Comentario

EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEDELLIN

Un observador no muy desprevenido puede darse cuenta de varios puntos cruciales de transporte en una ciudad con la topografía del Valle de Aburrá, donde está localizada la ciudad de Medellín.

El parque automotor con que cuenta Medellín es bastante más obsoleto que el de la ciudad de Bogotá. El 70% del parque automotor es modelo 1974 y anteriores, y sólo el 30% restante es de modelos entre 1974 y 1978. Por otra parte, y por decisión del Gobierno, hace 2 años que en la ciudad de Medellín no ingresa un bus nuevo al servicio público urbano. Este hecho es congruente con la política nacional de transporte, confirmando una vez más la política del INTRA al no conceder notas opción para el ingreso de vehículos a este servicio[1], permitiendo de esta manera el deterioro del parque automotor.

La tarifa por pasajero y el subsidio por bus son las vigentes para el resto del país. Es decir, la política de transporte público urbano por ser nacional no tiene en cuenta problemas a nivel regional, creando traumatismos que con una política más flexible podrían solucionarse.

Varios de los estudios que sobre el transporte urbano se han efectuado para Medellín hablan de una sub-utilización del parque y de un déficit en la prestación del servicio para ciertos barrios marginados[2]. La evidencia sobre sub-utilización del parque, dada su edad, es poco convincente. Es más, dada la antigüedad de los buses, se podría argumentar que el grado de utilización es alto. La explicación de la falta de transporte en barrios periféricos, a primera vista pare-

1 La nota opción es la autorización para que ingrese un vehículo al servicio público. Los vehículos particulares no tienen ese requisito.

2 El déficit del transporte urbano en Medellín —Hugo López y Luis Eduardo Molina, Escuela de Administración y Finanzas de Medellín, EAFIT— Departamento de Economía.

ce resultar del error en materia de transporte por parte del INTRA. Esta entidad, al no autorizar incrementos en el parque automotor, permite que al deteriorarse los buses por problemas de antigüedad se aumente el consumo de combustibles y hace difícil encontrar buses con capacidad de subir las lomas, que requiere el servicio a las zonas marginales. Como los costos de operación del vehículo en las rutas a estos barrios se vuelven mayores que la tarifa autorizada, $3.oo por pasajero, la ruta deja de ser rentable y simplemente el servicio no se presta.

Al no existir una empresa del municipio que preste ese servicio o un subsidio especial para estas rutas, la forma como se ha resuelto el problema ha sido de alto costo social. El INTRA y la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Medellín autorizaron a empresas particulares un "servicio opcional", que es prestado por volquetas, todo tipo de camionetas y automóviles colectivos. Tiene además una tarifa por pasajero autorizada que oscila entre $12.oo y $15.oo, dependiendo del sitio de destino del pasajero. Es decir, ya se institucionalizó este servicio y con mayor razón la tarifa. Los barrios de Medellín con el nivel de ingreso más bajo están pagando una tarifa 3 veces mayor que la autorizada nacionalmente para el servicio público urbano de pasajeros.

De esta primera observación se desprende un primer interrogante. ¿Por qué en esta ciudad el subsidio al transporte público urbano no se implanta discriminadamente por ruta? Es posible que ésta sea una solución que convendría a Medellín pero no al INTRA, ya que implicaría una descentralización de decisiones y de políticas. Además de requerir de un mayor análisis de los problemas de transporte a nivel regional, que aparentemente no se hace, necesitaría de un análisis en detalle de costos en algunas rutas específicas en las principales ciudades.

Otro hecho interesante del sistema en Medellín es el incentivo ofrecido por las empresas de transporte, consistente en la disminución del monto de la cuota de afiliación a la empresa si el nuevo propietario quiere inscribir su bus en una de las rutas que sirven los barrios marginados. Las rutas son asignadas a las empresas con un sistema bastante similar al de Bogotá. La empresa debe licitar la ruta, la cual es aprobada por el Concejo de Medellín y es autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte. En Bogotá cada empresa tiene establecida una cuota de afiliación; por el contrario en Medellín todas las empresas cobran cuotas de afiliación de acuerdo a las rutas. A una mayor rentabilidad de la ruta mayor es la cuota de afiliación.

La guerra del centavo también existe y funciona en Medellín. En la mayoría de las empresas, el conductor recibe un porcentaje del 20% sobre el producido bruto. El salario es un poco más bajo que en Bogotá donde el promedio es aproximadamente 30% del producido bruto. Sin embargo, allí también los propietarios tienen la libertad de otorgar los incentivos que estimen necesarios.

En Medellín existen entre buses y busetas aproximadamente 2.300 vehículos al servicio del público para 1.5 millones de habitantes, mientras que Bogotá para 4.1 millones de habitantes* tiene cerca de 11.000 vehículos. En la primera la relación es de 652 personas/vehículo y en la segunda de 373 personas/vehículo. Esto no sugiere que en Medellín hay una sub-utilización o un exceso de parque automotor dedicado a este servicio.

Como principales conclusiones se pueden obtener las siguientes:

1. El INTRA debe empezar a tener políticas de transporte a nivel regional.

2. Se debe analizar el costo por pasajero en cada región y de acuerdo con esto determinar si el subsidio debe ser el mismo.

3. Estudiar la posibilidad de un subsidio discriminado por rutas según la ruta. De tal suerte que todas ellas garanticen para el empresario la misma rentabilidad.

4. Autorizar incrementos del parque automotor según la necesidad regional. Esto demandaría un esfuerzo conjunto con el Ministerio de Desarrollo para determinar la producción nacional de los vehículos destinados para el servicio público.

María Cristina Trujillo de Muñoz

* Boletín No. 349 de agosto, 1980. Encuesta Nacional de Hogares, Etapa 26.