

ANEXO 2

Asunto: Sistema Integrado de Transporte y Transmilenio

Fecha: 9 de marzo de 2012

Juan Carlos Flórez A.

RIESGO DE ALTO IMPACTO: TRANSMILENIZAR TODO EL TRANSPORTE PÚBLICO CON EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

El 7 de marzo de 2012 vía twitter el alcalde Gustavo Petro dice:



El 11 de marzo de 2012 vía twitter el alcalde Gustavo Petro dice:



I. Transmilenio:

A. Fases del Transmilenio:

Según el CONPES 3093 del 2000, en el numeral III, se prevé la construcción y operación del Sistema en cuatro etapas de la siguiente forma:

- Etapa 1998-2001: Calle 80, Caracas y Autopista Norte con un total de 41Km.
- Etapa 2001-2006: Américas, Avenida Suba, NQS, Carrera 10, Carrera 7, Calle 26, Calle 170, Calle 6, Avenida de los Cerros y C.F.S con un total de 131.4Km
- Etapa 2006-2011: Avenida Boyacá, Avenida Primero de Mayo y Calle 13 con 84.9Km de extensión total
- Etapa 2011-2016: Avenida Villavicencio, Avenida 68, Avenida Calle 63, Calle 200, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Longitudinal de Occidente y la extensión de la Autopista Norte con un total de 120.7Km.

Durante los gobiernos de Enrique Peñalosa y Antanas Mockus se construyeron 84 kilómetros de troncal. Durante los gobiernos de Luis Eduardo Garzón y Samuel Moreno solo se construyeron 20 kilómetros que serán entregados bajo el gobierno de Gustavo Petro.

Tabla 16 Evolución de demanda 2000-2008 (Pasajeros/Día)

Troncal / Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Calle 80	71,860	139,709	150,930	153,197	158,878	136,917	139,169	150,700	155,008	158,086
Troncal	41,679	81,032	87,540	88,855	84,355	78,840	81,590	89,574	90,361	93,237
Alimentacion	30,181	58,677	63,390	64,342	74,523	58,077	57,579	61,126	64,647	64,849
Autonorte	94,375	183,481	198,218	215,771	245,708	272,961	285,183	317,287	317,941	335,700
Troncal	81,163	157,794	170,468	185,564	208,025	231,686	240,071	267,305	268,899	285,299
Alimentacion	13,212	25,687	27,750	30,207	37,683	41,275	45,112	49,982	49,042	50,401
Américas+Eje	0	0	52,404	104,667	185,352	199,706	214,034	242,682	257,773	282,051
Troncal	0	0	41,400	82,687	144,803	145,333	153,217	176,907	189,990	213,912
Alimentacion	0	0	11,004	21,980	40,549	54,373	60,817	65,775	67,783	68,139
Caracas	180,674	351,262	379,474	395,638	429,388	422,820	434,937	461,792	500,740	520,880
Troncal	144,540	281,010	303,580	316,511	342,914	335,006	341,644	367,970	399,070	415,997
Alimentacion	36,134	70,252	75,894	79,127	86,474	87,814	93,293	93,822	101,670	104,883
NQS	0	0	0	0	0	114,170	137,242	164,040	171,866	192,405
Troncal	0	0	0	0	0	101,059	114,247	135,777	143,458	157,529
Alimentacion	0	0	0	0	0	13,111	22,995	28,263	28,408	34,876
Suba	0	0	0	0	0	76,628	101,598	110,954	115,781	121,438
Troncal	0	0	0	0	0	50,073	56,535	66,025	67,649	70,811
Alimentacion	0	0	0	0	0	26,555	45,063	44,929	48,132	50,627
Total	346,910	674,453	781,025	869,273	1,019,326	1,223,202	1,312,163	1,447,455	1,519,109	1,610,560
Troncal	267,383	519,837	602,987	673,617	780,097	941,997	987,304	1,103,558	1,159,427	1,236,785
Alimentacion	79,527	154,616	178,038	195,656	239,229	281,205	324,859	343,897	359,682	373,775

https://www.transmilenio.gov.co/portal_transmilenio/AdmContenidoUpload/javier.hernandez/Documents/SITP/CuartoDatos/Plan%20Marco%20Sistema%20Transmilenio.pdf

Teniendo en cuenta el ritmo de construcción de troncales y el cuadro de evolución de demanda, se puede afirmar que Transmilenio moviliza en los mismos 84 kilómetros de 2005 los más de 500.000 pasajeros adicionales que hoy utilizan el sistema.

