

Bucaramanga, Marzo 17 de 2.023

LOS ADMINISTRADORES Y LA CORRUPCION ACABARON CON

METROLINEA

Para febrero de 2.010 la Empresa Metrolínea inicia labores oficialmente como la gran esperanza de solución al problema del transporte masivo de pasajeros en el área metropolitana de Bucaramanga

Nace la empresa de un nefasto estudio elaborado por personal que arropado con las siglas de la U.I.S, previo contrato interadministrativo entre entidades oficiales, empleado para obviar la Licitación Pública, permitiendo a los delegados en el campo de la investigación, manejar la contratación de personal con escasos conocimientos en el campo del transporte a precios bajos y con jugosas ganancias. Los resultados como era de esperarse fueron los peores desde el punto económico para la Ciudad y el objetivo principal de buen servicio inexistente

Veamos algunos de las catastróficas recomendaciones aceptadas por los socios de Metrolínea, representados por los respectivos Alcaldes Municipales de Bucaramanga, Floridablanca, Girón, Piedecuesta y el Area Metropolitana en el 2.010

Sustentaron cifras con encuestas carente de veracidad, aseveraron que se movilizarían diariamente 350.000 pasajeros y en toda su

existencia la mayor cifra de pasajeros transportada en un día solo llegó a unas 130.000 pasajeras

Propusieron que Metrolínea fuera una empresa de Transporte sin vehículos, que se encargaría de planificar las rutas, horarios, recaudo de dineros, mantenimiento de instalaciones, y distribución de dineros recaudados por tarifas. La empresa respondería por pérdidas y ganancias.

Metrolínea a mi entender, debía ser simplemente un ente con funciones de vigilancia con miras a obtener un buen servicio de los transportadores, de unas rutas acordes a las necesidades, horarios que satisficieran rápidamente la demanda. Las tarifas serían acordadas con Metrolínea dependiendo de estudios técnicos

Propusieron que el pago a los operadores sería por kilómetro recorrido por cada automotor, de tal forma que los Transportadores solo les interesaría que sus buses recorrieran y recorrieran kilómetros. El servicio no importaba, solo que sumaran kilometraje y efectuaran recorridos por donde recibieran las ordenes emitidas por los novatos e incapaces empleados de Metrolínea

Presentaron una distribución del valor de la tarifa, 13.5% para el recaudador de la tarifa, 11.75% para la empresa Urbanas que debería construir la Terminal de Papi Quiro Piña, 6.85 % para funcionamiento de Metrolínea, \$5 pesos por pasajero para el Área Metropolitana y el remanente para los Operadores o Transportadores

Para efecto de cálculo tarifario, consideraron que un bus Padrón gastaba \$ 1.466 pesos en recorrer un kilómetro, apoyados en tablas estándares nacionales para este sistema de Transporte, de ahí dedujeron que el galón de combustible permite a esta clase de

vehículos recorrer 16 kilómetros, obteniendo un exagerado costo de **\$ 23.466** pesos por cada galón de combustible.

La misma técnica emplearon con los buses articulados y alimentadores

Los amigos del estudio calcularon que los Buses Alimentadores y Padrones llevarían un tercer eje y que usarían cuatro llantas de más, lo cual era totalmente **FALSO**, porque estos automotores **NO** tienen un tercer eje

Otra gran perla para no extenderme en los elementos técnicos que dieron origen al cálculo tarifario lo fue el suponer que todos los vehículos consumirían ADITIVOS, resulta que la marca MERCEDES, no permiten la utilización de tales productos.

El recaudo de los dineros por las Tarifas se le adjudico a la firma TISA, con un porcentaje del 13.5 % del valor de cada pasaje como parte de pago por el servicio a prestar, cifras exorbitantes si la comparáramos con los precios existentes de otras recaudadoras en diferentes ciudades donde existía el mismo sistema, lo más curioso fue su adjudicación, realizada en forma exprés, sin aun haber escogido el operador del sistema.

El representante legal de la firma TISA era un empresario, Daniel Arenas, dueño de la empresa de avicultura **Campollo**, de hecho, con nula experiencia en el ramo del Transporte

Metrolínea inicia labores oficiales en Marzo de 2.010 y sin justificación valedera desconocen el polo de mayor número de personas a transportar, como lo es el Norte de Bucaramanga, Café Madrid y los Colorados. Hoy más de diez años esta modalidad de transporte no ha llegado Girón, ni tendrá servicio de transporte masivo.

