

Lunes, 29 de enero de 2018

El ABC de la reestructuración del MIO

BOLETÍN DE PRENSA N° 09

Metro Cali presenta una sesión de preguntas y respuestas con que su presidente, Nicolás Orejuela Botero, explica en qué va la propuesta de reestructuración del sistema integrado de transporte masivo, MIO, presentada el pasado 27 de diciembre a los cuatro concesionarios de transporte.

¿Cuéntenos qué se busca a través de este acuerdo con los operadores?

Ni Cali ni el MIO pueden retroceder 30 años en su movilidad. Esta es la solución diseñada a partir de la única salida que ofrecen la ley y el Gobierno Nacional, a través de Plan de Desarrollo, para obtener recursos que hagan viable el sistema con unos niveles de servicio óptimos para satisfacer a los usuarios. Es un cambio definitivo en el modelo de transporte para que por fin la gente sienta que Metro Cali está cumpliendo con el derecho fundamental a la movilidad digna y también que garantizará la prestación de un servicio público esencial como el transporte de pasajeros.

¿Por qué se habla de la necesidad de una especie de subsidio para el sistema?

Para que el servicio del masivo se sostenga con buena calidad no puede ser pagado a precios del antiguo transporte público colectivo. Para prestar un servicio de calidad en toda la ciudad con los beneficios que ofrece el MIO, se requieren alrededor de \$3.100 por pasajero y hoy, por un pasaje, apenas se pagan \$1.900 pesos. Existe un faltante y alguien tiene que asumirlo ya que, si no se paga, no habrá un transporte público digno en la ciudad.

¿Cómo se piensa cubrir ese faltante?

Se han planteado dos opciones. Una es que los usuarios paguen de su bolsillo un pasaje más caro, algo con lo que estoy en desacuerdo pues se trata de un servicio público esencial y, como otros servicios, debe ser asumido en parte por el Estado. Nuestra propuesta es que el Municipio asuma de su presupuesto anual este faltante,

siguiendo el modelo de sostenibilidad planteado en la ley 1753 de 2015 o Plan Nacional de Desarrollo, PND.

Fue el PND de 2015 el que dio la posibilidad a los entes territoriales de aportar recursos de su presupuesto o de fuentes alternativas de ingresos para inyectarlos a los sistemas masivos, asumir ese faltante y, de esta forma, mejorar sus niveles de servicio. Esto se da bajo el criterio de sostenibilidad que estableció dicha ley para los sistemas integrados de transporte masivo en Colombia y es una posibilidad hacia futuro, la cual solo se puede aplicar si se reestructuran los contratos de concesión.

¿Por qué el Municipio debe asumir ese diferencial?

Que nadie se equivoque, lo que hay detrás de esta iniciativa de Metro Cali y el Municipio es el desarrollo de una política pública para el transporte masivo de pasajeros y la movilidad de Cali. Esa determinación implica asumir unas obligaciones, en este caso, el 2% del presupuesto anual del Municipio para garantizar ese servicio público esencial. ¿Y por qué lo hacemos? Porque la esencia del gasto público es la redistribución de la riqueza de un territorio para garantizar los derechos fundamentales de sus habitantes.

Quienes atacan esta decisión son los mismos que quieren privatizar la educación, la salud, los derechos fundamentales, los que prefieren que sea el mercado salvaje el que determine quién sobrevive. A los que parece no importarles el duro golpe que sufrirá el bolsillo de los usuarios pues mientras el salario mínimo subió 5.9%, a nosotros nos tocaría subirles el valor del pasaje casi diez veces más, hasta un 58%, de un día para otro.

¿Cuál es el objetivo de tomar esta decisión?

Permitir que el sistema vuelva realidad la oferta de servicio que hizo diez años atrás y que nunca pudo cumplir a cabalidad: movilizar a los caleños con seguridad y comodidad, con mejores frecuencias, más rutas y mejor cobertura de la ciudad; con aire acondicionado que funcione siempre en todos los buses, mantenimiento oportuno a las estaciones, terminales y vehículos, una adecuada y exclusiva malla vial que permita seguridad y agilidad en los desplazamientos, un transporte con

herramientas tecnológicas y en el que los conductores tengan contratos legales con todas sus prestaciones.

¿Qué cambios en el servicio del MIO trae el acuerdo de reestructuración?

