



Buscar



Enviar



Comentar



Compartir



Compartir



Compartir

ENTREVISTA

CALI

SUSCRIBITORES

Revelan nuevos detalles sobre las demandas contra Metrocali y la crisis del sistema

MIO



Sistema MIO en Cali.

FOTO: EL TIEMPO

Mientras en la Alcaldía y en el ente gestor hay optimismo en negociaciones con operadores, concejales cuestionan recursos otorgados por la Administración. Esto respondió el presidente de la entidad, Álvaro Rengifo, sobre el panorama del masivo.

CAROLINA BOHÓRQUEZ RAMÍREZ

Periodista

16 de julio 2024, 07:41 A.M.

Actualizado: 16.07.2024 08:01



+ Ver Más



Unirse a whatsapp



▶ Escuchar Artículo

Ver Resumen ▾

En más de una década, el sistema del Masivo Integrado de Occidente (MIO) de Cali ha venido rodando entre tropiezos financieros, laudos arbitrales por controvertidas y millonarias demandas de operadores privados que ponen la flota, tratando, además, de superar uno de los mayores desafíos: mejorar la prestación del servicio de transporte público de la ciudad.

Temas Relacionados

CALI JUNIO 19 DE 2024

En forma de balón de fútbol: renuevan estación del sistema de transporte MIO



INVESTIGACIÓN MAYO 12 DE 2024

Investigan al contralor de Cali por presuntas irregularidades en auditoría a Metrocali



CALI FEBRERO 13 DE 2024

Con un machete un taxista trató de intimidar a conductor del MIO y luego golpeó el bus



CALI FEBRERO 8 DE 2024

Las razones por las que Metrocali está en alto riesgo de liquidación, según su gerente



CALI JUN

En for fútbol: estaci de tra



Unirme al canal de WhatsApp de noticias EL TIEMPO

En ese camino, el MIO avanza 'a todo motor', en medio del optimismo del alcalde Alejandro Eder y del presidente de Metrocali, como ente gestor de sistema, Álvaro Rengifo, por lograr conciliaciones y ponerles freno, por ahora, a esas cuantiosas demandas, una de las cuales, mantiene bajo ley 550 de insolvencia económica a este mismo estamento, a partir del 2019, un año después de la demanda de GIT Masivo.

(Lea también: [COP16: la ciudadanía tendrá su espacio de participación; van 1.430 propuestas de eventos](#)).

Este es uno de los cuatro operadores o concesionarios del sistema, demanda que empezó en 165.000 millones de pesos y **hoy está en 240.000 millones. Los otros tres operadores son Blanco y Negro Masivo, ETM S. A. y Unimetro, pero este último entró en liquidación en 2022.**



Buses del MIO en Cali.

FOTO: EL TIEMPO

Sin embargo, hay cuestionamientos de concejales, pues consideran que va más de un billón y medio de pesos entregados desde pasadas administraciones a la fecha para cubrir el llamado diferencial tarifario.

Se trata del saldo en los costos por transportar a los usuarios. Si bien, estos últimos pagan una tarifa de 2.900 pesos, **el valor por su desplazamiento oscila entre los 6.000 y los 7.000 pesos. Esa diferencia es asumida por la Alcaldía y Metrocali, que representan al mismo distrito.**

(Lea también: [Hostigamientos afectan paso de la vía Panamericana en el norte del Cauca: cierre en la carretera, mientras Ejército verifica si hay explosivos](#)).

No obstante, el alcalde Eder y el presidente de Metrocali anunciaron recientemente una noticia positiva para Cali.

“Al llegar a la Alcaldía nos enfrentamos a una demanda de 411.000 millones de pesos, por parte del concesionario Blanco y Negro Masivo. Sin embargo, ya logramos un acuerdo de conciliación”, expresó Eder. El mandatario añadió que “la alcaldía de Cali está comprometida con salvar el sistema de transporte masivo de los caleños y sin afectar las finanzas de la ciudad, para que este sea digno, más seguro, y preste un servicio de calidad. Así como lo han vendido haciendo aumentado el número de usuarios diarios, con mayor presencia policial en las estaciones y habilitando nuevos vagones”.



Operativos contra la invasión de los carriles del MIO.