Solo a un año de iniciada la operación, Metrolínea fue asaltada por la Burocracia. Según el estudio de la U.I.S la empresa debía funcionar con 16 personas y en planta ya existían 38. En supernumerarios (O.P.S.) ordenes de prestación de servicios mensualmente se cancelaban \$ **40.482.689** millones de pesos mensuales. Resumiendo, a noviembre de 2.011 las pérdidas de Metrolínea fueron de \$ **7.692.628.000** millones de pesos, cifras que el suscrito se permitió calcular tomando cifras de los balances de Metrolínea. Nunca se me desmintió

En Abril de 2.012 me permití por escrito y después de profundos análisis de los resultados financieros presentados por los contadores de la empresa, alertar al entonces Alcalde de la ciudad, Dr. Luis Bohórquez que Metrolínea en la forma que estaba funcionando era **INVIABLE** y se hacía imperativo una reestructuración a fondo.

Para Agosto 9 de 2.012, conjuntamente con el Ingeniero Ismael Orozco, por comunicación escrita enteramos a los miembros de la Junta directiva de Metrolínea de la situación por la que atravesaba la empresa, lo hicimos al ver la negligencia de la administración y la alcaldía en tomar medidas que evitaran el crecimiento de los problemas económicos y el mal servicio prestado a los usuarios.

Los enteramos que los dos Operadores del transporte estaban incumpliendo el contrato entre las partes al negarse a incrementar el parque automotor (nuevos buses), negligencia en cumplir los horarios y rutas asignadas, y otras cuantas causales que daban pie para la cancelación o en su defecto renegociar unas modificaciones a fondo, con la esperanza salvar el objetivo principal que era el desplazamiento de los usuarios a sus lugares de origen y destino.

Nunca recibimos respuesta, solo promesas por los medios de comunicación del Alcalde, Bohórquez, se perdió una gran oportunidad para iniciar la salvación del servicio

Elegido Alcalde Rodolfo Hernández de la ciudad, nos pidió al Ingeniero Ismael Orozco y al suscrito que entráramos en contacto con los Operadores de Metrolínea, les presentáramos el estado calamitoso de los estados financieros y el pésimo servicio prestado, de tal forma que entendieran que se hacía perentorio reformas a los convenios existentes, de lo contrario la quiebra del sistema era eminente.

Varias e intensas reuniones sostuvimos, en unas nos acompañó el nuevo burgomaestre, entre los casi seguros cambios estaba el pago por pasajero transportado, los transportadores serian quienes planificarían las rutas y horarios, las Tarifas serian acordadas previo estudios técnicos de Metrolínea.

En la última reunión donde firmaríamos los acuerdos nos sorprendió la visita de Angela Farah como nueva Gerente de la Empresa, persona venida del Departamento de Sucre y que **NO** conocía a Bucaramanga, el señor Alcalde Hernández, absurdamente recién acababa de nombrarla. Con ínfulas de grandezas se presentó y públicamente manifestó que ella era la Gerente y seria quien entraría a manejar cualquier cambio. Todo el trabajo se fue a pique y los esfuerzos para tratar de salvar a Metrolínea se esfumaron

La experiencia en el ramo del Transporte era nula por parte de la nueva Gerente.

La nueva administración incremento el despilfarro.

He aquí una muestra por cierto mínima de los resultados económicos de la administración Farah. Las pérdidas operacionales

en el 2.016 fueron de **\$ 8.390.139.354** muy superiores a las del 2.015 en más de **dos mil** trecientos millones

En año 2.016 primer año del Alcalde Hernández y Gerencia de A. Farah se dejaron de transportar por pésimo servicio la astronómica cifra de **4.403.098** (millones) pasajeros, creciendo como espuma el déficit

