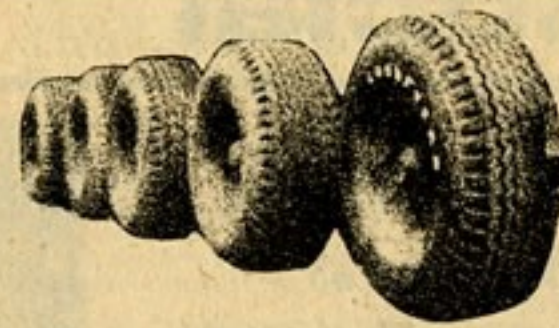


INVESTIGACION



MIGUEL CALDERON

a la rueda, rueda



4

Textos:
Margarita Inés Restrepo Santamaría
Ramiro Velásquez Gómez
Luz Mercedes Mejía López

“Se informa al público que no requiere de intermediarios para gestiones en esta entidad” (anuncio en una pared de las oficinas del Intra, en Medellín).

“El gerente no está... Salló para el tránsito y para el Intra” (respuesta frecuente en las oficinas de una empresa de transporte urbano).

Cinco secretarios de Tránsito Municipal y cuatro directores regionales del Intra, en dos años..., ponen de manifiesto uno de los orígenes de problemas y dificultades del transporte público de la capital antioqueña: la inestabilidad de los funcionarios y el toque político que se otorga a esos puestos. Y 9 caras distintas en dos años, confirman también, la necesidad de imprimir un carácter técnico a los cargos de quienes tienen en sus manos la organización y control de esta actividad.

¿USTED FUE?

Una mala imagen, bastante generalizada, de ambas dependencias, es otro de los puntos que inciden en la tarea que ellas desarrollan.

Tal vez usted ha sido uno de los que ha subido con dos pies a un bus, y ha estado a punto de dejar uno en el interior del vehículo...; todo por ese hueco estratégico que descubrió en el piso del mismo. O, quizá, usted disfrutó alguna vez del agua lluvia que no encontró barreras en un vidrio roto. O... bueno, ¿acaso se le quedó un saco enredado en esa puerta destartada? Si. Sin revisar la maquinaria, con la sola fachada, usted puede haberse preguntado por la persona que le otorgó el revisado al bus.

RECUERDO

Está muy fresco el recuerdo... aquel momento, de cambios de funcionarios del Intra por irregularidades que allí se han presentado... La venta de cartas de opción que no tienen costo para la adquisición de taxis, por 50, 70 ó 100 mil pesos. Ahora, según conceptos de la gente del gremio transportador, ese tipo de “movidas” se ha dificultado. No obstante, de acuerdo con afirmaciones hechas por varias personas, el “mercado ilegal” ha cambiado de área, y algunos empresarios están vendiendo los cupos hasta por 120 mil pesos; a veces, el interesado paga 5 ó 10 mil pesos por adelantado... y se queda con el taxi comprado y con los crespos hechos, porque la empresa tiene copada su capacidad transportadora (varias empresas reconocen que están con sobrecupo; es decir, que se pasan de la capacidad fijada por las autoridades).

DE FONDO

Funciones para el Intra, funciones para la Secretaría y tareas delegadas en el alcalde (en cuanto a rutas de buses urbanos, tarifas y cupos para taxis, por ejemplo). De fondo, una legislación que “se hace desde Bogotá para todo el país”. Un código de transporte vago, que da pie a interpretaciones y que... para comenzar, no se consigue en la ciudad, si no es prestado por algún personaje de esos organismos. ¿Cómo estar, entonces, informados?

La licencia de funcionamiento de las empresas, las rutas, el carné profesional, los cupos, la tarjeta de operación y el actual plan de reposición del parque automotor, son temas a los cuales nos referimos en el día de hoy.

LA OPERACION

A la seccional del Instituto Nacional del Transporte llegan las personas que quieren vincular vehículos al servicio público. Y para hacer realidad su deseo, necesitan una carta de aceptación y un contrato de administración de la empresa transportadora a la cual van a afiliarse, y un manifiesto de aduana. A estos trámites le siguen la resolución de vinculación que expide el Instituto, el revisado y la matrícula que debe emitir el Tránsito y, nuevamente por

parte del Intra, la tarjeta de operación, que equivale a un visto bueno final para salir a las calles.

Todos esos buses y taxis que usted ve rodando por ahí necesitan de la denominada tarjeta de operación (renovable cada dos años) ¿Cómo explicar, entonces, que vehículos en mal estado tengan ‘luz verde’? ¿Por qué les han dado el revisado? El mismo secretario de Tránsito municipal acepta que existe venalidad en algunos funcionarios y falta de armonía entre las oficinas de los diferentes municipios del Valle del Aburrá. En unas se es más estricto que en otras. En los conductores, es fácil encontrar dos respuestas repetitivas: hay billete de por medio y los peritos no son cuidadosos, o no están capacitados para su misión. Ahí falta pila del Tránsito, del Intra, para controlar y aplicar las sanciones del caso, y acciones coordinadas.