FOTO: Juan Pablo Rueda / Archivo EL TIEMPO

Pero al concejal Flówer Enrique Rojas no le convence el manejo de la finanzas. Aseguró que la Administración caleña le ha entregado a Metrocali en los últimos ocho años, 1,5 billones de pesos y el sistema no mejora. “Dejamos de invertir socialmente en Cali para que el Mio opere y no se logra tal cometido, hemos dejado de hacer obras como el puente de Chipchape para evitar congestión e inundaciones”, anotó.

La concejal Ana Leidy Erazo dijo, por su parte, **las demandas al distrito por parte de los operadores siguen vigentes, como la de GIT Masivo. De hecho dos demandas, una por los 240.000 millones de pesos y la segunda por 511.000 millones.** Por ello, la cabildante habla de más de 700.000 millones que pretende GIT y mencionó que Unimetro, operador que entró en liquidación en 2022 estaría reclamando otros 6.000 millones.

(Lea también: [Lo que se ha descubierto en el caso de 65 jóvenes torturados y esposados de pies en Cali](#)).



MIO.

FOTO: Juan Pablo Rueda El Tiempo

“Es mentira que estemos salvando a Metrocali, hay que hablar con la verdad de la situación de la entidad gestora. A cambio de qué Blanco y Negro se baja de una demanda de 400.000 millones al gobierno distrital”, cuestionó la concejal.

“Yo creía que con la experiencia del actual presidente de Metrocali íbamos a superar los baches financieros y operativos que tiene la operación del MIO, pero no se dio así y lo que hacemos es que de los recursos del municipio seguimos financiado el vacío financiero que deja la operación hoy a punto de recibir 140.000 millones.

La concejal Tania Fernández **solicitó información respecto del Acuerdo de salvamento para el MIO. “Son muchos los diagnósticos de Metrocali a la operación del Mio con varios Acuerdos a favor de la mejora, pero seguimos en los territorios sin rutas y lo que vemos es un transporte informal tomando cada día más fuerza”, sostuvo Fernández.**

El concejal Fabio Alonso Arroyave Botero, dijo que pareciera que los incumplidos somos nosotros el Distrito y no los operadores. **“Aquí los incumplidos son ellos, son empresarios que quieren vivir de lo público, pero no responden al servicio que demandan los caleños”, expresó.**

(Lea también: [La historia del primer obispo afrodescendiente que el país tendrá en más de un siglo: sus sacrificios, sus sueños y sus retos](#)).

El Alcalde y el presidente de Metrocali se defienden. El segundo funcionario manifestó que hubo un incremento de más de 2'835.000 pasajeros movilizados entre enero y mayo de 2024, en comparación con el mismo período del año anterior.

Según el directivo, este repunte de usuarios responde al compromiso y exigencia del alcalde de Cali con el sistema masivo, y a la gestión en Metrocali.

Ante este debate, el presidente de la ente gestor del sistema, habló con EL TIEMPO para conocer el panorama del MIO, recalando que se “están poniendo las cosas en orden y gestionando con mayor eficiencia el servicio de transporte público”.



Lanzamiento del grupo operativo contra invasores de carriles del MIO.

FOTO: Alcaldía de Cali

Asimismo, se refirió a la integración de buses tradicionales, la congelada contribución en la tarifa por parqueaderos y el plan que tendría el MIO para recibir a los 12.000 visitantes de la COP16, la cumbre de biodiversidad más importante del planeta que tendrá lugar en Cali, del 21 de octubre al primero de noviembre.

¿Cómo va la demanda de GIT Masivo que generó la ley de insolvencia para Metrocali?

Más allá de los pagos con GIT Masivo, como comenté a principio de año, nosotros recibimos un sistema debiendo a los operadores 60.000 millones del año pasado y sin presupuesto de 140.000 millones, es decir, nosotros llegamos a deberles a los concesionarios hasta 13 quincenas.

¿Por el diferencial tarifario?

Sí, el diferencial tarifario, 13 quincenas, es decir, un poco más de seis meses y medio. La administración del alcalde Alejandro Eder, desde su programa de gobierno, tenía el compromiso de que hay que pagar a tiempo para que el servicio funcione y funcione bien. Si bien queríamos estar hoy, digamos, al día, nos hemos venido poniendo al día, pero todavía no hemos llegado a cero quincenas. En estos momentos, de las 13 en las que estábamos, hoy estamos más o menos, según el último corte que me reportaron, debiendo tres quincenas. Pero, bueno, bajar de 13 a tres ha sido un esfuerzo importante. Nos pusimos al día con el 2023, eso sí ya pasó, o sea, esos 60.000 millones. El 2024 cerramos el mes pasado (junio) debiendo 3 quincenas o sea, que ha sido en tres quincenas un montón de plata. Debemos un mes y medio más o menos.



