

¡TARIFA CERO! ¿OTRA DECISIÓN TOMADA A ESPALDAS DE USUARIOS Y TRABAJADORES?



Por: Vivian Acosta Rusinque
Vicepresidenta SNTT DE COLOMBIA

Históricamente, los trabajadores y usuarios del transporte urbano en Bogotá y en todo el país estamos resignados a que las grandes decisiones en temas de movilidad ciudadana sean tomadas por los intereses foráneos de la banca de tercer piso, la burocracia de las ciudades, que no necesariamente representa los intereses de sus habitantes, y por los empresarios que son los que a lo último resultan mayormente beneficiados, el peso de sus malas decisiones lo asumimos todos, sobre todo los más vulnerables, los hogares más pobres gastan hasta el 25% de su ingreso mensual en transporte. Es vital si queremos construir un transporte social eficiente y justo en su valor, que tanto los ciudadanos a través de asociaciones de usuarios como los trabajadores por medio de su representación sindical, rompamos esa fórmula perversa y exijamos representación real en los espacios donde se discutan decisiones tan trascendentales como la reciente propuesta del presidente Gustavo Petro de cobrar el servicio de transporte urbano en el recibo de luz. El gobierno nacional asegura que la propuesta es viable desde el punto de vista técnico y jurídico, pero también reconoce que el mayor obstáculo para su adecuada implementación es la opinión ciudadana y su inconformidad. Desde el punto de vista de los trabajadores esta propuesta no parece irracional, aunque necesariamente tendrá que ser discutida con todos los actores del transporte sin dejar a nadie por fuera ya que este cambio tan dramático plantea muchos interrogantes que aún están por discutirse.

El primer efecto positivo que vemos es que los conductores de los buses no deberán seguir arriesgando su integridad tratando de impedir la evasión. Muchos de ellos han sido gravemente heridos en



Es vital si queremos construir un transporte social eficiente y justo en su valor, que tanto los ciudadanos a través de asociaciones de usuarios como los trabajadores por medio de su representación sindical, rompamos esa fórmula perversa y exijamos representación real en los espacios donde se discutan decisiones tan trascendentales como la reciente propuesta del presidente Gustavo Petro de cobrar el servicio de transporte urbano en el recibo de luz.

el intento, a pesar que la señora alcaldesa Claudia López no lo reconozca y salga irresponsablemente a los medios a decir que nos importa cero que la gente se cuele evadiendo el pago. Paralelamente, la medida que esta en fase de elaboración servirá para retirar de las estaciones esos horribles dispositivos de empalizadas, barandas, rejas y torniquetes de piso a techo que se han colocado para evitar la evasión pero que ofenden la dignidad de quienes, si pagan honestamente su pasaje, definitivamente, el paisaje arquitectónico de la ciudad debería mejorar.

Otro aspecto importante para considerar es el del valor de la tarifa técnica, la

mayoría de los ciudadanos desconocemos que en Bogotá la tarifa que pagamos para acceder al sistema (tarifa al usuario) no es suficiente para cubrir el costo real del pasaje y que la ciudad vía impuestos cubre el déficit con enormes cantidades de recursos que bien podrían ser mejor invertidos en la parte social que tanto lo necesita. Desde hace varios años las organizaciones sindicales hemos denunciado una presunta cartelización de los concesionarios, consistente en inflar el precio de los costos de la canasta del transporte y mantener un costo irreal del pasaje que ronda los 6 mil pesos. Trasladar esta cifra al cobro por recibo sin una revisión exhaustiva sería irresponsable y

permitiría que la injusticia se perpetue. La aparición reciente de la única operadora pública del sistema integrado de transporte de Bogotá, La Rolita, buscaba como una de sus mayores prioridades establecer con certeza cual era el valor real del transportar un ciudadano, pero al día de hoy seguimos con la misma duda y creyendo ingenuamente las cifras que nos presentan los concesionarios. Si aprovechando la coyuntura, pudiéramos establecer con absoluta claridad y certeza el costo real de la tarifa ello supondría un doble beneficio para la ciudadanía.



Viene de la pág. 6

La empresa Recaudo Bogotá encargada del cobro de los pasajes terminará su concesión en septiembre del año 2028 y en un tiempo relativamente corto estarán en operación las troncales Avenida 68, Avenida Ciudad de Cali y, eventualmente, la Troncal Calle 13; además del Cable Potosí, Corredor Verde, Regiotram y Metro. Lo cual supondrá, de ser aprobada la propuesta de cobro por recibo, un ahorro de entre 0,3 y 0,5 billones anuales ya que la función que hoy realiza Tu Llave no sería necesaria. ¿Qué sucederá con los actuales trabajadores y trabajadoras del recaudo? ¿Serán lanzados a la calle sin ninguna contemplación como sucedió con los antiguos trabajadores del sistema tradicional a los cuales se les violaron todos sus derechos y fueron sacrificados en nombre del “progreso” negándoles una “transición justa” con reconversión laboral y alternativas para continuar su proyecto de vida?

Estando a un argumento que siempre ha servido a los empresarios para no comprometerse en la creación de empleos decentes, como lo es el factor salarial de subsidio de transporte que, a su decir, desincentiva la formalización laboral ¿podemos esperar que la inminente desaparición de este subsidio va a ser utilizado de forma más eficiente en un esquema de gratuidad en el transporte público?

Es preocupante también que se siga entregando el manejo de esas sumas astronómicas a las multinacionales del sector energético otorgándoles más poder del que ya tienen, sobre todo en Bogotá, donde ya comienzan a comprar acciones en las empresas que poseen flota eléctrica y ahora dando un golpe de mano para quedarse con el cobro tarifario.

¿Los ciudadanos que no son propietarios de predios como contribuirán? ¿o serán exonerados? ¿Cómo afectará la medida los c á n o n e s de arrendamiento? ¿Disminuirá el transporte individual como taxis, plataformas, motos, patinetas, bicicletas, etc.?

¿Quién va a impedir la entrada excesiva de vendedores, trasteos, animales, entre otros?, ¿En adelante



quién se hará cargo de la seguridad de las estaciones? ¿Aumentará la inseguridad? ¿Mejorarán las frecuencias y el servicio en general?

A excepción del caso Transmilenio en Bogotá, todos los sistemas de transporte masivo BRT (Bus Rapid Transit) son deficitarios y demandan la apropiación de enormes sumas de los erarios públicos cada tanto para su funcionamiento. Bogotá, Medellín, Santa Marta y otras metrópolis como Cali podrían servir de piloto para este cambio tan importante pero mejor si estos se hacen con el concurso de todos los actores, de lo contrario la ciudadanía lo sentirá como una imposición más de las que siempre nos han tenido acostumbrados. Vital para el éxito de la propuesta el dialogo sincero y la colaboración efectiva entre el gobierno y la comunidad representada en usuarios y trabajadores del transporte, las centrales de trabajadores y los sindicatos estamos dispuestos a colaborar en este proceso, lo peor que puede pasar es que las cosas continúen como están.

