

¿Quién tiene la culpa de la crisis de Metrolínea?

Por: , Jue, 2016-03-10 08:35

**Coautor:** Daniel Morelo

\*/

Metrolínea acabó de cumplir seis años de haber encendido motores en el área metropolitana de Bucaramanga y lo hizo en medio de una crisis que se ha venido agravando desde el mismo momento en que entró a operar.

En ese tiempo el sistema de transporte masivo, que fue impulsado por la Nación en varias partes del país, no ha logrado despegar completamente, tiene pérdidas de más de \$21 mil millones, ha perdido millonarios pleitos judiciales y no ha terminado de construir (y en algunos casos de contratar) la infraestructura del trazado original de la operación.

La Silla habló con tres exgerentes de la entidad, dos exalcaldes de Bucaramanga, una exdirectora del Área Metropolitana de Bucaramanga y con los operadores sobre la cadena de errores que llevaron a que el sistema integrado de transporte masivo de la ciudad esté en crisis.

Estas son las decisiones que tienen a Metrolínea en donde está y sus responsables.

**Haga clic sobre los títulos del flujograma para leer la información de cada uno en detalle.**

-

-

-

-

-

-

-

-

[X](#)

Estudios desfasados

En 2004 y tras la suscripción de un documento Conpes que autorizó a la Nación a cofinanciar el 70% de las obras (estaciones, puentes peatonales, portales, algunas obras viales) del sistema de transporte masivo, la Alcaldía de Bucaramanga contrató con la Universidad Industrial de Santander, UIS, los estudios y diseños de Metrolínea.

Esos estudios fueron formulados con la demanda de pasajeros de la época, que estaba tasada en 580 mil diarios y se estableció que el sistema de transporte tendría la capacidad de movilizar al 64% de ese número de ciudadanos en los cuatro municipios del área metropolitana.

También se definieron las obras que se debían realizar, las vías que se debían intervenir, y se estableció que poco más de 1600 buses

saldrían de circulación una vez empezara a rodar el nuevo sistema.

La realidad del Área Metropolitana de Bucaramanga cuando empezó a rodar Metrolínea fue otra. El parque automotor creció, la compra de motos se disparó y las proyecciones del número estimado de usuarios se desfasó, por lo que la estructura financiera también.

A eso se sumó el transporte pirata, que ante la ausencia de un buen servicio y controles efectivos, le terminó quitando pasajeros al sistema y se fortaleció. Debido a que la UIS fue la que hizo los estudios, la responsabilidad se la atribuyen a esa universidad. Hernán Porras, actual rector de esa universidad y quien dirigió los estudios, se ha defendido diciendo que “era imposible prever el aumento acelerado de compra de carros y motos”

X

La endeudada de los concesionarios

En 2007 Metrolínea firmó los convenios con los concesionarios para la operación del sistema integrado de transporte masivo, y para eso se constituyeron dos empresas (Metrocinco y Movilizamos) que agruparon a los dueños de buses y empresas del transporte convencional, y que en el contrato se ganaron el derecho a operar el sistema por 15 años.

Según los operadores su llegada al transporte masivo se dio “obligada”. “En esa época llegó el Viceministro de Transporte y nos dijo, o son ustedes los operadores o me traigo a gente de Bogotá y de Medellín que sí quiera invertir. Como esa era nuestra fuente de sustento y no vimos otra opción pues nos montamos en el negocio. Ellos nos mostraron los estudios y las proyecciones y nosotros les creímos”, le dijo a La Silla, Fredy Cubides, gerente de Metrocinco Plus.

La inversión que debían hacer los privados ascendía a los \$182 mil millones. Para entrar al negocio y comprar los buses las dos operadoras se endeudaron con tasas de interés muy altas, bajo la promesa de que el proyecto sería rentable.

Ese es considerado otro de los grandes errores del funcionamiento de Metrolínea, debido a que los operadores basaron toda la capacidad de pago de la deuda en las expectativas de ganancias y como el sistema después de seis años de inaugurado aún no está en el punto de equilibrio, están perdiendo dinero.

