



ALERTA TEMPRANA SOBRE EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA BOGOTÁ

Dirigida a:

Alcalde Mayor de Bogotá
Secretaría Distrital de Movilidad
Ministerio de Transporte

Bogotá Cómo Vamos, Transparencia por Colombia y otra serie de organizaciones que trabajan por la movilidad sostenible en la ciudad, estamos comprometidas con el mejoramiento de la movilidad en Bogotá y consideramos que los procesos y decisiones que se están tomando pueden generar mayores efectos si se amplía la información sobre los mismos y se abren espacios de participación a la ciudadanía con la oportunidad de opinar y manifestarse sobre las alternativas que se están construyendo.

En particular nos preocupan algunos elementos del proceso tanto contractual como de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público que está a punto de ser licitado (en un principio se había anunciado que la licitación se abriría el 01 de diciembre del 2009, la semana pasada se informó que se abrirá a mitad de enero de 2010). Es por esto que **invitamos al Señor Alcalde Mayor de Bogotá y al resto de las autoridades públicas distritales y nacionales para que se aplase la apertura de la licitación pública que adjudicará los contratos de operación en 13 zonas de la ciudad** hasta que no se haya dado una discusión amplia y suficiente que permita aclararle a la ciudad algunos aspectos como:

- No existe ningún mecanismo que permita a la administración distrital recuperar los más de 25 mil millones de pesos que el gremio transportador le debe a la ciudad por concepto del factor de calidad, ni tampoco para el cobro de varios miles de millones más por concepto de multas impuestas a los conductores. La señal que envía la estructuración del SITP es de “borrón y cuenta nueva” para los transportadores, con un evidente detrimento patrimonial para la ciudad. *En la práctica se está condonando esta deuda a los transportadores.*
- Según los prepliegos que se han dado a conocer, será necesario chatarrizar alrededor de 9.000 unidades de transporte público. Los costos de este proceso serán cargados a las concesiones y serán trasladados, de una u otra forma, a los usuarios; es decir,



se condona la deuda pasada y los usuarios tenemos que volver a pagar el proceso de chatarrización. *¿Cuál es el sustento técnico de esta decisión?*

- Hasta hace poco menos de un mes las autoridades distritales habían diseñado que los contratos de concesión serían por 12 años (lo cual es lógico pues responde a la vida útil de la flota), sin embargo, el plazo para las concesiones se amplió a 24 años. *¿Con qué criterios la administración toma esa decisión y en la práctica obliga a los ciudadanos a quedar matriculados por 24 años siendo posible que un periodo más corto se pueda evaluar e ir mejorando?, ¿a quién beneficia esta decisión en la práctica?.* De nuevo solicitamos que el gobierno distrital que publique los estudios técnicos del SITP, así como también las actas o memorias de las reuniones en las que se tomaron estas decisiones.
- La no entrada en operación del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario -SIRCI- previo a la operación del SITP pone en riesgo el inicio de éste. La licitación del SIRCI debería estarse adelantando paralelamente a la del SITP. *¿Por qué no se está haciendo?*
- La estructuración del SIRCI, que tiene un componente clave para el usuario, no ha contado con la participación de ninguna organización o entidad que pueda tener representación del usuario (BCV, CCB, Federación de Consumidores, Universidades). Tampoco se ha realizado ninguna convocatoria o promoción para que los usuarios se organicen (contrario a lo que se ha hecho con los transportadores). Se refleja, una vez más, que el usuario siempre es el último protagonista del sistema de transporte. *¿Por qué estos temas, al parecer, se están concertado sólo con una de las partes interesadas?*
- Se requiere una campaña de comunicación que eduque a todos los actores y usuarios del sistema. El principal problema del sistema integrado que se reconoció y evidenció en Santiago de Chile fue la falta de educación e información previa a la entrada en operación del SITP. *¿Por qué no hay una campaña de difusión y educación sobre el SITP mientras sí hay una campaña de propaganda sobre Metro que es una decisión que en términos del cronograma mismo de la administración será posterior al SITP?*
- No se conoce la estrategia e inversión en el espacio público del SITP. Necesariamente se tendrán que construir paraderos adecuados ya que los actuales no tienen capacidad para concentrar a la gran cantidad de usuarios. *¿Cuál es la estrategia?*



- Es lamentable que la competencia para la determinación de la tarifa al usuario haya quedado en manos de decisiones políticas. Se omitió considerar otros esquemas que bien funcionan en ciudades como Belo Horizonte, Madrid y otras, donde se establecen mecanismos técnicos y de equilibrio que compensan adecuadamente a los actores y permiten que la distribución del ingreso no afecte el alza de la tarifa. Los transportadores tienen la posibilidad de influir políticamente en la determinación tarifaria ya que siempre han financiado campañas y tienen un gran poder de lobby. *¿Cómo se podría mejorar este aspecto?*
- El modelo de contrato entre Transmilenio y el concesionario otorga derechos muy particulares a este último, como por ejemplo, proponer nuevas rutas y servicios en la zona concesionada así como modificaciones a los Manuales de TRANSMILENIO S.A. También tiene el derecho de proponer a TRANSMILENIO S.A. la explotación de cualquier negocio colateral al SITP (incluida la publicidad). Se evidencia con este tipo de cláusulas posibles “micos” jurídicos que hacen perder autoridad e independencia al ente gestor.
- Un aspecto clave para el cambio de esquema empresarial es control de la flota. Se establece que las empresas operadoras deberán ser propietarias de la flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el **control total** de la misma. Dentro de las opciones para tener tal control total se consagra, entre otras, el “arrendamiento operativo”. Esta figura no es un contrato que tipifique el Código de Comercio, mucho menos el Código Civil y no lo regula el contrato, por lo tanto, es una cláusula que puede ser burlada tranquilamente atendiendo su imprecisión y ambigüedad. *¿Cómo proteger el interés público en este caso?*
- No es evidente la articulación e integración de la primera línea del Metro dentro del SITP, se requiere una revisión de los modos que integran el sistema y la manera en que estos interaccionan.

En consecuencia, tanto para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público como para la construcción del Metro, estamos convencidos de que la participación abierta y constructiva magnificará el impacto en la calidad de vida de los bogotanos, a partir de los beneficios del mejoramiento sustancial de su movilidad. Por consiguiente reiteramos al Gobierno Nacional y Distrital, a que abra una amplia discusión en la materia con transportadores, universidades, gremios y organizaciones ciudadanas interesadas en el mejoramiento de la calidad de vida de Bogotá.