Los cambios comienzan por reconocer la sostenibilidad como nuevo modelo para el sistema. También en el apalancamiento de una política de niveles de servicio que nos va a permitir multar a los concesionarios cuando incumplan con la operación. Creamos un fondo para reinvertir y continuar desarrollando el MIO en el mediano y largo plazo. Además, en lo referente al contrato, avanzamos del concepto de legalidad al de ejecutabilidad o sea, no estamos dejando nada a la interpretación de las partes, estamos dejando un contrato desarrollado de tal manera que se le indica al concesionario cuándo está incumpliendo o, si se da una terminación de contrato, cuándo se puede hacer la toma de posesión, es decir un contrato que tenga dientes. Eso sí, debo enfatizar que, a pesar de todos estos cambios y ajustes, no se afecta la matriz de riesgo del contrato inicial. Este esfuerzo se traduce en la consecución de un mejor servicio y en poderle meter al sistema 424 buses nuevos que nos faltan para implementar el rediseño operacional proyectado que orientamos hacia el aumento de rutas y la mejora de las frecuencias, lo que más nos piden los usuarios hoy en día.

¿A qué se comprometen Metro Cali y el Municipio?

Comprometimos una parte del presupuesto anual del Municipio como se hace con la salud, la seguridad y la educación, entre otros, para darle viabilidad al sistema aprovechando los mecanismos que para este fin ofrece la Ley del Plan Nacional de Desarrollo. No le estamos arreglando un negocio a unos privados ni a los bancos, como dicen los que quieren condenar al atraso a esta ciudad. Estamos salvando un servicio público esencial que no puede seguir deteriorándose porque a diario afecta la calidad de vida de medio millón de caleños.

Nos tiene sin cuidado la viabilidad de los concesionarios y los bancos, sin desconocer que son actores importantes para el sistema, lo que nos preocupa es garantizar la movilidad de los usuarios, por eso desde el 27 de diciembre del año pasado entregamos una propuesta a los concesionarios con una ruta que contempla la destinación para el sistema de \$78.000 millones del presupuesto municipal, vigencia 2018, dinero que representa el 2% del presupuesto anual, y garantiza la

sostenibilidad del MIO. Pero estos recursos van a ser para que el sistema preste un óptimo servicio, ya sea con los actuales o con otros operadores.

¿Con qué se comprometen los concesionarios?

El acuerdo modificatorio, tal como lo han previsto las autoridades del orden nacional, busca la reestructuración técnica, legal y financiera para lograr la sostenibilidad del sistema. Las partes elegimos, como mecanismo para garantizar la seguridad jurídica del acuerdo, su validación legal a través de los tribunales de arbitramento. Lo cual no implica el retiro de las demandas por parte de los concesionarios sino lograr la concertación del acuerdo lo que conllevaría a la terminación del proceso arbitral. De no llegar a un acuerdo con los concesionarios, las partes habrán logrado satisfacer sus pretensiones individuales según el fallo del tribunal, pero no se habrá logrado la sostenibilidad del sistema.

¿A cuánto ascienden las demandas de los concesionarios?

Están por el orden de \$600.000 millones de pesos. Es importante mencionar que este plan solo podrá arrancar cuando los concesionarios acepten y firmen la propuesta, luego llevaremos a los tribunales de arbitramento la concertación para que sea el Ministerio Público quien avale jurídicamente el proceso de salvamento, de reestructuración y sostenibilidad del sistema.

Esta es la recomendación de política pública que hacen el Municipio y Metro Cali, basados en las posibilidades que otorgó el Plan Nacional de Desarrollo. Una política pública de la cual estamos convencidos, mucho más cuando la validez y legalidad de la misma será sometida a aprobación del tribunal de arbitramento, en donde tiene asiento la Procuraduría. Aunque este no es un requisito que se nos exija, por transparencia lo haremos. No vamos a retroceder ni a perder el camino que hemos ganado, no estamos dispuestos a dejar morir el sistema.

¿La propuesta presentada el 27 de diciembre ha tenido alguna modificación?

El acuerdo no ha tenido ninguna modificación y no la puede tener pues como lo reiteramos a los concesionarios, nosotros solo podemos llegar hasta donde nos permite la ley. Por eso el martes pasado sostuvimos una reunión de Control Preventivo y Seguimiento de la Circular Conjunta en la Procuraduría General de la

Nación donde participamos el alcalde, los concesionarios del MIO y Metro Cali. Allí, tal y como lo hemos venido sosteniendo desde que iniciamos las mesas de negociación, el vocero de la Procuraduría señaló el riesgo jurídico de ampliar las concesiones actuales en tiempo o adjudicar flota de forma directa, como lo pretenden los concesionarios.