Eso ha generado que a hoy, aunque los concesionarios tienen utilidades operacionales, la suma que reciben está muy por debajo de lo que esperaban recaudar y que en el balance general tengan pérdidas que superan los \$40 mil millones.

El desfase financiero también generó que los operadores pararan de comprar nuevos buses y por ende que el sistema tuviera problemas para ampliarse.

A ese escenario se suma que los integrantes de los concesionarios siguen operando el transporte convencional. Según el exalcalde de Bucaramanga Luis Francisco Bohórquez y la exgerente de Metrolínea Laura Gómez es necesario que ellos se aparten del sistema convencional porque tienen intereses encontrados y si “el sistema se expande con las condiciones en las que está no es favorable para los intereses que ellos tienen”, dice Bohórquez.

## ¿Quién tiene la culpa de la crisis de Metrolínea?

Publicado en La Silla Vacía (<http://www.lasillavacia.com>)

# LASILLA VACÍA

Los concesionarios están considerando demandar a Metrolínea por incumplimiento en el contrato debido a que la infraestructura no está concluida y ese es uno de los factores que afecta la operación.

Otro error, pero que se le atribuye a los concesionarios, está por cuenta de la exclusión a los pequeños transportadores. Aunque una de las condiciones para que los concesionarios pudieran operar Metrolínea era la garantía de que los pequeños propietarios de buses también quedaran incluidos en el negocio, el 25 de septiembre de 2013 Vanguardia reveló como en el caso de Movilizamos (uno de los operadores) esa condición no se cumplió y los excluyeron.

Muchos de los pequeños transportadores terminaron vendiendo su parte, y migrando a otras formas de transporte que le compiten a Metrolínea.

### X

#### Obras inconclusas

Cuando se formularon los estudios, la UIS concluyó que para que el sistema entrara a operar completamente debían hacerse millonarias inversiones en obras viales, debido a que los buses no podían transitar por todos los sectores. Además de la troncal de la 15 que conectaba con el sur de la ciudad, también se había proyectado la exclusividad en la carrera 27, inversiones en la carrera 14 para ampliarla, también en la carrera 36, la ampliación de la calle 56 para llegar a la ciudadela Real de Minas, la adecuación de las vías de acceso al Norte de la ciudad, entre otras.

Debido a que la Nación no contempló dentro del programa de cofinanciación de Metrolínea todas las obras que necesitaba el sistema para funcionar correctamente, se empezaron a descartar varias intervenciones viales. A hoy no está intervenida la carrera 14, no se avanzó en la definición de otras troncales, los portales del Norte, Piedecuesta y Girón aún hoy no han sido concluidos.

Sobre las demoras en la infraestructura se culpan mutuamente gerentes de Metrolínea y el Área Metropolitana de Bucaramanga por falta de acuerdos para ampliarla. La exdirectora del AMB Consuelo Ordóñez aseguró que se oponía porque las propuestas carecían de planeación y los exgerentes Jaime Rodríguez y Laura Gómez señalan que sí se podía entrar paulatinamente a esos sectores pero que la entidad de Ordóñez generó trabas.

### X

#### La estructuración de la tarifa

Otro de los grandes problemas en Metrolínea fue la estructuración de la tarifa. Tal y como está distribuida técnicamente, el 68% es para los operadores, 13% para el concesionario del recaudo, 6,85% para Metrolínea, \$5 por cada pasajero para el Área Metropolitana, y el 11,75% para el portal PQP.

Según la exdirectora del área metropolitana Consuelo Ordóñez y los exgerentes de Metrolínea Laura Gómez y Jaime Rodríguez, ese es el otro causal de que el sistema esté en crisis.

## ¿Quién tiene la culpa de la crisis de Metrolínea?

Publicado en La Silla Vacía (<http://www.lasillavacia.com>)

# LASILLA VACÍA

Para ellos el hecho de que se le hubiera cargado a la tarifa el costo de un portal, que estaba tasado en \$93 mil millones, fue perjudicial debido a que repartió aún más la pequeña bolsa de recursos que se recaudan.