Se contrato con la firma Jorge Pino Ricci por mil millones de pesos para asesorías judiciales. A la firma, De Viveros y Asociados de la costa Atlántica, para asesorías judiciales por \$ **90.480.000** solo elaboraron unas cartas dando respuesta a posibles ataques injustificados según la Gerente de Metrolínea, por parte de uno de los periódicos de la ciudad ,lo curioso fue que el objetivo del contrato era buscar fórmulas para modificar la relación contractual con los Operadores del Transporte, nada de esto se llevó a cabo, el suscrito presento queja ante la Procuraduría por posible daños fiscal y aun desconozco los resultados

Por tercera vez contrato los diseños del Terminal de Piedecuesta y Papi Quiero Piña. Un contrato por \$ 100.280.000 con Alexis Vega, para estudiar patológicamente las estructuras existentes de Papi Quiero Piña. Contrato de \$ 180.000.000 para promover nuevas rutas

La Contraloría Municipal suspende a la funcionaria Farah del cargo por lo que se retira de la Gerencia

Nombra el Alcalde Rodolfo Hernández, en reemplazo de la funcionaria Farah a su amigo personal que trabajaba en su empresa de construcción en mantenimiento de computadores, el señor Juan Pablo Ruiz, sin lugar a dudas fue otro gran fiasco

Para Junio de 2.017, titulado De Africa Llego un elefante y en Bucaramanga se Quedó, presente un informe al Alcalde de

Hernández sobre la Estación Papi quiero Piña, tal vez el elefante blanco más grande y costoso que ha existido en Santander

Este proyecto también diseñado por la U.I.S contemplaba, un centro comercial en el primer piso, en los pisos superiores funcionaria un taller de reparación y mantenimiento de los buses de los Operadores. Con una estación de Combustible.

Un Club para 70 conductores todo pago por Metrolínea, para financiar su construcción, con nombre propio se le entrego a la Firma Urbanas el 11.75 % del valor de cada pasaje como parte de pago por construir la obra. El valor tasado de la estructura para entonces lo consideraron en **\$ 90.000** Millones de pesos

Fueron tantos los errores por parte de los diseños de la U.I.S, que los constructores al iniciar la obra notaron que era necesario tomarse la vía Parralera en cinco metros de ancho, a pesar de esta irregularidad continuaron con la anuencia del interventor. Efectuaron un profundo hoyo en terrenos de la paralela, pasaron más de diez años para que Metrolínea reintegrara al servicio la vía paralela, previa construcción de un muro y otras obras adicionales collo relleno del hueco, con un costo superior a los cinco mil millones de pesos. Por este error de diseño nunca nadie respondió. Se le cancelaba al Interventor sus honorarios por los mismos constructores, constituyéndose una severa irregularidad

Urbanas abandona la obra y pidió una fortuna de indemnización, entre las justificaciones alegaron que le habían prometido entradas por el transporte de 350.000 personas diarias y ya vimos que esa cifra nunca se alcanzó. Llegaron a conciliación y pactaron **\$ 190.000** millones de pesos, el alcalde Hernández no acepto la conciliación apelando a los estrados judiciales, la deuda se calcula que hoy pasa de los trescientos **mil millones de pesos** por efecto de interés, que en caso de fallar en contra de Metrolínea pagaremos los ciudadanos

Logran los directivos de Metrolínea que su Junta Directiva aprobara que el 11.75 que utilizaba la firma Urbana pasara al presupuesto general de la empresa, más dinero para despilfarrar

Se acondiciono un taller en terrenos de un particular para que sirviera de garaje de los buses, estación de combustible, oficinas de los transportadores, taller de reparaciones, etc. Todo lo anterior transitoriamente hasta construir los Talleres en Papi Quiero Piña.

Han invertido en acondicionamiento y pago de arriendo más de **20.000. millones** de pesos y continuamos cancelando por arriendo más de cien millones de pesos mensualmente

Superficialmente miremos las fortunas gastadas en otros dos elefantes blancos.

