

Colegio San Mateo Apóstol
Daniel Felipe Álvarez Malagón
Juan Diego Olivella Cicero
Estudiantes de grado undécimo
Abril 2016

Movilidad en Bogotá, La Pesadilla de la cual los Capitalinos no se han Despertado

El polímata suizo Jean-Jacques Rousseau aseveró: “Las ciudades son el abismo de la especie humana.” Es difícil, sin duda, contraargumentar tal afirmación al tener conocimiento de las problemáticas que agobian a la metrópoli y a su población. Entre estas dificultades se encuentran el riesgo ambiental, la mala distribución poblacional, la desigualdad de oportunidades y, con mayor razón, el caos de tránsito y la crisis del transporte público. Esta última, junto a la falta de planificación urbana, han sido los responsables de afectar la movilidad de Bogotá hasta tal punto de deteriorar la calidad de vida de los civiles.

El problema de la movilidad dentro de la capital se puede resumir en dos variables que se perciben sin dificultad alguna por las calles de la ciudad. Estos son los servicios de transporte público, específicamente, los taxis y el Transmilenio.

El costo del servicio de taxi no cubre los gastos adicionales y no compensa las externalidades producidas. Los gastos adicionales representan el deterioro de la calidad del aire en la ciudad (los taxis emiten diariamente más de 3250 toneladas de contaminantes a la atmósfera (Quijano, 2010)), el costo de oportunidad de tiempo de los usuarios (el promedio de un viaje en taxi en Bogotá es de 34 minutos (Rodríguez y Acevedo, 2012)), la seguridad vial y la congestión de la ciudad.

Los taxis reducen la velocidad de flujo de las principales vías de circulación de Bogotá. Por su naturaleza, este tipo de servicio ejecuta paradas en la vía para recoger o apeaar a los pasajeros. Estas paradas momentáneas generan bloqueos parciales en la vía produciendo grandes perturbaciones en el flujo vehicular. En consecuencia, los taxis afectan el desempeño del carril derecho donde realizan sus paradas (el desempeño del carril derecho es sólo el 30% comparado con el del carril central y el carril izquierdo de la calzada (Quijano, 2010)).

El servicio de taxis aumenta la densidad vehicular en la capital de Colombia. Según el Plan Maestro de Movilidad, los taxistas ocupan un 32% de la red vial bogotana para transportar únicamente el 5% de los viajes motorizados. La cantidad de taxis depende de la zona, de la hora y del día, pero, en general, oscila entre el 19% (avenida circunvalar: hora pico) y el 52% (carrera séptima: hora valle) (Rodríguez y Acevedo, 2012). Igualmente, el servicio de taxi presenta un alto índice de accidentalidad como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1. Número total de accidentes entre 2007 y 2009 en Bogotá.

<i>Año</i>	<i>Número total de accidentes</i>	<i>Número de accidentes de taxi</i>	<i>% accidentes taxi</i>
2007	37.447	9596	25,6
2008	35.959	9185	25,5
2009	31.531	8345	26,5

Fuente: Rodríguez y Acevedo, 2012

No existe un equilibrio entre la oferta y la demanda del servicio de taxis. Concorre una sobreoferta de taxis que se ve reflejada en vehículos en mal estado y de bajo cilindraje. Igualmente, la demanda no alcanza a igualar la oferta debido a que la demanda fluctúa a lo largo del día y la oferta se mantiene constante durante la mañana y la tarde. Lo anterior se puede observar en la figura 1.

