

# Comentario

## TREN METROPOLITANO DE MEDELLIN

Hace varios meses que un grupo de consultores locales con asesoría foránea concluyó el estudio de prefactibilidad sobre el tren metropolitano de Medellín. Ese estudio no se ha debatido ni se ha publicado; con base en él, la administración local ha venido gestionando un aporte del presupuesto nacional para financiar el 50% de la construcción del proyecto, con resultados hasta el momento negativos, a juzgar por recientes noticias de prensa. Una de ellas indicaba que el Gobierno Central sometería el estudio al juicio de entidades internacionales, con el ánimo de obtener financiación en caso de juzgarse favorable su factibilidad.

A juicio de este comentarista, el resultado de tales gestiones será francamente negativo, así se matice con una suavidad diplomática. Porque en la base del análisis económico del estudio se comete un error de tal magnitud que, al resaltarlo, se desbarata totalmente la (supuestamente demostrada) factibilidad del proyecto.

Es parte de la evidencia irrefutable que, en los sistemas de transporte público urbano, a medida que se consideran alternativas de mayor velocidad, se aumentan los costos de operación. Así, cualquiera puede viajar gratuita, aunque muy lentamente (a pie), o un poco más rápido pero a costa de una tarifa modesta (bus), o mucho más rápido a un alto costo (avión), o en puntos intermedios de velocidad y costo. Solo en casos de evidente ineficiencia no se cumple este principio<sup>1</sup>. Y en verdad, la lógica de la decisión está en resolver hasta cuánto se está dispuesto a pagar para lograr ahorros en tiempo de viaje. Sin embargo, re-

<sup>1</sup> En el caso del tren de Medellín, los costos de construcción serían reducidos, ya que existe un derecho de vía disponible. Los costos de operación, sin embargo, serían comparables a los de un metro, y su orden de magnitud similar al que se discute en el artículo "Pautas para una Decisión Sensata sobre Transporte Masivo en Bogotá", que aparece en esta entrega de *Coyuntura Económica*.

sulta que el tren de Medellín no solo es mucho más rápido que los actuales buses, sino que su costo de operación es considerablemente menor. Tal resultado, evidentemente erróneo, fue aprovechado por los consultores para argumentar que los *ahorros en costos de operación* debidos al hecho de que los futuros usuarios del tren no tendrían que utilizar los buses eran entonces un beneficio económico del proyecto. Y, al detallar las proyecciones de beneficios, resulta que ese rubro oscila entre el 50% y el 77% de los beneficios anuales.

La magnitud de las cifras se puede ilustrar con un ejemplo: para 1990, se estima que los costos totales de operación del tren serán de \$244 millones; y que si no se construyera el tren, el costo de transportar sus pasajeros en bus sería de \$1.105 millones. Esto equivale a afirmar que el costo de operación del tren sería casi cinco veces inferior al de los buses.

Esta afirmación contradice toda evidencia y es definitivamente errónea. La verdad es que el costo de un sistema como el propuesto para Medellín es varias veces superior al costo de los buses actuales, y que si se utilizan cifras correctas, la tasa interna de rentabilidad, estimada por los consultores en un magro 13.6%, se vuelve mayor, pero con signo negativo.

Ojalá esta nota despierte alguna controversia y se dé el debate que los habitantes de Medellín merecen.

**Jorge Acevedo**