

Y si lo dejan gratis...

Por: Héctor Riveros, Sáb, 2016-02-06 10:22



Para pasar a la historia como el que puso en funcionamiento el nuevo sistema de transporte de la ciudad, el anterior alcalde de Cartagena, Dionisio Vélez, puso a rodar algunos buses articulados de Transcaribe e inició una fase que llamó “pedagógica” en la que se presta el servicio gratis. Los buses pasan llenos, a pesar de que tiene un pequeño cubrimiento y la gente espera con paciencia. Debe haber disminuido considerablemente el uso de mototaxis y de todos los demás medios de transporte que operan por fuera de las normas como colectivos e incluso bicitaxis.

El uso de Transcaribe en estos primeros días contrasta con el de otros sistemas de transporte masivo en ciudades colombianas en donde a pesar de los esfuerzos no logran tener el número de pasajeros esperado. Según la Ministra de Transporte en Cartagena, 450 mil personas están usando diariamente el Transcaribe, casi la demanda esperada para cuando el sistema esté funcionando íntegramente.

En Cali, en cambio, se esperaban casi 650 mil pasajeros por día y no se ha llegado a 500 mil. Lo mismo ocurre en Barranquilla, Bucaramanga o Pereira. Solo Transmilenio en Bogotá ha tenido una sobredemanda frente a los estimados de los “técnicos”, que no le pegaron en ninguna parte, en unos les faltaron y en otros les sobraron pasajeros.

La Junta Directiva de Transcaribe decidió ampliar la fase de la operación “al gratín” hasta la Semana Santa y se abstuvo de alargar el recorrido porque los propietarios de los buses viejos quebrarían en muy poco tiempo.

Nadie ha podido dar un costo estimado de cuánto cuesta la operación gratuita que hoy se presta; debe ser mucho y probablemente insostenible. Pero los que no somos “técnicos”, ni economistas tendríamos derecho a preguntarnos por qué no prestan el servicio gratis si produce el efecto rápido y seguro de que acaba o disminuye los transportes “ilegales”, acelera la transición del antiguo sistema al nuevo, desestimula el uso de vehículos particulares y taxis. Cartagena sería una ciudad ejemplar: ofrecería un sistema de transporte gratuito como no ocurre en ninguna parte del mundo, sería pionera en el mundo en aporte a mitigar el calentamiento global y comparativamente con otras ciudades de Colombia tendría un sistema de transporte masivo exitoso.

En Cali, donde la gente se resiste a tomar el MIO, le subieron 100 pesos a la tarifa y, claro, la demanda disminuyó un poco y todos los “ilegales” se consolidaron. La ley más básica de la economía dice que el factor determinante del precio de un bien o un servicio es su demanda: si hay más oferta que demanda el precio baja. Pues en Cali sube.

En Bogotá también subió la tarifa de Transmilenio pero es que ahí sí opera la regla: hay más demanda que oferta y entonces los precios pueden subir.

Con puro sentido común y en medio de la ignorancia en temas económicos cabe la pregunta de porqué por ejemplo no ensayan en Cali

bajando la tarifa, digamos a mil pesos. Seguramente en pocas semanas se alcanzaría el número de pasajeros esperado. Pero bueno esas cuentas las harán los que saben, lo cierto es que una de las variables para que una persona decida usar un sistema u otro de transporte está, además de la velocidad y la comodidad, la tarifa.

Esta discusión se da en medio de lo que podríamos llamar la “semana de la movilidad” porque en Bogotá se realiza el día sin carro que siempre recibe un gran cubrimiento mediático, casi todo equivocado en los mensajes. Ese día se instituyó para procurar que las personas usaran medios alternativos o el transporte masivo.

Lo que ocurre con los sistemas de transporte masivo es otro magnífico ejemplo del descuido estatal. Hay un montón de regulaciones para prestar el servicio de transporte pero prácticamente nulas las exigencias sobre la calidad del servicio. La imagen de una mujer orinando dentro uno de los buses del sistema de Bogotá abre la discusión de los derechos de los usuarios. Por ejemplo, si usted tiene una panadería está obligado – que tampoco se cumple- a tener un baño para el uso de los clientes, pero esa exigencia nadie se la hace a quien presta el servicio a casi un millón y medio de personas al día.

A las empresas aéreas las sancionan si incumplen los horarios, pero a las empresas de transporte masivo nadie les hace la misma exigencia. Un ascensor no cierra si hay sobre peso y en fin podríamos seguir con la comparación de multitud de normas dirigidas a garantizar comodidad, seguridad y satisfacción de los usuarios que no se cumplen en los sistemas de transporte masivo. Se podría desempolvar un proyecto de ley que presentaron un grupo de representantes a la cámara liberales encabezados por el hoy director de Planeación Nacional, Simón Gaviria, que pretendía que se adoptara un estatuto del usuario de los sistemas de transporte masivo y que no tuvo atención en el Congreso.

Es probable que la idea “loca” de que se preste el servicio de transporte gratis sea insostenible en ciudades de un determinado tamaño, pero en ciudades como Sincelejo, para mencionar una en la que el transporte colectivo de buses prácticamente se acabó, podría ser viable si se evalúan fuentes de financiación distintas a la tarifa como los impuestos a la gasolina o los subsidios de transporte a que tienen derechos los empleados de menos de dos salarios mínimos.

Los Alcaldes que les gusta pasar a la historia deberían pensar si es posible innovar, esa es la clave del éxito en los gobierno, el que hace lo mismo de siempre obtiene el mismo resultado de siempre.

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

**URL de origen:** <https://archivo.lasillavacia.com/historia/y-si-lo-dejan-gratis-52979>