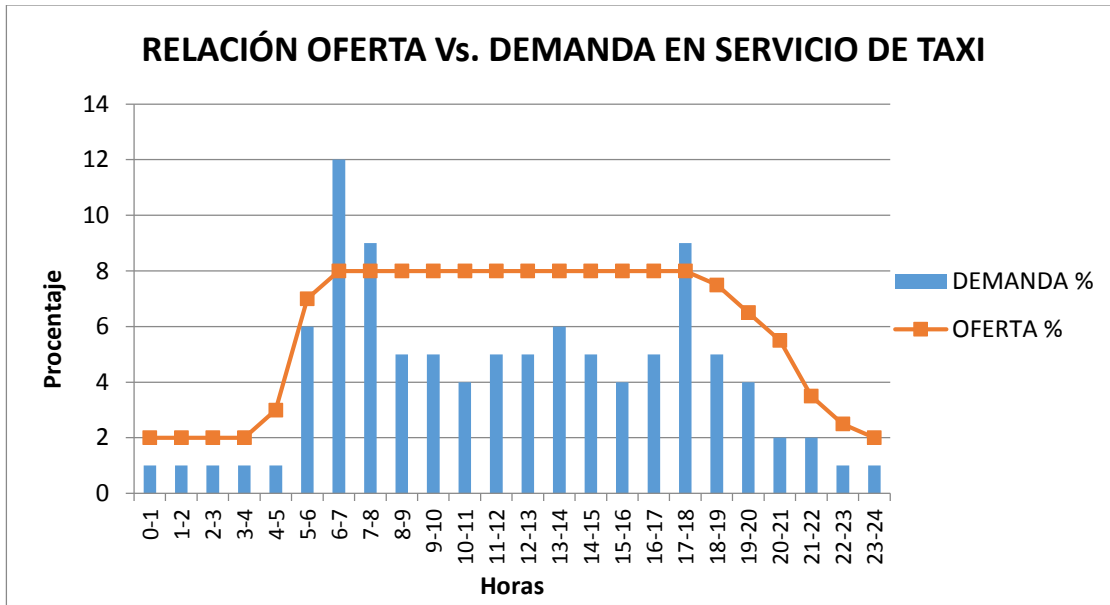


Figura 1. Relación entre la oferta y la demanda del servicio de taxis según la hora del día.

Fuente: elaboración propia a partir de Rodríguez y Acevedo (2012)

En este orden de ideas, el sistema de taxis no ofrece el servicio esperado por el usuario. Lo anterior se puede evidenciar a través del mal mantenimiento de los vehículos, la edad del vehículo (el modelo promedio de los vehículos es del 2006 (Rodríguez y Acevedo, 2012)), la educación del taxista (Un 32% de los conductores reconoce no tener el grado de bachiller (Rodríguez y Acevedo, 2012)) y las largas jornadas laborales del conductor (Un taxista en promedio trabaja 13,8 horas al día, lo que afecta notablemente la seguridad vial (Rodríguez y Acevedo, 2012)).

Partiendo desde la otra problemática que afecta la movilidad es vital referirse al Transmilenio. Los ingresos que recibe este medio de transporte es un tema que muchos usuarios ignoran a la hora de analizar la eficiencia del sistema de transporte público. Según el economista Aurelio Suárez, Transmilenio recibe 4000 millones de pesos diarios, de los cuales el 90% es para los dueños de los buses, el 5% para los recaudadores y el otro 5% restante para el distrito (Sánchez, 2015). Cabe resaltar que la cifra se obtenía cuando el pasaje tenía un valor de 1800 pesos (En la figura 2 se muestra la distribución de ingresos del Transmilenio en 2015 y 2016

ajustando la tarifa del servicio). Por lo tanto, es evidente que la empresa de transporte es más privada que pública.

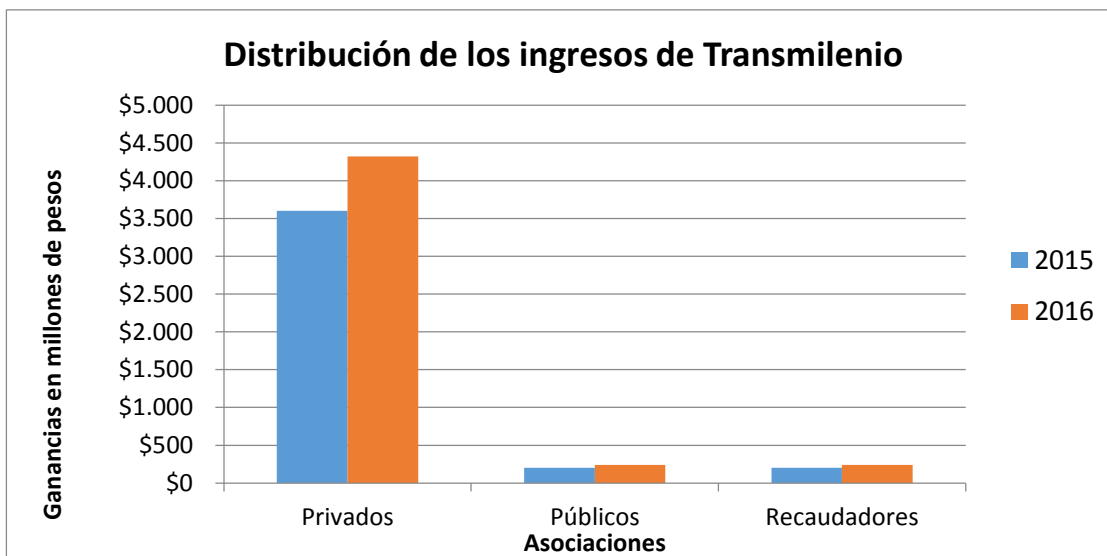


Figura 2. Distribución de ingresos del Transmilenio en 2015 y 2016.