Filas en estaciones y paraxderos del sistema masivo MIO, en años anteriores.

FOTO: Concesionario del MIO. Archivo / EL TIEMPO

¿Cuánta plata es en total?

Serían por lo menos 20.000 millones de pesos. Pero iniciamos debiendo, estábamos hablando de 13 quincenas, eran unos 130.000 millones de pesos y hoy en día andamos por los 20.000 o los 30.000 millones de pesos, más o menos. Pero el habernos puesto al día nos ha permitido que los concesionarios tengan flujo de caja. Ya hemos recuperado 57 vehículos, es decir, tenemos 57 vehículos más en operación en la calle, lo cual hace que la gente sienta un mejor servicio. Y no solo eso, hemos pasado de tener un cumplimiento en el plan de servicios de operación, que es lo que nosotros programamos, de un 74 a un 94 por ciento. Eso no lo veíamos hace mucho tiempo.

Además, está el aspecto de la puntualidad, que es algo que nosotros también medimos. Cuando las rutas están puntuales, quiere decir que los buses no se nos están pegando, entonces, la gente no tiene que esperar tanto. Cuando los buses se nos pegan, entonces es como si un bus no estuviera.

Entonces se abren unos huecos grandísimos. En la puntualidad hemos superado cosas que no hemos visto antes. Estamos por encima del 80 por ciento en puntualidad. Eso no lo habíamos visto hace muchísimo tiempo. Además creo que nunca lo habíamos visto. Entonces, eso es lo que estamos haciendo, poner buses en la calle, que estén más buses, 57 más, mejor espaciados y además varándose menos.

¿Y cómo van los buses que tienen fallas mecánicas?

Ya hemos reducido las salidas por varados en un 50 por ciento que es también un ejercicio bastante importante. Entonces, si bien no estamos al día, todos estos recursos que hemos estado poniendo el esfuerzo de la administración del alcalde y gracias al departamento de Hacienda de Cali que nos ha apoyado, nos ha permitido mejorar en estos indicadores. La demanda ha repuntado.

Comparamos estos primeros cinco meses y medio más o menos contra el año pasado, vamos a superar en 3 millones de viajes el primer semestre que para el nivel de demanda en el que estamos, es bastante significativo. Ahorita estamos en vacaciones escolares. Pero esperamos ahora que salgamos de vacaciones, volver a los niveles de 300.000 pasajeros al día.

¿Cuántos usuarios se registraron en cinco meses?

En el primer semestre, en promedio, debían estar por los 260.000 o 270.000 pasajeros. Lo que pasa es que varía mucho. En enero, las cifras son muy bajitas porque es el período de vacaciones.

El transporte tiene un comportamiento como si fueran dos montañas. Es difícil dar un dato preciso porque cambia a lo largo del año. Pero digamos que cuando no estamos en la época de vacaciones escolares, porque los estudiantes son una población importante, podrían estar por los 250.000 y 260.000 pasajeros.

Nosotros logramos semanas de 310.000. Al final, sumando todas las semanas de estos primeros meses, en comparación con el mismo período del año pasado son 3 millones más de pasajeros.

En este momento, ¿cuántos buses integran la flota? ¿Cuántos siguen pendientes por salir?

En ese momento hay una flota general matriculada, que yo recuerdo que siempre decían así, una matriculada, pero hay una que puede que esté matriculada, pero no todas están en la calle. Entonces, como para ya precisar en ese momento. La vinculada, es decir, la flota vinculada, los buses de referencia, son, para decir una cifra redonda, 800 buses.



Buses del sistema MIO en Cali.

FOTO: Archivo EL TIEMPO

¿Esa flota vinculada es igual que matriculada?

Vinculada es como matriculada, sí. Sobre cuántos vehículos hay que estén buenos para operar, que tengan certificado de operación, son alrededor de unos 700. Eso es lo que nosotros tratamos de poner en la calle, pero depende de la estacionalidad. Entonces, nosotros programamos al mismo tiempo, al menos que estén un poco más de 600 carros en la calle, durante las horas pico, pero que operan, son 700. Sino que están rotando, porque les están haciendo mantenimiento, rutinas de mantenimiento, entre otros.