También expresó que no puede entenderse como un desequilibrio económico el no cumplimiento de las expectativas que se tenían a la firma del contrato. El delegado de la Procuraduría agregó que la propuesta presentada por Metro Cali se ajusta a la ley y además se apalanca y va en línea con la Circular Conjunta que suscribieron los Ministerios de Hacienda y Transporte, el Departamento de Planeación Nacional, la Procuraduría General de la Nación y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

¿Cómo quedó estructurado en este acuerdo el ingreso de los 424 buses nuevos al sistema?

La propuesta señala que Metro Cali y la Alcaldía son autónomos para definir el mecanismo mediante el cual se hará la incorporación de la nueva flota (424 buses). Ante el Concejo de la ciudad nos comprometimos en que esa nueva flota no será entregada a dedo, por eso Metro Cali adjudicó, en noviembre del año pasado, el Concurso Público de Méritos MC915.108.5.08-2017, el cual tiene como objeto: “Realizar la estructuración técnica, legal y financiera de una flota adicional de vehículos de transporte terrestre público de pasajeros en el área urbana (sin incluir la zona de ladera), del municipio de Santiago de Cali como componente integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo, MIO; incluyendo el modelo de gestión, el modelo contractual de la licitación pública y el cierre financiero”. Este proceso de estructuración, cuyo valor asciende a \$1.938 millones, fue adjudicado a la unión temporal Sigma-Selfinver-EM&A y en el primer semestre de este año se conocerán sus resultados.

¿Se siguen dando recursos del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda, Fesde, a los concesionarios?

El Fesde tenía un único objetivo: evitar que colapsara el sistema y estabilizarlo, alcanzado una mejoría en sus índices de servicio. Ese fondo tenía sentido hasta que Metro Cali entregara la propuesta con la solución definitiva y estructural de

sostenibilidad y salvamento del MIO. Además, en la discusión del presupuesto en el Concejo se determinó que solo si los concesionarios suscriben el acuerdo y mientras se lleva la conciliación a los tribunales de arbitramento para su validación, se podrían entregar esos recursos para apoyar la estabilización del servicio y evitar nuevamente su deterioro. Lo cual a la fecha no ha ocurrido.

Los recursos del Fesde están congelados, ¿podría eso deteriorar el servicio?

Es posible y es algo que no me deja tranquilo. Pero Metro Cali ha construido un plan de contingencia que consiste en tomar diferentes medidas según el tipo de posible afectación que hemos clasificado en leve, moderado, crítico y catastrófico y esto depende del número de buses que saldrían de circulación y de la afectación de la demanda. Las medidas van desde levantar pico y placa al transporte público colectivo y a los taxis, hasta declarar la urgencia manifiesta para que el Municipio pueda tomar medidas administrativas con rapidez como alquilar buses de otros sistemas o de empresas de servicio especial e incluso contratar la operación con otra entidad.

¿Si los concesionarios llegan a afectar el servicio qué pasará con ellos?

Registraremos los incumplimientos de los concesionarios y aplicaremos las multas que el contrato permita e, incluso, si es del caso, valoraremos caducar los contratos. Además, iniciaremos un proceso de licitación en el que buscaremos nuevas empresas interesadas en comprometerse con prestar el servicio de transporte masivo de pasajeros con la calidad que la ciudad merece. Pero estamos tan convencidos de la propuesta que trabajamos en conjunto en las mesas de negociación, que esperamos no tener que activar estas medidas.

¿La propuesta requiere que todos los concesionarios acepten o puede ser que firmen unos y otros no?

Deben firmar todos porque este esfuerzo es definitivo para el MIO: o se arregla o se arregla. Por eso la fórmula que planteamos y la aprobación de una política fiscal de mediano plazo, darán estabilidad al sistema durante los 22 años que restan de la concesión, es decir, hasta el 2040. Todo este esfuerzo está condicionado a la óptima prestación del servicio por parte de los concesionarios, los actuales o los que vengan. Asumimos un duro trabajo a fin de conseguir los recursos para sanear el sistema que nos permitan brindarle a los caleños un transporte público masivo

óptimo desde una política de servicio enfocada al usuario. No le queremos dejar al próximo alcalde o presidente de Metro Cali este problema que afecta a medio millón de caleños cada día.