Por su parte, el primer gerente de Metrolínea, Félix Francisco Rueda, señaló que no había otra manera de financiar el portal, que tal y como estaba previsto sería el central de toda la operación. Otro de los cuestionamientos a la bolsa de costos del pasaje está en que el operador del recaudo (TISA) se queda con más del 11%, cuando en otras ciudades recibe en promedio el 7%.

La tarifa que pagan los pasajeros a Metrolínea tradicionalmente ha sido la más costosa del país, eso pese a que ha estado por debajo de los costos técnicos (lo que paga un pasajero es menos de lo que cuesta transportarlo realmente).

La estructuración inicial de la tarifa también ha repercutido en las frecuencias de los buses, debido a que a los operadores se les paga por kilómetro recorrido por lo que el número de veces que circulan es bajo si el número de pasajeros también lo es.

“Si enviaran muchos buses no habría como pagarles porque estarían vacíos”, le dijo a La Silla, Jaime Rodríguez Ballesteros.

A finales de 2015 el costo del pasaje aumentó a \$2.100 para equilibrar la carga. Todas las autoridades en el área metropolitana coinciden en que la Nación debe subsidiarla.

La culpa de que la tarifa tenga esa distribución se la entregan a la Universidad Industrial de Santander, UIS, que fue la que la estructuró.

### X

#### Operación temprana

A finales de 2009, cinco años después de que iniciaran las obras y cuando solo el 35% de la infraestructura estaba construida arrancaron los buses (solo el 30% de los contemplados). Para ese entonces las obras ya estaban atrasadas con respecto al cronograma, que planteaba que a finales de 2007 debía estar completamente en funcionamiento Metrolínea, y se tomó la determinación de operar el sistema por subfases, considerado uno de los grandes errores de Metrolínea.

La Fase I de Metrolínea estaba originalmente contemplada desde La Virgen en el Norte hasta Piedecuesta; no obstante, solo un tramo de ese trazado (el que va desde la Quebradaseca con 15 hasta Lagos en Floridablanca) fue el que inició la operación. Esa decisión es calificada como un error por la actual gerente de Metrolínea, Ángela Farah, quienes señalan que el sistema debió arrancar por el Norte.

### X

#### Los millonarios pleitos y el portal PQP

Desde que inició su operación, Metrolínea ha perdido cinco laudos arbitrales con contratistas que le han representado deudas por \$195 mil millones. El más reciente, que se conoció el mes pasado, y el que volvió a poner en boca de todo el área metropolitana de Bucaramanga la crisis del sistema fue el que perdió con el consorcio Estaciones Metrolínea por \$169 mil millones, por los errores en la planeación del portal PQP en Floridablanca.

Ese fallo le abrió el hueco más grande a las finanzas de Metrolínea, debido a que aún no se tiene claridad de quién va a responder por los recursos.

A hoy Metrolínea tiene 42 procesos judiciales en curso, cuyas pretensiones tienen en riesgo \$ 127 mil millones adicionales.

Si bien Metrolínea en los últimos dos años ganó varios de los pleitos; antes de control han señalado que en los primeros años de la empresa existió negligencia en la defensa y que eso llevó a que se perdieran miles de millones.

Exalcaldes y exgerentes de Metrolínea también culpan a la Nación porque cuando se estructuró el Conpes la salvó de toda responsabilidad de pago de gastos adicionales (entre esos pleitos), cuando el arranque del sistema sin toda la infraestructura obedeció a la presión del Ministerio de Transporte.