¿Y los buses de reserva?

La reserva es un concepto que antes no se tenía de pronto. Nosotros hicimos cuatro cosas importantes. Uno, aumentar la disponibilidad de los buses, es decir, más buses en la calle.

Dos, mejorar la confiabilidad, es decir, que se varan menos. Tres, como igual los buses se varan, porque llevan mucho tiempo con mantenimiento, pusimos flotas de reserva. Entonces, antes ¿qué pasaba? Un bus se varaba y entonces quedaba un hueco. Ahora, como tenemos flotas de reserva, un bus se vara y tenemos un vehículo en la terminal que llega a tapar el hueco rápidamente.

Y cuarto es que estén mejor espaciados. Entonces, con eso es que hemos podido mejorar el servicio, a pesar de las difíciles condiciones en las que se recibió el sistema.

¿Cuántos buses del MIO hay de reserva?

De reserva en estos momentos, alrededor de unos 30 carros. Esos son los que cuando un bus se vara, los metemos y si el bus se varó por algo que se puede reparar, pues vuelve y vuelve y queda de reserva o incluso si un bus se atrasa mucho, el de reserva va y lo cubre para no quedarse atrasado todo el tiempo.

Por eso, la puntualidad se ha vuelto tan importante para nosotros, es tratar de llenar los huecos permanentemente para que el usuario no sienta huecos. A veces la gente dice, es que estuve esperando el vehículo durante muchísimo tiempo. Eso es lo que nosotros estamos tratando de corregir que no se generen huecos amplios en la operación, para que la gente no tenga que esperar.

¿Cuántos buses están en las calles?

Ya hay 600 que operan al mismo tiempo, pero los que están buenos para operar son como alrededor de 700. Siempre la mayor exigencia está en la hora pico. Ahí es donde nosotros medimos, cómo nos fue en esas hora pico. Y normalmente el pico de la mañana es un poquito más alto, el pico de la tarde es un poco más bajito, pero siempre estamos midiendo cuántos carros tenemos al mismo tiempo operando en las distintas horas. Eso es muy importante para nosotros.



Volantes de los más buscados se entregan en estaciones del MIO.

FOTO: Policía Metropolitana de Cali

El diferencial tarifario se ha ido pagando, pero, ¿de dónde ha salido esa plata?

Si bien normalmente en las administraciones al final del año quedan recursos sin ejecutar, eso se llama recursos de balance, entonces si bien no nos dejaron presupuestados recursos, nos tocó hacer adiciones presupuestales, gracias a la ayuda de Hacienda, la mayor parte de los recursos han salido precisamente de recursos de balance, recursos que quedaron del año pasado, que se habían asignado a distintas dependencias, pero que se ve que no se van a ejecutar en el año.

Entonces, para no llegar a final del año con el problema de que el municipio tiene unos recursos sin ejecutar, nos los van pasando.

Eso, más las fuentes que sí estaban presupuestadas, que eran como unos 93.000 millones de pesos, entre esas dos fuentes es que hemos venido poniéndonos al día.

¿Y la deuda con GIT Masivo? ¿Esa deuda sigue creciendo?

Nosotros teníamos varias contingencias. Una de ellas era un posible laudo arbitral con Blanco y Negro, ni siquiera con GIT, que se vencía el 9 de febrero de este año. Ese laudo del 9 de febrero con Blanco Negro nos pusimos de acuerdo con el concesionario que nos diera un tiempo.

Nos dieron el máximo tiempo que permitía el Tribunal de Arbitramento y presentamos un acuerdo conciliatorio y ese acuerdo conciliatorio se presentó para no llegar a un laudo arbitral. Tuvimos el pronunciamiento en la primera semana de julio.

No llegaron al laudo arbitral con una decisión.

Una condena en la situación en la que está Metrocali de ley 550 puede derivar, digamos, precisamente en una liquidación porque ya genera una obligación que no puedes cumplir. Sin embargo, creo que hemos sido bastante sensatos y responsables con la Administración.