Para finales del año, se espera el arranque del Centro de Diagnóstico: tendría a su cargo una revisión metódica de los vehículos de transporte público cada seis meses. Esto podría mejorar el caminado. Y ojalá así sea. Y también lo mejoraría un plan de sistematización que el Intra tiene en mente (algo que después de 12 años es, más que justo, indispensable).

... TAN PARTICULARES

¿Carros particulares prestando servicio público? No están legalizados, pero son tolerados. Para entierros, para matrimonios, para ejecutivos, en griles, clínicas. Están en todas partes e, incluso, hay empresarios que reconocen tener algunos de ellos y hasta haber pagado multas (que son de 8 mil pesos) porque los han pescado.

Para algunos el particular —taxi tiene mejor status— “que no me vean, en un carro que diga taxi”, y ofrece más tranquilidad en el momento de enviar los niños al colegio. No obstante, estos vehículos pueden cobrar a capricho, ya que no se rigen por tarifas que marca un taxímetro. “Es gente que está rebuscándose...”. La ley desplazada por la realidad social”.

Entre los taxistas, los particulares son señalados como uno de los generadores de un periodo de vacas flacas. Y junto con ellos los taxis intermunicipales que no tienen autorización para trabajar en Medellín, pero lo hacen, y los taxis del aeropuerto que invaden las calles en la noche.

YOJO AL CARNE

Hasta abril del 83 todo conductor de taxi tenía que ir armado con un carné empresarial. Un documento que era necesario renovar mensualmente y que servía de identificación ante las autoridades de tránsito. Pero esto se convirtió en instrumento de explotación por parte de algunos propietarios y empresarios. Se le cobraba a muchos choferes tres, cuatro y hasta siete mil pesos por refrendarles el papel, con la carnada del Seguro Social, e incluso, con la amenaza de negar el empleo a quien no se acogiera a esa política (de hecho, debía ser el propietario quien asumiera el costo).

Ahora, rige el carné profesional. Lo otorga el Tránsito y ha nacido motivado, en gran parte, por las irregularidades que se estaban presentando. Sin embargo, la medida da pie a nuevos interrogantes. Muchos conductores opinan que podrán afectarse sus prestaciones y su afiliación al Seguro. Algunos empresarios piensan que las organizaciones se verán económicamente afectadas, puesto que el carné empresarial, en cierta forma, obligaba a los propietarios de los vehículos a reportarse periódicamente y cumplir con las cuotas de administración. Hay quienes creen que el nuevo carné dificultará el control de los conductores, por parte de las organizaciones de taxis. Y otros se unen para expresar que esto aumentará la inseguridad de los choferes: “es muy grande, visible, y tiene todos los

datos personales; para un atracador queda uno de papayita”.

Pero también los hay contentos... Aquellos convencidos de que la nueva documentación va a sanear el gremio —uno de los requisitos para su obtención es el certificado judicial del DAS—.

Como vemos, no hay forma de darle gusto a todos. Los unos patalean, los otros aplauden, los que cometen irregularidades —por vivos— no prevén los efectos —por falta de imaginación—. De todas formas, el control es necesario, y aún no puede categorizarse sobre el verdadero efecto del carné profesional.

LA LICENCIA

“La idea del Instituto Nacional del Transporte es fortalecer las empresas existentes”, dice un funcionario de esa dependencia.

“El Intra debe velar por el desarrollo de las empresas de transporte, pero ese papel no lo está cumpliendo en forma adecuada. Hay muchas empresas en proporción al número de buses; podría pensarse en fusión a r l a s ’ ’ . — c o m e n t a u n empresario—.

Licencias tipo A, B y C, por diez, cinco y un año, respectivamente. Licencias para las cuales el capital y el número de vehículos son factores claves. Un proceso de aprobación en el que se tienen en cuenta aspectos relacionados con la edad del parque automotor, terminales, talleres y oficinas y, en cuanto a los trabajadores, capacitación, jornadas laborales, uniformes, servicio de cafetería, entre otros ingredientes.

De un puntaje máximo de 1.000 puntos, 155 son para el nivel de organización y 150 para las condiciones de los trabajadores. ¿Cómo se hace realmente el estudio?... Hay empresas que no pasan de tener un gerente y una secretaria; oficinas que son, a la vez, almacén de repuestos; terminales que no tienen nada que ver con ese “sofisticado” término; organizaciones con mucho empirismo y poca asesoría técnica, sin talleres y sin estudios sobre la tarea que desarrollan.

Y en cuanto a las condiciones de los conductores... no creemos que Medellín, sea, exactamente, la ciudad de los choferes uniformados, de las bonificaciones y áreas de recreación para este gremio en particular. Más que la empresa, es el propietario quien maneja estas relaciones.

