bogotá

Síganos

La sección Bogotá del EL TIEMPO está en Twitte. Síganos en **@BogotáET**, con toda la información de actualidad y servicio.

Concierto. Galy Galiano estará en la Media Torta. 2 p. m. Entrada libre.

SITP: ¿por qué se llegó a esta crisis?

El provisional con pago en efectivo, los colados y la no implementación total del sistema son algunos de los karmas. EL TIEMPO analizó las salidas.

John Cerón
Redacción Bogotá

Movilidad

La crisis que vivieron esta semana 160.000 personas de Ciudad Bolívar, que se quedaron sin transporte por 24 horas debido a la decisión de TransMilenio de suspender 25 rutas del concesionario Suma del SITP por la falta de una póliza de cumplimiento, evidenció aún más el grave problema que afronta el sistema.

Creado en la administración de Samuel Moreno y Clara López (Polo Democrático), la implementación, que debía estar lista 18 meses después de su firma (febrero del 2011), no se dio.

Desde el principio, el SITP generó un hueco fiscal (hoy, según los operadores, puede ser de cerca de $ 8 billones). Y la crisis se agudizó al no entrar en operación dos de las nueve empresas (Coobús y Egobús).

Estos operadores tenían el 35 % de las rutas que hoy cubre el SITP provisional, que, según los expertos, no fue más que maquillar a los viejos buses del transporte público colectivo (TPC) con una calcomanía blanca en los costados.

Esta decisión se pensó como una transición en la administración de Gustavo Petro, pues la idea era convertir estos buses en zonales azules con validadores, pago con tarjeta y paraderos, mientras se buscaba una salida de la problemática de Coobús y Egobús, lo que nunca sucedió. La última prórroga dice que el SITP provisional irá hasta marzo próximo.

Lo cierto es que hoy no se ve una salida concreta. TransMilenio, como ente gestor, ha dicho en varios escenarios que existe la posibilidad de entregar estas rutas a los demás concesionarios o abrir una licitación para adjudicarlas. La decisión no se ha tomado.

A estos problemas se suma el de los colados, que, según datos de los operadores, puede llegar a ser del 50 por ciento, es decir, de cada 10 pasajeros, solo 5 pagan. "Esto se debe a la administración de Petro, que le abrió camino a la gratuidad, y todo el mundo quiere que el transporte público sea gratuito y nosotros no tenemos por qué subsidiarlo", dijo Víctor Raúl Martínez, vocero del SITP.

Pero no solo se trata de mirar el retrovisor, y los operadores cuestionan que en los últimos 22 meses de esta administración no se han dado soluciones radicales. El Distrito dice que se declaró el incumplimiento de los contratos de Coobús y Egobús, se ajustó la tarifa –lo que evitó que el déficit fuera de $ 1 billón–; también habla del proceso de pago a los pequeños propietarios, que está en curso, y de los 424 cambios operacionales. EL TIEMPO analizó con expertos las causas y las salidas de esta crisis.

johcer@eltiempo.com

De los más de 11.000 buses que circulan en Bogotá, 6.165 son del SITP y 4.828 del antiguo sistema. Abel Cárdenas / EL TIEMPO

2010-2011: SAMUEL MORENO
SE FIRMAN LOS CONTRATOS
En noviembre del 2010, la alcaldía de Samuel Moreno adjudicó el SITP para organizar el transporte en 13 zonas. En febrero se firmaron los contratos de concesión a 25 años, con la promesa de que la ciudad tendría un transporte organizado, eficiente y sostenible.

2011: CLARA LÓPEZ
TUVO A SU CARGO ETAPA PREPARATORIA
Tras la suspensión de Samuel Moreno, Clara López recibió la alcaldía como encargada en plena preparación del SITP, que tenía nueve meses de fase preoperativa para que los operadores se prepararan para asumir el servicio. firmó contratos de recaudo.

2012-2015: GUSTAVO PETRO
RESPONSABLE DEL SITP PROVISIONAL
Le correspondió implementar el SITP. Le estalló la crisis de Coobús y Egobús, que reunían a pequeños propietarios y tenían 35 % de las rutas de la ciudad. Nunca operaron y el sistema quedó a medias. Petro creó el SITP provisional. Le tomó la mayor parte del gobierno unificar las tarjetas.

2016-2017: ENRIQUE PEÑALOSA
22 MESES BUSCANDO SALIDAS
El gobierno de Peñalosa decretó la caducidad de los contratos de Coobús y Egobús, subió las tarifas para bajar el hueco fiscal y ha hecho cambios en las rutas, pero no ha logrado eliminar el SITP provisional, que va para 3 años, cuando debió durar pocos meses.