Fuente: elaboración propia

Conociendo las ganancias de Transmilenio y cómo están distribuidas, la cuestión de los gastos que requiere el sistema es imposible de ignorar. Según cifras obtenidas por el columnista del diario Portafolio Francisco Montes, en el año 2012 los costos de operación y de mantenimiento que debía pagar Transmilenio mensualmente eran 3 mil millones de pesos. Si se compara esta cifra con los ingresos mensuales del mismo año, los cuales eran aproximadamente 54 mil millones de pesos, se puede ver que la diferencia entre los ingresos marginales y los costos marginales es muy alta (Montes, 2012). Lo anterior evidencia una falta de inversión y un carácter monopolístico en el transporte público por parte de los dueños de Transmilenio.

Para justificar el carácter oligopólico de la empresa de transporte público mencionada, es importante conocer que son seis empresas las que conforman a Transmilenio. Mencionando “Express del Futuro”, “Grupo SI” y “Conexión móvil” como las asociaciones empresariales con mayores ganancias. Asimismo, aproximadamente 18 familias son las que están detrás de estas seis empresas y son dueñas de los buses que operan en Transmilenio (Huertas, 2010). En

contraposición, el Título XII, Capítulo 1, Artículo 333 de la Constitución Política de Colombia dice que “El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya la libertad económica y evitará o controlará que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.” Por lo tanto, es evidente que a pesar de la ley establecida, estas empresas han logrado disfrazar un oligopolio con el fin de explotar las ganancias del sistema y afectar la calidad del mismo. Las desventajas de este monopolio se evidencian por una parte en la calidad del servicio en donde los pasajeros sufren empujones, robos y retrasos debido a la falta de buses, y precios altos manejados por un oligopolio el cual no tiene competencia que lo obligue a mejorar la eficiencia de su servicio.

Se conoce que una de las fallas más grandes del sistema de transporte público es la inseguridad. Con respecto a Transmilenio, en 2014 se registraron 2567 robos, es decir, 7 robos diarios (Caracol, 2015). En consecuencia, se puede observar una falla en la seguridad que prestan los policías al servicio. El ministro de defensa, Juan Carlos Pinzón, afirmó que la fuerza policial ofrece 350 agentes. Sin embargo, Transmilenio necesita mínimo de 1400 agentes aproximadamente. Un ejemplo evidente del déficit de agentes, se ve en la hora pico cuando Transmilenio moviliza el 10% de la población bogotana y operan menos del diez por ciento de los agentes de la policía que deberían estar al servicio de este número de ciudadanos. Debido a la falla de seguridad del sistema, mensualmente se pierden 1700 millones de pesos a causa de los usuarios que no pagan el servicio (Semana, 2014). Esta fuga de capital representa un costo de oportunidad en el mantenimiento de los articulados y de las estaciones.

Con el fin de garantizar unas condiciones admisibles para los ciudadanos capitalinos con respecto a la movilidad se propone:

(1) Para mitigar las externalidades se aplicará un cobro en la tarifa al usuario en compensación por los costos adicionales. Esta última, igualmente, reducirá la densidad vehicular en la ciudad.

(2) Con el propósito de aumentar la velocidad de flujo vehicular se plantea la implementación de más bahías para taxis y zonas amarillas. En el caso de que un conductor no respete el carril derecho, se efectuarán sanciones.

(3) Con la finalidad de reducir la accidentalidad se formulan estándares más altos de características de los vehículos y de su mantenimiento e implementar límites de horas de trabajo continuo. Lo anterior optimizará la calidad del servicio y si se mejoran las cualidades del conductor, se proveerá al usuario un servicio eficiente, seguro y de mayor calidad.

(4) Para conseguir un punto de equilibrio entre la oferta y demanda y reducir la sobreoferta se propone horarios más flexibles en situaciones de alta demanda de taxistas, es decir, eliminar el pico y placa en ese lapso de tiempo y aplicar un sistema más riguroso de prohibir la circulación de taxis cuando hay más oferta que demanda. Además, aumentando el precio del cupo de taxis se controlará la sobreoferta. Esta solución también reducirá la densidad vehicular en la ciudad en las horas valle.