¿Los concesionarios ya retiraron las demandas en los tribunales de arbitramento?

Hasta el momento solo uno la ha retirado. Lo hizo Unimetro a mediados del año pasado. Estamos pendientes de lo que resuelvan GIT Masivo y Blanco y Negro Masivo. ETM no tiene demanda. Los tribunales de arbitramento estuvieron suspendidos hasta noviembre de 2017, se reactivaron en esa fecha porque es la instancia donde se validará la legalidad del acuerdo al que lleguemos. Siendo la principal pretensión de los tribunales arbitramento, es importante decir que, desde el punto de vista estrictamente legal, Metro Cali ha venido liquidando los pagos a los concesionarios conforme al contrato, así que estamos lejos de reconocer cualquier pretensión por un supuesto desequilibrio económico.

¿Hasta cuándo tienen plazo los concesionarios para firmar?

Primero hay que decir que no existe un plazo como tal, una fecha límite, pero el tiempo no es infinito. Como dije con anterioridad, aunque esta propuesta ya cuenta con los recursos asegurados en el presupuesto, no los podemos entregar hasta que cumplan con las condiciones. Lo que hoy tenemos es un contrato vigente que Metro Cali ha cumplido a cabalidad, que continuará vigilando y exigiéndole a los operadores para que cumplan su parte. Desde que fue elegido, hace 28 meses, es decir antes de su posesión, el alcalde ha tenido como prioridad el salvamento del MIO. Esperamos que los concesionarios se den cuenta que esta propuesta se construyó técnica, legal y financieramente siguiendo las directrices del Gobierno Nacional y que es la mejor oportunidad que tendremos todos para sacar adelante el sistema, impidiendo que su colapso reste competitividad a la ciudad.

Si un operador no firma la propuesta, ¿qué pasará con él?

En el corto plazo los concesionarios que no firmen no podrán recibir más recursos del Fesde y Metro Cali les va a exigir operar con niveles de calidad óptimos, por encima de 80% de cumplimiento en puntualidad y frecuencia. Para el caso de GIT y Blanco y Negro, si no levantan las demandas en los tribunales de arbitramento, debemos esperar los fallos. Pero Metro Cali no puede sostener la propuesta hasta

que los tribunales de arbitramento fallen, tendremos que actuar y por eso, en el momento en que se deteriore el servicio, arrancaremos con el plan de contingencia y las acciones legales y administrativas a las que haya lugar.

¿Cuál es el plan B de Metro Cali si los operadores no firman?

Si los concesionarios no firman debo advertir que no hay plan B, es decir no hay otra propuesta. En caso de que la negociación resulte fallida nos iremos a los tribunales de arbitramento, esperaremos los fallos, trataremos de paliar el posible deterioro del servicio y usaremos todo lo que el contrato, la constitución y la ley nos permita para defender a nuestros usuarios y garantizar la no interrupción de un servicio público esencial con la calidad que merecen los caleños.

Y a los que plantean que deberíamos reiniciar el MIO desde cero, les respondo que la propuesta sería igual a la que hoy tienen en sus manos los concesionarios, porque esa es la salida legal que tienen los sistemas de transporte masivo.

¿Qué les dice a los que piensan que la salida para Cali es acabar con el MIO y construir un Metro?

Yo también soy de los que cree que Cali necesita un metro, pero para alimentarlo, para acercar los usuarios a la línea del metro, debemos tener un sistema como el MIO funcionando con óptimos niveles de servicio. Estamos convencidos de que, si logramos entregar una propuesta de definición de política pública desde la región para resolver el problema de los sistemas de transporte masivo del país, tendremos las credenciales que necesitamos para que como ciudad nos unamos y pidamos al Gobierno Nacional un metro para Cali.

Síguenos en nuestras redes sociales:

Facebook: <https://www.facebook.com/MetrocaliMIO>

Twitter: <https://twitter.com/METROCALI>

Canal YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=3-pTRTlwxZQ>

Instagram: https://www.instagram.com/metrocali_mio/

METRO CALI S.A.

**DIRECCIÓN COMERCIAL
Y SERVICIO AL CLIENTE**

TELÉFONO: 660 00 01 EXT. 144
www.metrocali.gov.co / www.mio.com.co



MetroCali MIO



@MetroCali MIO



MetroCali MIO



metrocali_mio