Lo que no se hizo

- **No se implementó** totalmente el sistema en el tiempo estipulado, y dos operadores nunca salieron a operación. Eso dejó desprotegido el 35 por ciento de las rutas que hoy cubre el provisional, ubicadas en Perdomo, Suba centro y Fontibón.
- **Patios.** No se han habilitado los patios taller, y la mayoría siguen funcionando como espacios provisionales. Los operadores manifestaron que ellos han adecuado cerca de 50 patios. "Estamos asumiendo ese costo sin ser nuestro, los únicos patios que ha puesto el Distrito son los de la operación troncal, pero del zonal no han puesto ninguno. En este punto, TransMilenio aseguró que remunera en la tarifa el costo por los patios que no ha entregado.
- **Pasajeros.** La cantidad de usuarios no es la que se esperaba; según los cálculos del sistema, se tenía estimado transportar al final de la implementación cerca de 4'200.000 pasajeros al día, hoy son 1'700.000.
- **Chatarrización.** No se ha logrado la meta de desintegración de vehículos. Datos de enero de 2017 indican que a esa fecha se habían destruido 6.512 buses y quedan pendientes 4.423, según la meta proyectada para 2016. "Es una obligación de los concesionarios que se encuentra sujeta a decisión de los tribunales de arbitramento", dijo TM.
- **Ocupación** de los buses no fue la esperada, lo que produjo que el hueco fiscal creciera y se optara por campañas publicitarias para motivar a los pasajeros a usarlos. En abril de 2013 se reportaba un déficit de 4.000 millones de pesos semanales que empezó a cubrir el Distrito.
- **Tarjetas.** Solo en 2015 (después de tres años de lucha) se logró la integración de las tarjetas para acceder a los buses.

En este lote de la av. Primero de Mayo con av. Villavicencio permanecen abandonados los buses de Egobús. Abel Cárdenas / EL TIEMPO

Sí hay salidas, pero difíciles

- **Acabar** con el sistema. Para los expertos, esta puede ser la peor de las salidas y la más costosa, ya que la terminación anticipada de los contratos implica estimar el valor de las utilidades en lo que queda de ellos (18 años) y el valor remanente de los activos (buses) para compensar a los operadores, menos las reclamaciones que pueda tener el Distrito. "No se debe acabar, hay avances valiosos; la gente se acostumbró a esperar el bus en el paradero, a pagar con la tarjeta, y el recaudo es centralizado. Acabarlo es devolvernos 10 años en el tiempo", dijo Germán Prieto, profesor de la especialización de transporte de la U. Jorge Tadeo Lozano.
- **Subsidiarlo.** Hoy, el Distrito subsidia este transporte con los 500.000 millones del déficit que presenta el sistema. Sin embargo, en voz de los expertos, este aporte se podría aumentar para mejorar las finanzas de los operadores de forma consistente con los costos reales de operación, pero estos recursos requieren financiación, como, por ejemplo: cobro por parqueo en vía, cobros por congestión, cobro por circular en pico y placa, etc. "Si se mejora la remuneración a operadores, también debían ponerse requisitos adicionales para asegurar mayor calidad de servicio a los usuarios. Así fue en Santiago de Chile en 2017", afirmó Darío Hidalgo, experto en el tema.
- **Renegociar** los contratos es la salida más razonable que ven los expertos, y esta se podría hacer de acuerdo con la realidad de costos de la operación y con mayores exigencias de desempeño a los operadores.
- **Colados.** Mejorar los torniquetes y la estructura física, acompañado de más vigilancia de la Policía, ayudaría a disminuir la evasión. Datos de los operadores indican que, al mes, por la acción de estos colados el sistema deja de tener ingresos de aproximadamente 25.000 millones de pesos. El Distrito trabaja en campañas para bajar estas cifras.

25.000 MILLONES DE PESOS

Cifra que los operadores del SITP estiman que pierden cada mes por las personas que ingresan sin pagar a los buses zonales del sistema.

Atención Personalizada
Elideco
Tradición Familiar 60 AÑOS
La Tienda Navideña Mas Grande De Suramerica
LA MAS GRANDE VARIEDAD DE ARBOLES EN FIBRA OPTICA
Arboles color Verde, Blanco, Negro, Transparente, Rojo, Lila, Plata, Oro, Cobre, Bronce, Turquesa, Fucsia, Violeta, Naranja, Azul
Adornos
Guirnaldas
Pesebres
Luces LED
Bolas
Cintas
Muñecos
Flores
Coronas
Mariposas
Pies de Arbol
Moños
Peluches
Poinsetias
Follaje
Picks
ARBOLES DESDE $9.900
ABIERTO HOY Y TODOS LOS DÍAS
PARQUEADERO VIGILADO
GRATIS PARA NUESTROS CLIENTES
Descuentos
Promociones
Grandes Ofertas
OBSEQUIO SORPRESA POR SU COMPRA
Fabrica Exhibición y Ventas/CRA 41 A No. 6-60
TEL. PBX 3603360 - 3600004- WhatsApp 304 4121215
RECIBIMOS TODAS LAS TARJETAS DE CREDITO, DEBITO Y CODENSA, EXITO, ALKOSTO, SODEXO, BIGPASS
www.elideco.com - info@elideco.com
Arvanitis S.A.S. Presentando Este Cupón Obtenga: 20% De Descuento
Oferta Válida 2017
Oferta No Acumulativa

Odonto Amiga®
- 20 AÑOS DE EXPERIENCIA -
- SOLO POR EL MES DE OCTUBRE -
IMPLANTES DENTALES
DESDE $ 400.000
Coronas desde $399.000
Dr. Juan Camilo Achury Sabogal
Especialista en Periodoncia y Oseointegración • Posgraduated New York University
SEDES • Santa Bárbara • Quinta Camacho Tels. 2103227-2496085
www.odontoamiga.com

HOY GRAN OFERTÓN
Descuentos hasta del 45%
COMODISIMOS®
Válido del 13 al 17 de Octubre de 2017/ aplica ref. seleccionadas
Línea gratuita 01 8000 11 34 11 /