[X](#)

La entrada por Quebradaseca

Según Honorio Galvis, alcalde de Bucaramanga de 2004 a 2007, y Félix Francisco Rueda, quien fue gerente de Metrolínea de 2005 a 2011, el sistema no entró a operar por el Norte debido a que las vías no eran adecuadas para que los buses transitaran por ellas. Hacer la intervención de la vía al Norte, específicamente la calzada La Virgen - La Cemento, implicaba un costo muy alto que hacía inviable el sistema, por lo que la financiación de ese tramo le fue delegada a la concesión ZMB (Zona Metropolitana de Bucaramanga) que estaba encargada de construir la doble calzada del Norte, sin embargo, el contratista no respondió y en diciembre del año pasado la Nación pidió la terminación unilateral del contrato por incumplimiento.

No obstante, para Jaime Rodríguez Ballesteros, quien fue gerente de Metrolínea de 2012 a 2013, el sistema sí podía entrar a operar con solo la construcción del portal del Norte, pero debido a que se encontraron problemas en los diseños de ese portal tampoco entró el sistema a ese sector en su administración. Si hubiera entrado a operar el Norte primero el número de pasajeros sería mayor.

Así las cosas, la primera subfase fue de la Avenida Quebradaseca con carrera 15 hasta Floridablanca.

Esa ruta representó la movilización de 45 mil pasajeros día, cuando las expectativas del sistema era la movilización de 364 mil pasajeros.

Eso generó que la oferta no cubriera la demanda, que las frecuencias fueran muy lentas, que el tiempo de los recorridos con respecto al transporte convencional aumentara sustancialmente, y que los usuarios prefirieran utilizar otras opciones de movilidad, entre esas, el 'transporte pirata', que se empezó a consolidar en el área metropolitana para esas fechas.

De la operación temprana de Metrolínea culpan a la Nación, que presionó la puesta en marcha del sistema antes de que concluyera el periodo de Álvaro Uribe Vélez en la Presidencia. "Querían mostrar resultados y lo que hicieron fue generar uno de los errores más grandes de Metrolínea", le dijo a La Silla, Fredy Cubides, gerente del operador Metrocinco Plu.

Aunque la llegada de Metrolínea a Piedecuesta en el papel fue nombrada como la Fase II de la operación del sistema, lo cierto es que ese

tramo hacía parte de la Fase I.

A mediados de 2012 se amplió la cobertura pero se hizo sin que las obras estuvieran listas, eso por presión de la Contraloría de Bucaramanga, que ya había enviado un control de advertencia porque 105 buses de los operadores se encontraban parqueados desde hacía más de un año. De 132 buses del sistema pasaron a funcionar 237. La cobertura de usuarios pasó de 55 mil a 145 mil.

Esa fase también incluyó a Cabecera y mejoró el servicio en la Ciudadela Real de Minas.

No obstante no fue suficiente. La lentitud en la ampliación de la infraestructura se la endilgan a los exgerentes de Metrolínea Jaime Rodríguez Ballesteros y Laura Gómez, quienes al respecto señalaron que para adelantarla les tocó actualizar estudios y terminar la gestión predial por lo que el tiempo se les fue en eso.

X

La crisis del sistema

Además de las deudas que tiene el sistema por pleitos judiciales perdidos, que ascienden a los \$195 mil millones (no hay claridad de dónde se va a sacar la plata para pagarlos), a 24 de enero de 2016 Metrolínea acumulaba pérdidas por \$21 mil millones.

El desfase de los pasajeros se mantiene, el transporte pirata está ganando terreno y la infraestructura aún está incompleta, aunque ya se empezó a contratar la construcción de los portales del Norte y Girón.

A eso se suma que el número de pasajeros ha venido bajando en el último año porque el servicio no se presta con calidad y de los 145 mil que en 2014 se movilizaban, hoy el número se ha reducido. La actual gerencia está diseñando nuevas rutas, que han impactado las frecuencias que ya existían porque el número de buses no ha aumentado.

A hoy no hay una solución integral que no implique la inversión de miles de millones de pesos por parte de la Nación, cuando la política fiscal de la Presidencia es el ahorro.

jQuery(function(){ jQuery('iframe').height(jQuery('iframe').contents().find('html').height()); });

**URL de origen:** <https://archivo.lasillavacia.com/historia/quien-tiene-la-culpa-de-la-crisis-de-metrolinea-53322>