El terminal de Girón adjudicado a la firma Portal de Girón, en el año 2015 en \$ **19.532.614. 234** millones de pesos, sin los reajustes del caso. El lote tiene una extensión de 18.000 metros cuadrados, pero al efectuar el replanteamiento para iniciar la obra de acuerdo a los diseños se necesitaban cinco mil metros más. Error del proyectista. Avanzada la obra descubrieron que por todo el centro del lote se encontraba un gasoducto, nuevos gastos para desviar las tuberías. Terminaron las obras en Mayo de 2.018, el Municipio de Girón no aprobó las obras ejecutadas por que carecían de bahías para la entrada y salida de automotores y se les olvido construir un puente peatonal para que los usuarios no corrieran peligro al atravesar la vía Nacional que lleva a Bogotá. Hace un año la Contraloría General de la Republica pudo constatar que varias losas del pavimento sin ser utilizadas habían fallado. La obra **JAMAS** se ha puesto en funcionamiento y su locación en totalmente anti técnica lo que obligaría a los usuarios perder más de una hora en el recorrido hacia Bucaramanga en sus dos sentidos

El Portal del Norte otro elefante blanco. Se le adjudica a la firma Ismo col, su construcción valdría \$ **31.824.861.249**.(sin reajuste) Cuando la obra se inicia encontraron que existía una falla en el terreno y se incrementa en más de cuatro mil quinientos millones de pesos por

muros de contención para evitar derrumbes, sin contar con los costos de la Interventoría. No olvidemos que se contrataron y cancelaron tres diseños de la obra a diferentes empresas

La obra nunca se ha puesto en servicio, una de las causales su antitécnica localización

Llegamos al gobierno del Alcalde de Bucaramanga actual, Dr. Cárdenas, los Gerentes que se han nombrado nunca han buscado una solución para resolver el problema del transporte masivo, continuaron los contratos en dicha empresa por millones de pesos para asesorías y estudios sin fundamento alguno. El señor Alcalde le inyectó varios millones a una quiebra

Son miles de millones que sean desaparecidos, malas inversiones, fraudes como el no pago de estampilla pro asilos, obras inconclusas, adjudicaciones sospechosas y mucho más, cualquier ciudadano preguntaría donde estaban los entes de Control, llámese Contralorías, Procuradurías, Personerías que hicieron, cuantos culpables han sido condenados, nadie responde.

He tratado de hacer un resumen de la Historia de la Empresa dejando por fuera muchos errores que contribuyeron a la quiebra anunciada de Metrolínea donde se invirtieron billones de pesos.

Hasta varios de los contratistas en las obras de acondicionamiento para la vía exclusiva de Metrolínea, aparecieron implicados en el Cartel de los Moreno en Bogotá, estas anomalías se pusieron en manos de la Fiscalía en su tiempo, el 30% por ciento de los despilfarros y sobrecostos salieron de los impuestos de los ciudadanos del área, el restante 70% del presupuesto de la Nación

Lo verdadera realidad es la desidia con que se ha abocado el problema.

Hace varios años los funcionarios de Metrolínea deberían tener una solución para resolver la obligación de tener un transporte para los moradores del área metropolitana.

Los funcionarios y Alcalde Bucaramanga no han presentado una verdadera solución como lo es una apertura inmediata de licitaciones para buscar un transporte prestado por empresas conectoras del ramo con bases económicas y que sean garantía para no caer en otro gran fracaso, donde están los estudios porque no se han hecho muchas preguntas e inquietudes

Como salvar a una empresa donde uno de sus operadores hace tiempo dejó de funcionar y el que queda cuenta con menos de cuarenta unidades de transporte totalmente obsoletas, que suman millones de kilómetros recorridos, que tienen inmensas deudas sus propietarios impagables. Solo existen chatarras

Da grima escuchar a la Gerente que estamos buscando la salvación de Metrolínea. Como, de qué forma van a cancelar las deudas contraídas que suman millones y millones. Todo lo propuesto no tiene base de sustentación

Por favor, háblenos de una empresa de transporte manejada por los transportadores y supervigilada por los entes del Municipio, llámese la nueva Metrolínea responsable de controlar y vigilar la operación.

Triste pero cierto uno de los resultados negativos independiente del servicio es la repercusión que ha tenido esta quiebre en la Movilidad

Los usuarios desesperados por transportarse han acudido a comprar sus respectivas Motos, que en la actualidad llegan a **531.048** matriculadas. en el Área Metropolitana, en escaso tiempo duplicaran a los vehículos automotores.

Espero que esta información contribuya a presionar una pronta solución del Transporte Masivo de Pasajeros

AQUILES TORRES BRETON

Ing. De Vías y Transportes