10 de marzo de 2011: Caracol radio: según las estadísticas oficiales cada año la demanda del sistema Transmilenio aumenta, en promedio, en 8,5 por ciento. En el 2006, Transmilenio movilizaba un millón 200 mil pasajeros al día; en el 2007, un millón 304 mil; en el 2008, un millón 450 mil; en el 2009, un millón 677 mil y en el 2010, la cifra llegó a un millón 710 mil. (<http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/en-85-por-ciento-al-ano-crece-la-demanda-de-pasajeros-de-transmilenio/20110310/nota/1437249.aspx>)

Y aunque en los últimos años, se han incorporado cerca de 500 nuevos buses articulados y 200 alimentadores, el (ex) gerente de Transmilenio, Fernando Páez, reconoce que esta no es una solución efectiva a las fallas del servicio si no se construyen nuevas troncales: "la infraestructura vial tiene también una capacidad y lo que generaríamos es congestión de buses en las vías. Lo que sí es importante es que con la apertura de nuevas troncales se generan nuevos recorridos y nuevas conexiones que hace que las troncales actuales se despejen", explicó. (<http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/en-85-por-ciento-al-ano-crece-la-demanda-de-pasajeros-de-transmilenio/20110310/nota/1437249.aspx>).

Se calcula que en Transmilenio pueden ir hoy entre 7 y 9 personas por metro cuadrado.

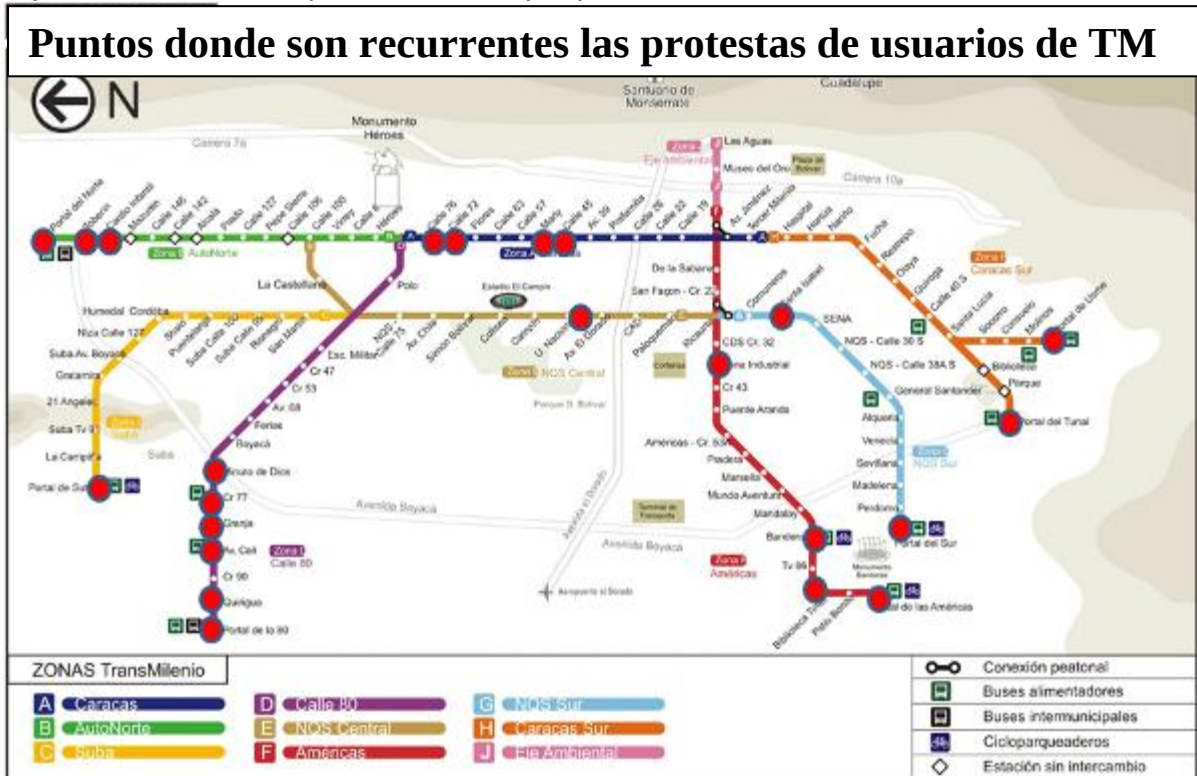
http://www.facebook.com/note.php?note_id=42618070940,

<http://www.semana.com/desarrollo-urbano/transmilenio-recargado/121391-3.aspx>,

http://www.bogotaampm.com/contenidos/index.php?option=com_content&view=article&id=7240:transmilenio-10-anos-despues&catid=1:timas

10 de marzo de 2012: www.lasillavacia.com: “En lo que va corrido del año ya se han producido más de diez protestas, y la semana pasada fueron tres. En 2010 hubo 216, y el año pasado, aunque no hay cifras consolidadas, también hubo decenas”.

Los siguientes son algunos de los lugares donde son recurrentes los bloqueos por quejas de los usuarios por el servicio que presta Transmilenio.