Las empresas tipo A son reclasificadas cada diez años, y en esos dos lustros, el control es escaso, según comentarios de un funcionario del Intra. De todas formas, el nacimiento de nuevas organizaciones de buses, por ejemplo es difícil. Exigiría una gran inversión: sólo puede iniciarse con servicio TSS —transporte sin subsidio—, que no permite vehículos de modelos anteriores al 81—.

TARIFAS

Las tarifas de taxis requieren, hoy en día, de la aprobación del gobierno municipal (la última alza del 100%, se hizo a comienzos de 1982). Las de bus y buseta las fija el Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con estudios realizados por el Intra y los transportadores. Y las de los diferenciales y colectivos las han regulado hace poco las autoridades locales.

Dice el código que, concretamente en las relacionadas con buses, éstas se acordarán teniendo en cuenta el servicio, las vías, la longitud de las rutas y el costo de operación... Pero, en la práctica, vemos que en nuestro medio, son uniformes: acogen por parejo cualquier ruta, cualquier área, (plana o pendiente), y cualquier distancia. Detallitos...

RUTAS

Estudios socioeconómicos sobre el sector y sobre la demanda potencial; confrontación con otras rutas, parque automotor (cantidad y edad), vías, paraderos, terminal, recorrido, frecuencia. Se supone que algo de todo esto debe considerarse antes de crear rutas de buses (desde comienzos de la década de los 70 se

hace por licitación), o hacer cambios de las existentes.

De acuerdo con comentarios de funcionarios y empresarios, en la capital antioqueña, más que abrir rutas (la última se creó en 1982, y hay dos más en mente), es necesario modificar algunas.

Por ejemplo, dice el secretario de Tránsito Municipal, siguiendo un criterio de un centro más amplio y con el fin de evitar la doble tarifa, se está pensando en el cambio de rutas radiales por transversales (en la actualidad casi todas llegan al centro, pero no todos los pasajeros tienen ese destino final), de norte a sur y de oriente a occidente.

Cuando va a asignarse una ruta, se tiene en cuenta que el sector no esté servido y se da preferencia a la empresa que sirva a la zona; igualmente, se busca que no se afecte el servicio (por disminución de vehículos o falta de atención) de las que están operando.

Y quizá aquello de darle preferencia a los transportadores que sirven un área determinada y la importancia que se le otorga a la parte contable y al número de vehículos, le da bases a las pequeñas empresas para hablar de un monopolio de los grandes —“aquí dos o tres son dueños de las calles”. Pero también entre los grandes existen enfrentamientos; si a uno de ellos le autorizan pasar por los dominios del otro, puede originarse un problema mayúsculo. No importa que la razón de esa autorización sea, por ejemplo, el evadir una vía que tiene a cuestas 34 muertos.

¿CUAL REPOSICION?

El Intra está empeñado en un plan de reposición del parque automotor. Y dentro de esta política se mueven, ahora, las posibilidades de adquisición de vehículos para muchas empresas. En principio, no pueden ingresar buses y carros viejos al transporte de pasajeros. Si usted quiere un bus nuevo, debe sacar de circulación urbana uno viejo (este pasaría a veredas o se vendería como chatarra; los taxis viejos que salen, pasan al servicio particular o se venden por partes).

Si en su empresa hay buses de más de 15 años, (unas dos se salvarán) está frenado para aumentar su equipo. Pero si resulta que usted es uno de los empresarios que cumple con lo de la edad del parque automotor... como que la capacidad transportadora está prácticamente copada en esta ciudad (el promedio de vehículos que se exige oscila entre 75 y 150; y el 50%, si se trata de cooperativas). Hace poco se hablaba de la existencia de unos 60 cupos para taxis y cerca de 20 para buses, en lo que queda del 83... Y hay empresarios que llevan 2 y hasta 5 años solicitando el ingreso de más vehículos.

Pero concentrémonos en los pequeños propietarios (un grupo numeroso en nuestra ciudad). Poseen un bus... y un bus viejo, por lo general. Y concentrémonos en una de las alternativas “favorables” del programa de reposición, que se ha puesto en marcha por intermedio de la Corporación Financiera de Transporte: adquirir un bus con 439.798 pesos de cuota inicial y 60 cuotas mensuales de \$80.050... Unos cinco millones y medio de pesos, sin contar ciertas arandelas monetarias que resultan en el tiempo que transcurre entre la compra y la entrega real del vehículo.

¿Qué pequeño propietario puede apuntarse al plan?... ¿Cuál de ellos está en capacidad de conseguir, además de las referencias bancarias, comerciales y la declaración de renta y patrimonio, un fiador que —según el plan— pueda responder con un capital líquido (representado en bienes raíces) equivalente al monto de lo financiado?

Excelente idea la de “reponer”... Pero hay que ser realistas. Ofrecer créditos que acojan al pequeño propietario. De lo contrario, se estará repensando una situación que algún día tiene que explotar.

Una cosa es norma... y otra, “realidad”



HERVASQUEZ



MIGUEL CALDERON