor de los \$4.500 y en cierto sentido su comportamiento sería volátil debido a las fluctuaciones de algunos de los costos variables como el precio del combustible. El Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) se creó para dar respuesta a estos desafíos: se trata de una cuenta que se alimenta de los recursos recaudados por pago de pasajes y caso de que estos no alcancen, el Distrito completa el faltante con recursos provenientes de los impuestos.

Como sea, el sistema está diseñado para que los operadores siempre obtengan su remuneración. Cuando el costo de operación supera la tarifa que se paga por pasajes, la ciudad responde. Así, en 2008, el Distrito desembolsó cerca de \$9 mil millones de pesos para cubrir el déficit, una cifra equivalente al 0,07% del presupuesto de la ciudad para ese año. Sin embargo, esta cifra, la del faltante, ha venido aumentando año tras año; primero por algunas dificultades frente al recaudo y segundo por el

aumento de los costos de operación asociados a la ampliación del sistema.

En 2019, antes de la llegada de Claudia López a la alcaldía de Bogotá, el déficit financiero del sistema de transporte público fue de \$892 mil pesos (casi cien veces la de 2008), correspondiente al 3,5% del presupuesto de la ciudad. Este año, 2022, luego de tres años de gobierno de López, se proyecta que el déficit cerrará muy cerca de los \$2,5 billones (casi tres veces el de 2019). Es decir, al cierre de este año fiscal habremos invertido (¿gastado?) una cantidad cerca al 9% del presupuesto del Distrito.

En resumen, el modelo de financiación del sistema de transporte público en Bogotá ha venido marcado una presión fiscal constante sobre el Distrito, que ha tendido a aumentar año tras año y que se agravó durante el actual gobierno. Este es a mi juicio el mayor fracaso del gobierno de Claudia López. Un fracaso relativamente invisible porque es difícil comprender el origen del hueco y sus implicaciones. Pero ahí está. Claudia López le deja al próximo alcalde una ciudad endeudada y con el hueco financiero más grande de la historia.

¿Qué hizo, o mejor qué dejó de hacer la alcaldesa para que llegáramos a esta situación? Lo primero que hay que señalar es que todo el proceso de renovación de flota y de su ampliación termina aumentando los costos de operación del sistema en general. La decisión de desmontar definitivamente las viejas rutas de buses y busetas se tradujo en costos que comenzaron a reflejarse más visiblemente a partir de 2019. Así mismo el cambio de tecnología y la introducción de buses a gas y eléctricos han aumentado los costos de operación. A esto se debe sumar un asunto que no es menor: la operación del 2020 se vio seriamente alterada por la pandemia, razón por la cual los ingresos se redujeron sustancialmente mientras los costos incluso aumentaron (teníamos buses vacíos circulando por toda la ciudad).

Hay una afectación en la demanda. Durante 2021 y el 2022 la demanda no logró recuperarse a los niveles previos. Hoy hay cerca de un 30% menos de recaudo que en 2019, mientras que los costos de la operación aumentaron de un año al otro, entre 2021 y 2022, cerca de un 25%. La

combinación de estos factores explica los \$2,5 billones de déficit de este año. ¿A qué le recortaron? ¿A qué tuvimos que renunciar? ¿educación? ¿seguridad?

Hay dos opciones: una, aumentar la tarifa; la otra, aumentar el recaudo. La primera tiene resultados marginales y un alto costo político y social; debido al grave desprestigio del sistema, un aumento de la tarifa puede ser contraproducente. A pesar de que en campaña Claudia López prometió congelar la tarifa, ha tenido que hacerlo dos veces. Se puso a prometer cosas que no se podían cumplir y ahí está lista para subirle a la tarifa en 2023. En todo caso es absolutamente improbable subirle un 30%.

La segunda opción, aumentar el recaudo, tiene que ver con el problema estructural y de fondo: los colados. En 2019, un estudio de la Universidad Nacional determinó que cerca del 15% de los usuarios no pagaban el pasaje. Esa cifra, según el último estudio de Transmilenio, aplicando la misma metodología, asciende al 30% durante este año y algunas fuentes aseguran que podría llegar a estimarse incluso cerca del 40% ¡40%!

Y esta es la cara visible del fracaso. Colarse en el transporte público en Bogotá está cada vez más normalizado. Claudia López subestimó el problema y dudo mucho que en el año que le queda logre corregir. Antes, en los tiempos de la famosa y letal “guerra del centavo”, cada conductor de bus, buseta o colectivo se encargaba de evitar la evasión. Pocos lograban colarse. El conductor metía pasajeros hasta que físicamente fuera imposible cerrar las puertas y todos pagaban su pasaje. No era que en esa época la gente tuviese más cultura ciudadana, sino que evadir el pago era muy difícil, por no decir que más arriesgado.

Mucha gente cree erróneamente que al colarse le está robando a los más de 50 operadores del sistema. Y no ¡resulta que no! Resulta que el operador recibe el dinero, así la gente no pague. La gente se roba a sí misma. Esos \$2,5 billones bien podrían utilizarse para construir colegios o para arreglar las vías tapando los huecos del pavimento y no los financieros. En fin. Es Bogotá en su salsa saboteándose a sí misma. Es una alcaldesa que subestimó el problema, lo dejó crecer, no lo atendió y le agarró ventaja.

En estos días varios concejales le exigieron al nuevo gerente de Transmilenio que explicara en detalle el déficit financiero del transporte público para el 2023. Medio balbuceó intentando una respuesta y la sesión se acabó sin que lograra dar claridad. Se dice que el hueco será de \$3 billones. El presupuesto, al igual que en Medellín, se expedirá por decreto y nos quedamos sin la explicación del gerente. Será tarea del concejo para el próximo año y debería ser uno de los puntos más importantes del debate electoral. ¿Tendrán claro las y los precandidatos a la alcaldía a qué se están metiendo?

Otros escritos de este autor: <https://noapto.co/miguel-silva/>