II. Carrera 7

Esta importante vía de Bogotá en los últimos 5 años ha sido objeto de diversas propuestas por parte de los alcaldes de turno:

- Inicialmente la carrera 7 haría parte de la fase III de Transmilenio.
- En diciembre de 2007 el gobierno del alcalde Luis Eduardo Garzón adjudicó la construcción de la calle 26 y la carrera 10.
- En 2008 el alcalde Samuel Moreno dijo que la primera línea del Metro de Bogotá iría por la carrera séptima.
- En 2010 el mismo alcalde Samuel Moreno propuso desarrollar por la carrera 7 un "Transmilenio ligero"
- En 2011 la alcaldesa encargada Clara López desechó el Transmilenio ligero y propuso la construcción de un corredor verde por la carrera 7.
- En 2012 el alcalde Gustavo Petro propone implementar un tranvía por la carrera 7.

¿Cuál es el futuro entonces de la carrera 7?

III. Sistema Integrado de Transporte Público:

El Sistema Integrado de Transporte como está concebido va en la dirección de enfrentar los mismos problemas que los que vive hoy Transmilenio.

A. Cronograma de implementación del SITP:

El Decreto 309 de 2009, "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones" define los aspectos generales del SITP. En su artículo 19 establece las siguientes etapas para el SITP:

- Fase 1 SITP: la preparación para la implementación del SITP contempla fundamentalmente los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI (Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario).
- Fase 2 SITP: la implantación gradual de la operación se hará a partir de la adjudicación de las licitaciones de operación zonales y del SIRCI. Se iniciará gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total. Cada zona tendrá una fecha de inicio de operación. Durante la implementación gradual las zonas que aún no se hayan integrado, mantendrán las condiciones de prestación del servicio del actual sistema de transporte público colectivo hasta tanto los operadores SITP inicien la prestación del servicio.
- Fase 3 SITP: la operación Integrada del SITP contará con la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.
- Fase 4 SITP: la integración con los modos férreos corresponde a la integración con el Metro.

Según la Cartilla Destino Capital, publicada por la Secretaria Distrital de Planeación en 2009, las fechas preliminares previstas para cada una de estas fases son:

- Fase 1: Inicio: Segundo semestre de 2009
Culminación: Primer Semestre de 2010
- Fase 2: Inicio: Una vez culmine la Fase 1
Culminación: Octubre de 2011
- Fase 3: Inicio: Una vez culmine la Fase 2. Esta Fase no prevé una fecha de culminación en la medida en que se espera que las mejoras a la infraestructura del sistema vial y el proceso de ajuste de la oferta a la demanda de transporte se generen de manera permanente en la ciudad.
- Fase 4: Inicio: 2008 (A partir de la contratación de los estudios de la primera línea del Metro en el marco del SITP).

Culminación: Una vez entren a operar los modos férreos (Metro y Tren de Cercanías) y se integren al Sistema otros modos como el transporte intermunicipal y el transporte público individual.

B. Cronograma de los retrasos en la implementación del SITP:

15 de agosto de 2006: Catalina Velasco, directora del Departamento Administrativo de Planeación Distrital; Justo Germán Bermúdez, secretario de Tránsito y Transporte y el alcalde Luis Eduardo Garzón firmaron el decreto 319 en donde se estableció el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá.

25 de marzo de 2008: El Espectador: la promesa hecha por Luis Eduardo Garzón de tener sistema integrado de transporte como regalo de cumpleaños para Bogotá, no se cumplió. La Secretaría de Movilidad del gobierno de Samuel Moreno aseguró que “la pasada administración no dejó nada en concreto y que por esta razón están en un proceso de reingeniería. Si siguen así las cosas el plan maestro arrancaría solo hasta principios del próximo año”.

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-sistema-integrado-de-transporte-realidad-o-promesa>

25 de marzo de 2009: Revista Semana: “Tribunal Administrativo de Cundinamarca le dio plazo de cuatro meses al distrito para poner en práctica la sistema integrado de transporte público (SITP), el cual estaba previsto que entrara en funcionamiento en agosto de 2007”. <http://www.semana.com/desarrollo-urbano/fallo-ordena-cumplir-sistema-integrado-transporte-publico/122064-3.aspx>

6 de abril de 2010: Revista Supuestos de la Universidad de los Andes: el secretario de Movilidad de Bogotá dijo: “la implantación se iniciará a partir del primer trimestre del 2011. Cuando se termine la administración Samuel Moreno deben ir por lo menos 9 o 10 meses de implantación del SITP, qué es un proceso gradual”. <http://revistasupuestos.uniandes.edu.co/?p=79>