Ese acuerdo al que llegamos es un acuerdo que finalmente no le está costando recursos al distrito, es decir, los recursos que pusimos para comprar una deuda se recuperan vía descuento en la tarifa.

Entonces, finalmente creemos que es un muy buen acuerdo para la ciudad. Como nosotros, los acuerdos a los que llegamos siempre utilizamos los tribunales de arbitramento para que cuenten con un concepto del Ministerio Público porque un Ministerio Público dice oiga, esto puede ser lesivo para el Estado, entonces mejor no se hace. Y los mismos árbitros también, que goce de legalidad. Entonces queda uno con la bendición de un Ministerio Público y unos árbitros.

¿El monto de la demanda de Blanco y Negro es de cuánto?

Las pretensiones eran de 411.000 millones de pesos, pero porque estaba incluida la liquidación del contrato. Entonces dijimos, venga. El alcalde es un alcalde que viene a cumplir los contratos. Entonces no pide la liquidación. Entonces nos quedaban como 200.000 millones. Pero lo que hicimos fue, realmente quien termina poniendo para llegar a un acuerdo es definitivamente el banco.

El banco dice, mire, yo estoy dispuesto a condonar una buena parte de la deuda para que puedan llegar a un acuerdo. Entonces finalmente, para llegar al acuerdo, quien termina poniendo el recurso es el banco. Nosotros ponemos una parte para comprarla, pero como te digo, esa parte que nosotros ponemos la recuperamos vía descuento en la tarifa.

¿Entonces, el distrito cuánto pone?

Pusimos 35.000 millones, pero que lo recuperamos vía un descuento del 13 por ciento en la tarifa de ellos. O sea, al final, en sumas, yo esos 35.000 millones me los voy a ahorrar en diferencia del tarifario. Entonces, por eso es un juego de suma cero. O sea, estamos cerrando un laudo básicamente de suma cero. Pero no es que el concesionario haya recibido cero.

El concesionario recibe lo que el banco estuvo dispuesto a recibir, pero nosotros desde el punto de vista como Estado, es un juego de suma cero. Lo que estamos poniendo para comprar la deuda nos lo ahorramos luego vía reducción de diferencia al tarifario.

De todas las demandas empezaron a negociar con Blanco y Negro.

¿Por qué iniciamos con Blanco y Negro? Pues porque era el Tribunal de Arbitramento que estaba más adelantado. Recibimos el 9 de febrero. Si no hubiéramos hecho nada, hubieran emitido un fallo.

Los árbitros estaban listos para fallar el 9 de febrero, pero pedimos un aplazamiento que dio máximo. Máximo no se podía estirar más hasta el 4 de julio y se logró la conciliación. Nosotros tuvimos que presentar el acuerdo conciliatorio, eso fue hace como unas tres semanas. Nos tocó hacer todo esto. Tener los recursos, negociar con los bancos, hacer un acuerdo entre todas las partes, con el propósito de poder sacar el MIO adelante y, sobre todo, viendo que el servicio viene mejorando. Ahora, estamos en esa misma conversación con GIT Masivo.

¿Pero, cómo está esa negociación con GIT?

Lo que pasa es que con GIT tenemos dos condiciones. No solamente tenemos un laudo arbitral, sino que ese estaba más atrasado en el tiempo. Es decir, nos da un poco más de tiempo. Pero esto ya genera un buen precedente.

GIT Masivo es el principal acreedor de un laudo anterior que falló en contra de Metrocali. Ese laudo, lo que hemos visto con actualización de valores, puede estar por los 240.000 millones de pesos. Pretendíamos tener una solución ahorita en junio. Lo había dicho en enero. Sin embargo, se nos atravesó lo del laudo de Blanco y Negro. Entramos ahora en la armonización presupuestal.

Esto lo entendieron los acreedores y recientemente negociamos otros dos meses y medio más. Ellos han visto todos los avances y evolución que hemos tenido. Entonces, dijeron, está bien.

¿Cómo quedó la propuesta finalmente?

Esa obligación que estaba para junio, vamos a aplazarla, estaba para el 30 de junio, vamos a aplazarla hasta el 31 de agosto una parte y el 15 de septiembre la otra. Es un acuerdo que se firmó el 28 de junio.

¿Para ya pagar esos \$ 240.000 millones?

No, para encontrar una forma de pago. Estamos mirando mecanismos, porque 240.000 millones de pesos son muchos recursos. Estamos viendo qué es viable, tanto para el distrito como para el concesionario para llegar a un acuerdo.

