

Cali, 15 de noviembre de 2017

## La ruta de salvamento del MIO

BOLETÍN DE PRENSA N° 166

Tras nueve meses al frente de Metro Cali, Nicolás Orejuela Botero, presidente de la entidad, presentó a la comunidad caleña la Ruta de Salvamento del MIO, que sucede a un plan inicial para estabilizar la operación del sistema.

La ruta contempla la apropiación de \$78.000 millones del presupuesto municipal, vigencia 2018, para cubrir la diferencia entre lo que pagan los usuarios y lo que en realidad cuesta movilizarlos. Además, se proyecta para final de este año la renegociación de los contratos de concesión con los cuatro operadores del MIO, que posibilite la inyección de esos recursos y otorgue poder sancionatorio a Metro Cali para hacer exigible el cumplimiento de un excelente servicio.

Esta ruta se cierra acudiendo a los tribunales de arbitramento, en los que participa el Ministerio Público, de manera que se avale jurídicamente este proceso de salvamento.

Una vez superados estos pasos, el MIO tendrá allanado el camino para comenzar una nueva etapa de mejora en el servicio, respondiendo al pedido de los usuarios del masivo.

Esta ruta armoniza los mecanismos ofrecidos por el Gobierno Nacional, a través de la Ley 1753 de 2015 (Plan de Desarrollo), para solventar la operación de los sistemas de transporte público masivo que existen en el país y que vienen atravesando una prolongada crisis.

Acompañado por Maurice Armitage, alcalde de Cali, quien ha liderado la gestión frente a los diferentes actores del sistema (presidencia, concesionarios, bancos, entes de control, ministerio de transporte, superintendencia de puertos y transportes, entre otros), Orejuela Botero destacó que “esta estrategia posiciona a Cali como pionero en las soluciones para los sistemas de transporte público masivo, con el fin de evitar su colapso”.

El Presidente dijo que esta situación se debe a que “el modelo sobre el cual se estructuraron los SITM (Transmilenio, MIO, Transcaribe, Transmetro, Megabus, Metrolínea, Metrobus y Metroplus) en el país fue la **auto-sostenibilidad**. Dicho modelo buscaba que con lo que se les cobra a los usuarios por pasaje, se cubrieran todos los costos de operar el sistema. Esto no funcionó como se esperaba y, en el caso del MIO, existe una diferencia entre el valor del pasaje que se cobra al usuario, 1.900 pesos, y lo que en realidad cuesta movilizarlo, aproximadamente 3.100 pesos. Esa diferencia, 1.200 pesos, es la principal causa de la crisis general del servicio”.

A continuación el directivo de Metro Cali comentó que “ante las dificultades que experimentan los SITM en Colombia, el Gobierno Nacional decidió cambiar el marco normativo, migrando hacia uno que permite cubrir ese diferencial”.

Fue en el 2015 cuando se materializó el cambio de criterio que quedó plasmado en el Plan de Desarrollo, el cual incluyó la **sostenibilidad**, un nuevo concepto para financiar los SITM, que permite que la operación del sistema se pague con recursos de los municipios y lo que usualmente se recoge por cobro de pasajes.

“Es gracias a esta nueva norma que Cali puede pensar en hacer un cambio en el esquema de remuneración del MIO. Pero los recursos que el Municipio está comprometiendo solo serán entregados siempre y cuando Metro Cali pueda modificar los contratos de concesión actuales para que sean ejecutables”, puntualizó Orejuela Botero.

Los cambios de contrato brindan a Metro Cali ‘dientes’ para poder actuar. “No queremos malos operadores. Queremos los mejores prestando el servicio”, agregó el funcionario.

“Es necesario contar con un ente gestor fuerte y robusto que lleve el control y pueda exigir unas condiciones de servicio que respondan a la expectativa de los ciudadanos”, precisó el presidente de Metro Cali, quien recordó a los periodistas que “la gente nos está pidiendo un buen servicio: por redes sociales, por los mecanismos oficiales de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias. Quieren que su experiencia de usuario sea grata y positiva cada vez que viajan en el sistema”.

En síntesis, lo que la Alcaldía y Metro Cali pretenden con la ruta de salvamento no es otra cosa que, usando los mecanismos y herramientas que otorgó el Gobierno Nacional, asegurar y mejorar la operación del MIO.

Esta ruta comenzó en noviembre pasado con la puesta en marcha del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda, Fesde, que permitió inyectar \$42.000 millones al sistema para mejorar los índices de calidad de la operación.

Finalmente Orejuela Botero concluyó “que será fundamental definir la tarifa técnica (cuánto cuesta en realidad mover un pasajero), la aprobación por parte del Concejo de Cali del presupuesto del Municipio para 2018, donde irán los recursos para cubrir el diferencial tarifario, además, terminar la renegociación de los contratos de concesión, finiquitar los tribunales de arbitramento e incrementar las exigencias de operación”.