22 de enero de 2012: El Tiempo: el alcalde Gustavo Petro dice que la contratación de la fase III de Transmilenio prevé tumbar el puente de la carrera 7a. con calle 26 y el contratista dice que está facultado para terminar ese puente hasta dentro de un año. Esto significa que no habría uso de la calle 26 sino hasta ese periodo. Eso significaría que se aplazaría la entrada del SITP. <http://www.gustavopetro.com/index.php/noticias/151-la-calle-26-no-podra-quedar-lista-este-ano-gustavo-petro>

21 de febrero de 2012: Radio Santa fe: la secretaria de movilidad de Bogotá, Ana Luisa Flechas, señaló que el distrito espera poner en funcionamiento el sistema integrado de transporte público (SITP) en junio o julio próximos, y advirtió que con su operación se reduzca considerablemente el caos vehicular que afronta la ciudad. <http://www.radiosantafe.com/2012/02/21/distrito-espera-poner-en-funcionamiento-el-sitp-a-mitad-de-ano/>

C. De 0.8 a 1.5 de renta mensual para los transportadores por 24 años

Los socios minoritarios dueños de bus recibirán una renta mensual del 0,8 por ciento por el valor del bus durante 24 años. Eso fue presentado en la socialización del proceso de estructuración del SITP.

1 de marzo de 2010: Semana: El Sistema Integrado de Transporte genera dos sensaciones dentro de los transportadores. “Por un lado, la propuesta del nuevo sistema hace que los pequeños transportadores sientan temor, pues sostienen que el Sistema Integrado de Transporte está diseñado de una forma que los dejará por fuera. Por el otro, la importancia de su servicio para la movilidad de los bogotanos los hace sentir que tienen la sartén por el mango para presionar una negociación que los deje satisfechos”. Aunque estaban en negociaciones el gobierno distrital y los transportadores, Alfonso Pérez, presidente de la Asociación de Pequeños Transportadores (Apetrans), convocó un paro indefinido.

Según Semana, “Hacer las cosas bien, para ellos (los transportadores), es que no les vayan a afectar sus bolsillos con la entrada en vigencia del nuevo sistema de transporte”. Para Alfonso Pérez, la administración con los pliegos del SITP está dejando por fuera del negocio a quienes no tienen un capital semejante al que piden sólo para concursar en la licitación. También dicen que el gobierno “está imponiendo unas tarifas que considera irrisorias para los servicios que prestarían. Las explicaciones que ha dado en varios medios de comunicación es que algunos transportadores lograron comprar vehículos de 60, 100 ó 200 millones de pesos, pero la paga que recibirían será muy poca y está impuesta por la misma Alcaldía sin negociación previa”. <http://www.semana.com/problemas-sociales/pelean-transportadores-bogota/135692-3.aspx>

4 de marzo de 2010: Caracol Noticias: en medio de un paro de transportadores en Bogotá, luego de varios días de discusión el distrito y los transportadores lograron llegar a un acuerdo. “El acuerdo consiste en que los transportadores recibirán con Sistema Integrado de Transporte Público una renta fija mensual del 1,5 por ciento, que fue lo que finalmente ofreció el alcalde Samuel Moreno. Inicialmente los pequeños propietarios pedían un 5 por ciento, que luego bajó al 3%, posteriormente al 2% y, tras una acalorada negociación que ayer terminó suspendida, se logró bajar la oferta al 1,8 por ciento. Además, el margen de renta anual para los propietarios de estos vehículos será del 18 por ciento libre de impuestos y para quienes decidan venderlo al distrito o chatarrizarlo, se incrementará el valor de venta del automotor en un 5 por ciento, para los modelos 2001 en adelante”.

4 de marzo de 2010: www.lasillavacia.com: en el blog Blogoeconomía fue publicada la siguiente entrada sobre la renta fija del SITP:

“En la discusión sobre el Sistema integrado de transporte público (SITP) entre el distrito y los dueños de buses de Bogotá el principal punto de la discordia está en las condiciones mediante las cuales los nuevos concesionarios adquirirán los buses a los actuales propietarios. Bajo el esquema del SITP la ciudad será dividida en 13 zonas y cada una de las zonas será adjudicada a un consorcio que se encargará de administrar la flota de transporte público colectivo que opera en esa zona, con esto se busca darle orden al transporte público en Bogotá, acabando la guerra del centavo, reduciendo el número de buses en circulación e integrando el sistema de transporte público colectivo con el Transmilenio.

El plan contempla tres mecanismos para traspasar el control total de un bus de los actuales dueños al concesionario: 1. El propietario vende el bus al concesionario, 2. El propietario cede el bus al concesionario a cambio una participación en la empresa y 3. El propietario entrega el bus al concesionario y este se compromete a pagarle una renta mensual fija durante 24 años. Los tres mecanismos de traspaso del control del vehículo constituyen una venta, sin embargo, dentro del mecanismo de renta fija la venta del bus va atada a un crédito que el propietario otorga al consorcio para la adquisición del mismo, por lo tanto en este mecanismo hay dos factores que se deben considerar: el precio de los buses usados y las condiciones del crédito (tasa de interés y plazo). Es en el componente del crédito (la renta fija) donde se ha centrado la mayor parte de la discusión.