¿Qué es viable para el distrito? ¿Qué alternativas hay?

Las alternativas pueden ser similares, porque aquí también están involucradas entidades financieras. Definitivamente, comprar deudas descontadas resulta siendo bueno para el Estado.

Finalmente es un ahorro que uno está dando ya sea para cerrar un laudo o para pagar unos montos que son impagables. Entonces, digamos que de alguna manera, las entidades financieras pueden contribuir en este caso. Lo otro es que depende de los flujos futuros. Tenemos que encontrar una manera de cómo llegar, tenemos hasta el 2040, las concesiones, pues es un monto que es significativo para Metrocali, por eso estamos en ley 550. Con todo el esfuerzo que estamos haciendo, estamos buscando que luego las herramientas que tiene el Plan Nacional de Desarrollo, también la Nación nos dé una mano y yo creo que con eso podemos cerrar.

Aparte de los 240 millones de pesos, ¿la otra demanda de GIT de cuánto es?

Las pretensiones son por 511.000 millones de pesos, pero también está incluida la terminación del contrato.

Es una cifra elevada.

Las pretensiones de Blanco y Negro eran 411.000 millones de pesos más o menos y también terminamos pudiéndolas cerrar a cero costo para el distrito. Entonces, creo que cuando uno conoce un poco el negocio, las pretensiones se logran acordar, finalmente, los concesionarios lo que quieren es operar. Creo que las pretensiones se pueden bajar y hacerlo viable para todos.

Finalmente lo que todos queremos es que el sistema funcione y preste el mejor servicio a los usuarios.

¿Esa última demanda de GIT Masivo ya llegó a un laudo arbitral?

Está en proceso, todavía no está tan adelantada como la de Blanco y Negro que ya iban a fallar. Estábamos para pruebas, pero también se pidió una suspensión.

¿Ese proceso empezó cuando? ¿Empezó este año o el año pasado?

No, empezó en la administración pasada. En la administración pasada, los concesionarios decían que ellos no veían un futuro, entonces que lo mejor era demandar y que los liquidaran y les acabaran el contrato. Ahora, están diciendo: 'Oiga, esto puede funcionar'.

Finalmente lo que nos han manifestado es operar, no entrar en liquidación. Pero lo que nos han manifestado es que no encontraban ninguna salida adicional y decían, lo mejor es terminar el contrato y nosotros nos vamos. Pero creo que ahorita lo están revaluando y estamos sentados con ellos en las mesas para seguir avanzando.

¿Qué ha pasado con la integración de los buses tradicionales? Transportadores dicen que el proceso no está claro y si a Metrocali le interesa que ellos se integren, ¿por qué no se ha concretado?

Nosotros hemos sido, creo yo, claros en nuestra intención y el alcalde también de hacer una integración. Aquí hay que entender que existen varios grupos de interés para la integración. Está Metrocali como ente gestor del sistema masivo, está nuestra autoridad de transporte que es la secretaría de Movilidad distrital, somos la administración. Pero por el lado de los privados están las empresas de transporte público y los pequeños propietarios que son los dueños de los vehículos que están afiliados a estas empresas.

Nosotros hemos manifestado que no podemos seguirnos compitiendo entre sistemas formales. El que ha estado ganándonos la batalla ha sido precisamente el transporte informal y nosotros consideramos que la mejor manera de integrarnos, tal como lo menciona la ley, como lo mencionan los decretos, es haciendo una integración con el transporte tradicional, que ellos puedan alimentarnos u operar por fuera de la zona de exclusividad.

Es más en el acuerdo que hicimos con Blanco y Negro y que ellos aceptaron es reducir su zona de exclusividad, precisamente para darle paso a la integración con el transporte complementario. Nosotros hemos querido avanzar.

¿Qué se ha logrado?

Ya tuvimos una mesa junto con el alcalde, en la cual, nosotros les dijimos que les vamos a llevar un punto de arranque, pero las empresas todavía necesitan tener un poco más de confianza, creería yo, en la propuesta que nosotros les estamos haciendo y lo que les hemos dicho es que hagamos un piloto, evaluemos para que ellos vean que esto sí puede funcionar.

¿Cómo sería ese piloto?

Un esquema similar a lo que pasó en Pereira o en Medellín.

