

Transporte y Construcción

Colombia busca nuevas fuentes para financiar sistema de transportes y propone coordinación en región para facilitar compra de buses eléctricos

Ministra Ángela María Orozco explicó los desafíos del sistema público de transportes, donde el principal es recuperar el flujo de personas que lo utilizan y, el segundo, es encontrar nuevas fuentes de financiamiento para compensar subsidios.

Por Magdalena Espinosa, desde Alemania / Foto: ITF/OECD Publicado: 📅 Jueves 19 de mayo de 2022 | 🕒 09:11



Comparte en:    

Falta poco para que termine su período de gobierno y la ministra de Transportes de Colombia, Ángela María Orozco, está cerrando los últimos capítulos de su administración. Sin embargo, durante el International Transport Forum (ITF) celebrado en Leipzig, Alemania, **confesó que aún el país tiene una lista de tareas pendientes, siendo la más urgente la recuperación del desplome de las validaciones del sistema público de transportes.**

Hasta ahora el indicador ha subido gradualmente, **hasta alcanzar el 80% con respecto a cifras de 2019, pero la autoridad explica que para revertir la situación se necesitará más respaldo desde las alcaldías locales.**

La caída de las validaciones se debe a varios factores: la propagación del Covid-19, el aumento del uso de transporte ilegal y la preferencia de andar en motocicleta, dijo Orozco. **Según las estimaciones de la ministra, a este ritmo recién en 2023 se recuperará la demanda de pasajeros de un año normal, pero su meta es registrar un crecimiento de al menos un 20% para 2024.**

“Desde que llegamos al gobierno, entendimos que el transporte es una política de Estado, y el tema es transmitir eso a las alcaldías. El sistema es un bien público, si no le gustó al alcalde de turno, no significa que puede no honrarlo. Hoy tenemos varios alcaldes muy comprometidos con el sistema, pero también otros que no. Esta es la única forma de hacer que los pasajeros se suban de nuevo a los buses”, explicó la autoridad.

Mejorar estándar y financiamiento

Otro tema que plantea Orozco y que va en línea con la promoción de energía eléctrica es que **“hay que subir el estándar de los buses”**. Según su experiencia, para los pasajeros marca la diferencia andar en un vehículo cómodo, con wifi y bajo emisiones.

“Por ejemplo, **en el caso de Bogotá el sistema no creció al ritmo que se necesitaba porque hubo alcaldes que no priorizaron el transporte público.** Hoy se están construyendo seis troncales que van a aumentar la cobertura y, por ende, disminuir la congestión”, explicó.

La falta de validaciones golpea al fondo de estabilización de tarifa, que requiere del orden de US\$ 500 millones anuales para subsidiar a los pasajeros. Por lo mismo, el tercer “gran reto” que plantea la autoridad es justamente “lograr la sostenibilidad a largo plazo y buscar diversas fuentes de ingresos para conseguirlo”.

En esa línea, **Orozco contó que en Colombia se está diseñando un sistema para diversificar sus fuentes de ingreso,** donde se contabiliza desde utilizar el cobro por uso de superficie de las estaciones, hasta destinar el 60% de las multas al fondo de estabilización.

Durante estos cuatro años de gobierno de Iván Duque **se han invertido US\$ 1.000 millones en proyectos de transportes** y se comprometieron US\$ 7.000 millones para los siguientes 20 años.

La ruta eléctrica

Además, la actual administración **ha estado acelerando los pasos para cumplir con la meta de llegar a 2035 con el 100% de su flota eléctrica,** lo que se traduce en el recambio de más de 10 mil unidades de buses del transporte público en 15 ciudades del país.

Un desafío complejo si se contempla que el modelo colombiano funciona a través de las alcaldías, con contratos vigentes hasta 2036 amarrados al ente gestor de cada zona.

Sin embargo, la ministra Orozco puso paños fríos a esta situación, **señalando que a su juicio hay ciudades que se están subiendo al carro**, implementando en sus sistemas licitaciones impulsadas con tecnología eléctrica.

En el Registro Único Nacional de Tránsito de Colombia hay 7.822 unidades eléctricas, cifra que se triplicó con respecto a 2018, cuando llegó el gobierno de Duque. **La meta es ampliar la nómina a 600 mil vehículos a 2030, entre buses, autos comerciales, entre otros.**

En esta carrera nacional, Bogotá lidera la transición energética con Transmilenio. Hace un par de semanas la capital colombiana destronó a Santiago de Chile como la ciudad con mayor cantidad de buses eléctricos en circulación fuera de China, con 1.161 vehículos en las calles. A eso se le suma que en junio se inyectarán 420 máquinas nuevas cero emisiones al sistema.

Para dar pasos en esta línea, Orozco expresó que “a partir de enero de 2023 todos los vehículos que ingresen al país -sean diésel, gas o eléctricos- tendrán que cumplir con la normativa Euro VI. Y lo que esperamos es que a 2035 todos sean impulsados por energía eléctrica”, apuntó.

Alianza del Pacífico

Sin embargo, para alcanzar una mayor celeridad en sus planes, la ministra propuso en Leipzig, Alemania, armar mesas técnicas entre los gobiernos latinoamericanos para estandarizar las exigencias de la construcción de máquinas e impulsar economías de escala que bajen los precios de los buses.

En el marco del International Transport Forum (ITF), Orozco **deslizó la idea de replicar este sistema dentro de la Alianza para el Pacífico, lo que permitiría “optimizar los recursos a futuro”.**

“La transición energética es un reto para todos y si tenemos una estandarización técnica nadie se irá por tecnologías distintas lo que permitirá a los proveedores armar grandes volúmenes de flotas y venderlas a mejores precios. **Es un proyecto que tenemos que impulsar, porque si no cada país tiene un estándar distinto, que es menos eficiente”, explicó la autoridad.**

El precio de mercado de un bus eléctrico de 12 metros va entre los US\$ 280.000 hasta los US\$ 350.000 dependiendo de las prestaciones tecnológicas que se incorporen.

A su juicio, tener exigencias comunes entre los diseños de cargadores, baterías y otros detalles técnicos permitirá expandir más rápido el modelo energético en la región. “No se trata de hacer negociaciones conjuntas, pero un ejemplo claro fue lo que ocurrió en salud, cuando los ministros conversaron en bloque con las grandes farmacéuticas. **Eso no es promover la colusión, sino que marca la diferencia en términos de acceso y capacidad de negociación”, remató Orozco.**