Una renta fija del 1.5% del valor del vehículo, como la que ofrece el distrito, equivale a una tasa de interés del 19.25% efectivo anual en un crédito de cuota fija por 24 años, comparando esto con la DTF actual de 4.02% la rentabilidad que le ofrecen a los propietarios de buses es muy atractiva, de hecho excesiva. Ante estos argumentos los propietarios de buses afirman que no es cierto que el negocio sea tan bueno, argumentan que ellos pagan cuotas más altas por los créditos sobre sus vehículos que lo que recibirán por concepto de renta fija, y por lo tanto salen perdiendo en el corto plazo. Por eso demandan una renta fija del 2% del valor del vehículo lo que equivale a una tasa de retorno del 26.72% EA.

El problema que describen los propietarios radica en que seguramente ellos pidieron un préstamo a 5 años para financiar la compra de los buses y ahora los venden pero se los pagan con las condiciones de un crédito a 24 años, por lo tanto existe un desfase en los plazos de los activos y pasivos de los propietarios. ¿Cómo se puede solucionar este problema sin incrementar la renta fija? La solución es homologar los plazos de los activos y los pasivos, la manera más sencilla es permitir que los propietarios vendan sus derechos sobre la renta fija y usen este dinero para pagar los saldos de sus deudas. Bajo este esquema, un mercado donde se negocien estos derechos podría incluso permitir que la renta fija fuese menor al 1.5% mensual que ofrece el distrito, lo cual beneficiaría a los usuarios finales del SITP ya que la financiación para el pago de esos retornos excesivos se hace en parte con las tarifas que pagan los usuarios.

Desafortunadamente en el pliego de condiciones. Se estipula que entre los compromisos para la incorporación de la flota actual y la participación de los propietarios en los consorcios para el SITP, los propietarios no pueden ceder sus derechos sobre la renta fija sin autorización del consorcio durante los 6 primeros años después de ceder el control del vehículo, un requerimiento cuyo propósito es permitirle a los consorcios tener un control injustificado sobre los propietarios y se debería reconsiderar". Jairo A. Rendón es quien firma esta entrada.

4 de marzo de 2010: www.eldia.co: Cada día del paro de transportadores le cuesta a la ciudad 2.500 millones de pesos. Eso significa que por los 4 días que lleva la protesta de los transportadores, la ciudad ha perdido más de 10.000 millones de pesos, según datos del entonces secretario de hacienda de Bogotá, Juan Ricardo Ortega.

http://www.eldia.co/index.php?option=com_content&view=article&id=3207:costo-economico-y-social-del-paro-de-transportadores-en-bogota&catid=36&itemid=9).

4 de marzo de 2010: Semana: los pequeños transportadores fueron ganadores y perdedores del paro. "Ganadores porque, pese a no haber alcanzado la totalidad de sus ambiciosas pretensiones, sacaron una rentable tajada que ya quisieran

otros negocios: ni más ni menos que un 18% anual sobre el valor de sus vehículos, durante 24 años, entre otras ventajas". "Perdedores porque demostraron que sus intereses, netamente económicos, están muy por encima del bienestar de la ciudadanía. Esa es la imagen que de ellos tiene hoy la ciudad". <http://www.semana.com/problemas-sociales/quienes-ganaron-quienes-perdieron-paro/135851-3.aspx>

13 de diciembre de 2011: El Tiempo: en primera instancia del Tribunal de Cundinamarca que ordenó a Transmilenio modificar los contratos con operadores privados con el fin de garantizar una mayor rentabilidad para el distrito. En su decisión, los magistrados José María Armenta Fuentes, Carmen Alicia Rengifo Sanguino y Sandra Lisset Ibarra Vélez señalan: "en criterio de esta sala, el diseño de la operación de Transmilenio debe modificarse de tal manera que Transmilenio alcance un mayor porcentaje de ingresos y de esta manera se dé prevalencia al interés general". Según las cifras del fallo, por cada pasaje que paga un ciudadano en Transmilenio, el distrito se queda con el 5,73 por ciento, mientras que el operador privado recibe el 71,10%. A su turno, la fiducia (donde se administran los dineros) obtiene el 0,04%, los concesionarios de recaudo reciben el 9% y los operadores de los alimentadores se quedan con el 14,13 por ciento restantes. (http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/articulo-web-new_notas_interior-10913269.html)

D. Tarifa:

El 5 de marzo de 2010, luego del paro de transportadores, el alcalde Samuel Moreno dijo que la tarifa no superaría los \$2.200. <http://www.lacariñosa.com/se-levanta-paro-de-transportadores-aclarando-que-tarifa-del-sitp-no-superara-los-2-200-pesos/>

En una presentación oficial de Transmilenio se dice que dependiendo de los servicios que se utilicen, la tarifa final para los usuarios podría ser de 1200, 1400, 1700, 1900 y 2200 pesos.