¿Cuándo se haría?

Pues eso es lo que nosotros tenemos que sentarnos con ellos, a ver en qué fecha podemos avanzar. Nuestro comité de movilidad ya lo aprobó. Nosotros ya tenemos unas propuestas técnicas para terminarlas de construir con ellos y esperamos que sea lo antes posible. Entonces, sí estamos como tratando de trabajarlo en conjunto y dependemos mucho de la voluntad de las empresas.

¿Estamos hablando de cuántos buses tradicionales y en qué zonas estarían?

Inicialmente, como la zona de exclusividad la reducimos, ellos siempre han estado muy interesados en la zona de oriente, que es donde se originan los viajes y donde nosotros queremos que haya un mejor servicio, porque si nosotros perdemos al usuario que se alimenta de nuestro sistema y se monta en el pirata, pues ya se fue en el pirata y ya no se montó con nosotros.

En cambio, si tenemos una buena frecuencia de alimentación y nos lo llevan a nuestras terminales, nosotros en la operación troncal tenemos un mucho mejor servicio, entonces, el usuario va a tener un mejor servicio. Entonces, eso es lo que necesitamos.

¿Pero dónde y cuándo operarán?

Que sea principalmente en el oriente. Las empresas todavía quieren seguir llegando directamente al centro, pero eso no es eficiente desde el punto de vista de transporte público y esperamos que encontremos una solución con ellos, pero no me puedo comprometer con una fecha porque somos varios actores: Movilidad, Metrocali, las empresas y los pequeños propietarios.

El cobro de la contribución en las tarifas, pensando en un ingreso para el MIO, eso quedó congelado.

Ahí es importante mencionar que lo que está haciendo la administración del alcalde Alejandro Eder es implementar un acuerdo que fue aprobado en el 2018 por el Concejo, primero en el 2018, pero ratificado en el 2023. Eso es solo una parte de todas las soluciones que se dieron desde el 2015. Si tú vas a la ley 1753 del 2015, allí la contribución por estacionamiento era una de las fuentes que la Nación dio como herramienta a los distritos para implementar. Cali fue la primera ciudad, cuyo Concejo se lo aprobó, pero desde el 2018 se aprobó, en el 2023 se volvió a aprobar y lo que está haciendo el alcalde es implementar.

Eso, como lo del pico y placa (la tasa por congestión que pagan dueños de vehículos que desean transitar en el día de la restricción). Tiene un recaudo no muy alto, pero la idea es que vaya madurando, (porque lo que quiere el alcalde es que al final de su administración la operación se cubra tanto con la tarifa como con las fuentes de financiación que fueron creadas para la sostenibilidad. Si hay recursos de libre destinación, pues es necesario empezar a implementarlas.

¿Qué viene para el MIO?

El propósito del alcalde es que nosotros entreguemos un sistema en el 2027 que no requiera recursos de libre destinación para ser sostenible y creo que en eso vamos avanzando y con eso, pues se nos permite en el futuro, sobre todo con unos recursos de sobretasa que tenemos pignorados, poder ponernos al día en las obligaciones, pero no necesariamente hoy, pero sí al menos en el plazo sobre unas certezas.

Digamos que la confianza que ha generado esta administración frente a todos los grupos de interés es lo que nos permite decir que estamos trabajando en ese camino. Todavía no está terminado, estamos terminando de recorrer muchos frentes en los que estamos avanzando, pero creemos que hasta ahora vamos por un buen camino. Lo que logramos con Blanco y Negro, pues poca gente creía que lo fuéramos a lograr en tan poco tiempo. Normalmente una negociación de esas demora dos años o año y medio. Es lo que los antecedentes muestran.

¿Cuál es el plan de Metrocali para la COP16?

Nosotros estamos listos para movilizar en el MIO a las personas que se quieran mover en la ciudad de manera normal en nuestras rutas del MIO, pero además hemos venido trabajando con Naciones Unidas, con el ministerio del Medioambiente y con la gerencia de la COP16 en implementar unas rutas especiales para las personas que van para la zona azul que va a estar en el Centro de Eventos Valle del Pacífico.

Entonces nosotros vamos a disponer unos buses y unas rutas especiales (para movilizar a estas personas).

CAROLINA BOHÓRQUEZ

Corresponsal de EL TIEMPO