(5) Con respecto a la gran diferencia de ingresos y gastos entre la parte pública y la privada de Transmilenio, se pueden repartir los porcentajes nuevamente dándole el 20% a la parte pública, 5% a los recaudadores y 75% a los privados. Además, los gastos deben unirse en un solo gasto mensual. No obstante, el pago del gasto mensual debe ser proporcional a las ganancias de cada sector. Es decir, que la parte privada pague un 75% del gasto, los recaudadores 5% y la parte pública el otro 20%.

(6) Como solución al carácter monopólico de Transmilenio se debe retomar la teoría de “*La mano invisible*” de Adam Smith en donde para el beneficio de un mercado perfecto es necesario eliminar los monopolios que reducen la calidad del servicio. Por lo tanto, es preciso que estas seis empresas terminen su contrato con Transmilenio, con base en la ley Sherman antitrust, y permitan la participación de otras empresas de transporte que busquen mejorar la calidad y no sólo el enriquecimiento personal. (Flores, 2007).

(7) Para solucionar la inseguridad en Transmilenio se pueden realizar dos proyectos. El primero consiste en una mejor distribución de agentes por parte de la Policía Nacional en la que 2100 agentes laboren en Transmilenio para mejorar la seguridad de los usuarios. El segundo proyecto radica en que Transmilenio costee un número de 600 empleados que operen dentro del sistema. De este modo, se verá una inversión viable para los ingresos de los privados en Transmilenio, se mejorará la seguridad de los buses y estaciones mediante seguridad privada y se generarán 600 nuevos empleos.

No se puede culpar exclusivamente al sistema público del sufrimiento habitual que los capitalinos deben padecer. De los factores que agravan esta situación y no pueden quedar perdonados en este escrito están el transporte pesado y la falta de educación de la sociedad capitalina. El transporte pesado representa un deterioro en la calidad de las vías formando huecos y embotellamientos. Para contrarrestar este efecto se plantea la circulación nocturna del transporte pesado, organizar los flujos y la logística de carga al interior de la ciudad y a largo plazo la utilización de la Avenida Longitudinal del Occidente (ALO o Carrera 96). La falta de educación se traduce en escasez de cultura ciudadana, no se respeta al otro y se valoran más las necesidades individuales que colectivas. Existen diferentes campañas, como Inteligencia Vial, que invitan al conductor a manejar de forma correcta según la ley pero diariamente se percibe como los ciudadanos no respetan al otro mientras conducen. Además de esto, se plantea una política pública para mejorar la movilidad donde los ciudadanos se movilicen a pie, en bicicleta o usando el transporte público.

Alan Kay promulgaba la siguiente frase: “La mejor manera de predecir el futuro, es inventarlo.” No se puede seguir con la tradición de criticar los problemas que acaecen las sociedades y culpar de todos los males a la corrupción del país. Si en verdad se quiere un cambio, se debe empezar con uno mismo. Este ensayo expone simples soluciones que buscan mejorar la movilidad en la capital, pero si los bogotanos no ponen de su parte y recuperan la capacidad de cambiar su comportamiento inadecuados que influye sobre el tránsito y el transporte, nunca se despertarán de la pesadilla que viven diariamente.

Referencias

Caracol Radio. (2015) *De 10.068 denuncias por robos en TM entre 2005 y 2015, solo 861 están activas*. Bogotá, Colombia: La FM. Recuperado de: <http://www.pulzo.com/bogota/de-10068-denuncias-por-robos-en-tm-entre-2005-y-2015-solo-861-estan-activas/335471>

Montes, F. (2012) *TransMilenio y monopolio*. Bogotá, Colombia: Editorial Portafolio. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/opinion/francisco-montes/transmilenio-monopolio-106640>

Noticias Caracol. (2015) *¿Cómo se distribuyen las ganancias de TransMilenio?* Bogotá, Colombia: El Espectador. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/se-distribuyen-ganancias-de-transmilenio-video-563372>

Quijano, J. (2009). *Análisis del transporte público individual a partir del estudio operacional actual*. Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.

Revista Semana (2014) *'Colados' en Transmilenio cuestan \$1.700 millones*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://www.semana.com/nacion/articulo/no-pagar-en-transmilenio-le-cuesta-1700-millones-bogota/385385-3>

Rodríguez, A. & Acevedo, J. (2012). *Taxi! el modo olvidado de la movilidad en Bogota*. Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia.

Sánchez, E. (2015) *La inseguridad en Transmilenio: Distrito vs. Nación*. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://www.razonpublica.com/index.php/regiones-temas-31/8445-la-inseguridad-en-transmilenio-distrito-vs-nacion.html>