A este respecto el 3 de noviembre de 2011 en El Tiempo se afirma que “el distrito no se pone de acuerdo sobre la tarifa que tendrá el SITP. Mientras el (ex) gerente de Transmilenio, Fernando Páez, anunció que se acordó que el precio se mantuviera en 1.700 pesos para articulados, 1.400 para transporte colectivo y 500 por trasbordo, el secretario de Hacienda, Héctor Zambrano, expresó que el modelo financiero del SITP exige un reajuste en las tarifas y, por eso, el alcalde electo, Gustavo Petro, tendrá que decidir si se incrementa en 100 pesos la tarifa a partir del próximo año. Petro ha dicho que no quiere aumentos tarifarios”. (<http://m.eltiempo.com/colombia/bogota/implementacin-del-sitp-en-bogot/10701525>)

El 12 de diciembre de 2011 en Caracol radio, el alcalde electo dijo que “la implementación tiene un dolor de cabeza, implica elevar las tarifas para los usuarios. Quienes viven más lejos van a tener que pagar más ya que necesariamente realizarán un mayor número de transbordos”, dijo. “dentro de los cálculos que hemos estimado el costo por viaje llegaría a los 2 mil 100 pesos, para personas que usan buses de servicio público que cuestan actualmente mil 300 pesos”. [Http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/la-implementacion-del-sitp-implica-elevar-las-tarifas-gustavo-petro/20111212/nota/1591020.aspx](http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/la-implementacion-del-sitp-implica-elevar-las-tarifas-gustavo-petro/20111212/nota/1591020.aspx)

E. Problemas para el SITP:

8 de noviembre de 2011: El Espectador: Sistema Integrado de Transporte sin conductores: “aún no se cuenta con el número de conductores de buses y busetas necesarios”. “La falta de conductores tiene que ver con que actualmente Bogotá cuenta con 17 mil choferes de buses y busetas, pero para el SITP necesitaría unos 30 mil, todos ellos capacitados en las nuevas reglas de prestación del servicio”. “Además, de esos 17 mil conductores, la administración descartó a siete

mil, debido a que no cumplen con los requisitos exigidos para trabajar en el futuro sistema. Así las cosas, en menos de un año (el sistema entraría a funcionar en 2012), el Distrito tendrá que buscar y capacitar a unos 20 mil guías de buses en un proyecto que promete acabar con la guerra del centavo". <http://www.elespectador.com/impreso/bogota/articulo-310172-el-sistema-integrado-de-transporte-publico-no-tiene-conductores>

28 de diciembre de 2011: El Tiempo: Alerta por daño que causaría el SITP a la malla vial de Bogotá. Un estudio desarrollado por los ingenieros civiles Hugo Rondón, de la Universidad Distrital, y Carlos Urazán, de la Universidad de la Salle. "Los investigadores alertan sobre el daño que se podría causar el sistema en la malla vial, si la ciudad no se prepara". "Es cierto que se reducirá la flota, pero aumentará la carga sobre las vías", explicó Rondón. "Según el estudio, con el Sistema Integrado entrarán 2.742 buses padrones, que son como los alimentadores que hoy circulan, y que alcanzan un peso de 20 toneladas, en su cupo máximo. Los padrones pesan 3 toneladas más que los buses comunes y, de acuerdo con simulaciones adelantadas, generarían el impacto sobre el pavimento flexible de 16 busetas en las horas pico". El IDU confirmó que solo responderá al tema cuando conozca el estudio. [http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-10927555?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+eltiempo%2Ftitulares+\(eltiempo.com+--+titulares\)](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-10927555?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+eltiempo%2Ftitulares+(eltiempo.com+--+titulares))

30 de diciembre de 2011: El Tiempo: los desafíos de alcalde Gustavo Petro en materia del SITP son: "seis licitaciones por otorgar: una por 8.000 millones de pesos, para la instalación de paraderos y señalización, y las otras cinco, por 32.000 millones de pesos, para el proceso de comunicación". Otro es que los Patios de buses están por definirse, pues son 114, de 161 predios, los que ha verificado Transmilenio para que sirvan como patios de los 9 operadores. Sin embargo, ninguno está adecuado y aún falta, en varios de estos, la negociación con los propietarios. Solo tres operadores tienen los predios aprobados". Y "la chatarrización de buses no está lista. Con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) tendrán que salir unos 8.000 buses de los que hay actualmente en Bogotá. Sin embargo, hasta ahora se han chatarrizado solo unos 600. La nueva administración tendrá que velar por que durante la implantación gradual del SITP (que tomaría 18 meses), los 9 operadores cumplan con la chatarrización de los cerca de 7.400 faltantes, pues la idea es que no podrán rodar buses con más de 10 años de operación". http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10930631.html

25 de enero de 2012: El Espectador: Sistema Integrado aun sin paraderos: frente a la pregunta ¿Cómo van las obras complementarias del SITP: paraderos, vías, etc.? La directora del IDU, María Fernanda Rojas, afirmó que "Aquí lo que le corresponde al IDU era algo que nunca habíamos hecho: paraderos, pues siempre los había hecho Movilidad. Curiosamente, se había iniciado un proceso para unos paraderos y unas señaléticas del SITP y fue declarado desierto en diciembre. Entonces en este momento no hay proyectos de esa naturaleza. Lo que se ha

hecho a través de los distritos de conservación son arreglos sobre las rutas alimentadoras y ese tipo de cosas”.

<http://www.elspectador.com/impreso/bogota/articulo-322973-sistema-integrado-de-transporte-aun-sin-paraderos>

16 de febrero de 2012: El Tiempo: “Los transportadores que se ganaron la operación de los buses rojos afrontan divisiones internas y graves problemas financieros, que podrían atrasar aún más la entrada en circulación de los biarticulados por ese corredor. Las diferencias y la falta de recursos afectan a seis cooperativas y 1.500 pequeños propietarios de buses de Bogotá, que se agruparon en la empresa Coobus para participar en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)”.

En noviembre del 2010, esa firma resultó ganadora de la licitación de la calle 26 y toda la zona de transporte de Fontibón, en el occidente, donde se espera una facturación anual de pasajes de unos 250 mil millones de pesos, según cifras de Coobus. Aunque la empresa tenía la responsabilidad de ir comprando, gradualmente, un total de 66 buses biarticulados, desde septiembre pasado, eso no ha ocurrido debido a los problemas financieros.

El asunto se torna preocupante si se tiene en cuenta que la fabricación de estos vehículos puede tardar hasta ocho meses, y la idea de la administración distrital es operar la calle 26, de manera parcial y cuanto antes, a medida que concluyan las obras.

Se calcula que los dineros que necesitan los transportadores de la calle 26 ascienden a 90.000 millones de pesos, de los cuales 30.000 millones se requieren para poder contratar a los conductores, entre otros gastos.

Un “transportador, que pidió la reserva, dice que el pleito radica en que La Nacional se quiere quedar con la empresa. Mientras este pleito sigue sin resolverse, TransMilenio guarda silencio y la calle 26 continúa en obra, y ahora con sus operadores divididos, sin recursos y sin buses”.

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/otro-lio-en-la-26-transportadores-no-tienen-para-comprar-los-buses_11156063-4

F. ¿Y los ciudadanos qué?

El 12 de diciembre de 2011 en caracol radio, el alcalde electo dijo que el sistema integrado de transporte público no garantiza la comodidad de los usuarios dentro de los vehículos. “como además hay una disminución del parque automotor, los usuarios no van a encontrar una silla dentro de los buses. El pasajero va a ir más incómodo y va a tener que pagar más”, afirmó.

[Http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/la-implementacion-del-sitp-implica-elevar-las-tarifas-gustavo-petro/20111212/nota/1591020.aspx](http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/la-implementacion-del-sitp-implica-elevar-las-tarifas-gustavo-petro/20111212/nota/1591020.aspx)

IV. Experiencias Internacionales:

Lecciones desde Transantiago:

Paola Jirón, directora de Investigación y Desarrollo de la Academia Instituto de la Vivienda, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad de Chile, hace las siguientes precisiones sobre la experiencia de Transantiago:

- A partir de la experiencia de Transantiago los principales problemas de la integración son tres:
 - Excesivo énfasis en el modelo de los patrones de viajes, el cual pasó por alto las realidades locales sobre dónde, cómo y por qué las personas se movilizan y viven sus viajes diarios. Al dividirse la ciudad en diez zonas que se conectaban a un troncal, el número de conexiones promedio aumentó entre una y tres veces. Esto afectó los tiempos de viaje.
 - Redefinición completa y repentinamente de todo el sistema de transporte de la ciudad, afectando miles de personas, y el plan falló en reconocer las prácticas de movilidad y la ciudad como un constructor social elaborados a través del tiempo. Aunque el sistema previo era ineficiente, caótico e involucraba horas de viajes incómodos e inseguros, la cobertura estaba garantizada. Era posible llegar a la mayoría de los destinos que los usuarios se proponían, ya que el sistema había sido desarrollado a lo largo de muchos años en respuesta a las necesidades de las personas.
 - Relación con la débil concepción del transporte urbano, manifestando las grandes contradicciones presentes en los sistemas de planeamiento urbano y de transporte. Transantiago abordó la movilidad solamente desde el punto de vista del transporte público, ignorando otros modos de desplazamiento como automóviles, bicicletas, colectivos, taxis y viajes a pie. Por ejemplo, se disminuyó la flota de buses de 8.000 a 4.500 unidades. Sin embargo, al reducir la capacidad de los buses en un 25%, la frecuencia también bajó.
- Problema en el pago en Transantiago:
 - El principal problema se vincula al desconocimiento de las necesidades de adaptación locales. Gran parte de los usuarios de transporte público pertenecen a grupos económicos de medianos y bajos ingresos, que cuentan con dinero efectivo para viajar diariamente. La nueva tarjeta exigía ser cargada previo a su uso, lo que implicaba el diseño de múltiples modos de recarga. Sin embargo, al comienzo sólo se podía cargar tarjetas en las estaciones del Metro y en los grandes comercios, lo que produjo serios problemas para poder transportarse.

- Falta de información:
 - El Servicio de Atención a Usuarios del Transantiago (SIAUT) se diseñó para proporcionar información sobre las rutas a los operadores del servicio y a los usuarios. También estuvo a cargo de promover el nuevo sistema de transporte entre los ciudadanos, además de capacitarlos y educarlos al respecto. La estrategia comunicacional utilizada fue similar a la de una campaña de marketing, con el objetivo de vender el producto Transantiago. Una tarea educacional y efectiva hubiese facilitado comprender, además de la complejidad de lo que estaba a punto de suceder, el impacto cultural que un plan como este tendría en la vida de las personas. Las campañas públicas, además de entregar información difícil de comprender, fueron limitadas y se lanzaron un mes antes de la implementación. La gente no estaba informada y la poca comunicación disponible generaba temor y rechazo, por lo que el sistema comenzó a perder legitimidad, incluso antes de su implementación.

Fuentes:

- <http://www.editorialrevistas.com.ar/home/ultimas-noticias/525-la-implementacion-del-transantiago-desde-la-movilidad-cotidiana-urbana.html>
- <http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/1164883>

Lecciones de Belo Horizonte, Estado de Mina Gerais, Brasil.

- Dentro de los parámetros de operación del sistema de transporte en Belo Horizonte están definidos unos parámetros de calidad del servicio con respecto a la ocupación. Se establece un máximo de hora pico de 5 pasajeros por metro cuadrado y con un intervalo máximo entre buses que depende de la ruta y de la hora del día.
- BHTrans es la encargada de la fiscalización de que se cumplan estos niveles de servicio.
- En Belo Horizonte mediante la integración temporal abierta, el segundo viaje que toma un usuario tiene el 50% de descuento a través de la tarjeta electrónica de pago, pero quien paga en efectivo, debe pagar las dos tarifas. Ese descuento es entonces un gran motivador para que el usuario adquiera la tarjeta electrónica, razón por la que se requiere una estructura grande de puestos de venta y recarga de tarjeta para facilitar el servicio a los usuarios.
- La remuneración de las empresas operadoras está basada en los costos de operación calculados en una planilla que incluye todos los costos de insumos (combustibles, lubricantes, etc.) y que están asociados con criterios de productividad.
- Cámara de Compensación Tarifaria - CCT, gerenciada por BHTrans, tiene un consejo fiscal que se reúne mes a mes y está compuesto por entidades de diversa naturaleza en la ciudad. Todas las definiciones de tarifa pasan antes por este consejo, razón por la que nunca se han presentado en Belo

Horizonte casos de protestas, ataques a buses u otras manifestaciones ante incrementos en la tarifa, pues es muy bien discutida e informada a los diferentes tipos de intereses y representantes de la sociedad: usuarios, transportadores y gremios. Las funciones de este consejo facilitan enormemente la labor del Alcalde:

- Analizar, acompañar, monitorear los precios, coeficientes y la metodología de la planilla de costos de bus de Belo Horizonte;
- Analizar propuestas de reajuste de tarifas de bus.
- Acompañamiento en el cálculo de los ingresos y costos operacionales de transporte por bus en la CCT, inclusive en relación con los datos operacionales, tales como: cantidad de pasajeros, kilómetros producidos por la flota, etc.
- Publicación de artículos relativos a la política de transporte y tránsito y sus efectos sobre los costos de la CCT.
- Realizar un compendio de documentos, planillas, datos e información relacionados con el transporte urbano, objeto de estudio del Consejo.
- Responder quejas o demandas relativas a la CCT, formuladas por la sociedad o por los miembros del Consejo.

Fuente:

http://camara.ccb.org.co/documentos/5060_diseno_sitp_memorias_propuestas.pdf