



TANQUE DE  
PENSAMIENTO

Fundación  
Amor  Bogotá

# SITP: Única opción para mejorar la movilidad de la ciudad



## RESUMEN

### Documento de pensamiento No. 4

La grave situación de movilidad por la que estamos atravesando no se puede desconocer y es sin duda alguna uno de los problemas que más afecta a los habitantes de Bogotá. A diario se oyen quejas por la cantidad de tiempo que se pierde a causa de los trancones, el estado de la malla vial y el atraso en infraestructura que hace que moverse por la ciudad sea una tarea tortuosa. El crecimiento acelerado de la capital ha sido una de las principales causas de esta situación; sin embargo, aspectos como la excesiva contaminación, el aumento de la congestión vehicular o el incremento del número de automóviles, pueden ser otros ejemplos de los cambios que se han presentado y por los cuales las diferentes administraciones distritales han tenido que buscar infinidad de posibles soluciones que desafortunadamente aún no han logrado los resultados esperados.

El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) es sin duda alguna la apuesta más importante que se ha hecho para contrarrestar los problemas de movilidad de la ciudad. Con su implementación, se organizarán las diferentes formas utilizadas por los bogotanos para moverse; desde el Transmilenio y los buses, a las bicicletas públicas o los proyectos futuros como el tranvía o el metro. Sin embargo, desde que se tomó la decisión de su puesta en marcha han sido muchos los inconvenientes que ha tenido que superar, en algunos casos por la mala gerencia administrativa y en otros por los intereses de los operadores privados que sólo ven en éste proceso un negocio y no la única posibilidad que tienen los bogotanos para tener un transporte público que mejore su calidad de vida.

No se puede seguir tratando el tema como se ha hecho durante los últimos años, porque lo que está en juego es el futuro de la movilidad de la ciudad. La actual y las futuras administraciones distritales deben estar más comprometidas y tomar las decisiones que sean necesarias para el buen funcionamiento del sistema. Es vital que problemas como el de la unificación de tarjetas, la falta de pedagogía que le permita a los ciudadanos entender el sistema, los retrasos en las fechas previstas para su puesta en marcha o los problemas que se han tenido con los pequeños transportadores, no se vuelvan a repetir en las fases futuras de la implementación, ya que estas situaciones se hubieran podido resolver con una respuesta rápida y contundente por parte de un gobierno que cuenta con las herramientas necesarias para hacer respetar los contratos, o declarar la caducidad de los mismos.

A pesar de los problemas que se han tenido en el proceso de iniciación, el reto que tiene por delante la ciudad es de grandes magnitudes. Como lo han planteado varios especialistas en el tema, estamos de acuerdo en que más allá de proyectos como el tren de cercanías o el metro, la implantación del SITP es la mejor solución en el corto y mediano plazo para mejorar la movilidad de la ciudad y transformar la forma en la que los bogotanos están haciendo uso del transporte público. Si queremos tener en un futuro un transporte público rápido, de buena calidad, amable con el medio ambiente y al alcance de todos, es necesario que el SITP se logre implantar de forma exitosa.

Sería inadmisibles dejar pasar una oportunidad como ésta, es el momento para que la ciudad reflexione sobre la forma en la que se están asumiendo las soluciones a los problemas de movilidad, y para eso es vital contar con una administración comprometida con la implementación del SITP y que se la juegue por mejorar la calidad de vida de millones de bogotanos, que desde hace mucho tiempo reclaman un transporte público digno y eficiente para la ciudad.

# SITP: Única opción para mejorar la movilidad de la ciudad



## Documento de pensamiento No. 4

### Autores:

David Luna (\*) y Juan Carlos Escobar (\*\*)

“Un transporte público de alta calidad, debe ser atractivo y promover que los conductores se bajen del carro. Un país desarrollado es donde todos, hasta los ricos, van en transporte público. No donde hasta los pobres tienen carro.”

**Darío Hidalgo**

Los problemas de movilidad en las grandes ciudades del mundo, se han convertido en un elemento de discusión muy importante en la agenda pública. Bogotá no ha sido la excepción, por eso se han venido implementado desde las diferentes administraciones distritales programas encaminados a mejorar lo que es sin duda alguna, una de las grandes preocupaciones de los habitantes de la capital. Además de ser vital para promover la competitividad de la ciudad, la movilidad influye de manera directa en la calidad de vida de las personas, teniendo en cuenta que “las ciudades definen sus esquemas de movilidad a través de modos de transporte que son adoptados por los ciudadanos en función de su accesibilidad, beneficios y percepciones” (Velandia, 2012). Por esta razón estamos convencidos que la discusión sobre el transporte público y el impacto de las políticas públicas implementadas para su fortalecimiento, deben ser el resultado de una construcción colectiva entre aquellos que toman las decisiones, y los ciudadanos que son los directamente afectados por ellas. La movilidad se encuentra en el centro de la política urbana y en vínculo directo con las lógicas actuales de competitividad, por lo que el transporte se relaciona directamente con la productividad y sostenibilidad urbanas. (Secretaría Distrital de Planeación, 2009)

Los bogotanos llevan muchos años enfrentados a un modelo de transporte hostil en el que sin duda alguna son los principales afectados. A diario deben convivir con los rezagos que aún existen de la popular “guerra del centavo”, en donde además de irrespetar y poner en riesgo la seguridad de los usuarios, se ven circulando por las calles cientos de buses en mal estado que no cumplen con los requisitos exigidos por la norma ambiental. Ahora bien, con esta afirmación no queremos satanizar a los conductores bogotanos, que indudablemente también son víctimas de un modelo de movilidad en donde el ingreso (con el que llevan de comer a sus hogares) depende exclusivamente del número de pasajeros recogidos.

El crecimiento económico que ha vivido Bogotá durante los últimos años, ha tenido un impacto considerable en la situación de movilidad. La excesiva contaminación, el aumento de la congestión vehicular o el incremento del uso del automóvil son tan sólo algunos ejemplos de los cambios que ha vivido la ciudad, razón por la cual se han planteado infinidad de posibles soluciones las cuales varían entre la construcción de infraestructura, la consolidación de un transporte público eficiente o la promoción e implementación de esquemas de movilidad sostenible.



Foto tomada de [www.metroenbogota.com](http://www.metroenbogota.com)

Como respuesta a esta problemática, existen varios antecedentes importantes como los documentos Conpes 2999 de 1998, 3093 del 2000 y finalmente el Conpes 3677 de 2010, en el que Gobierno Nacional planteó propuestas encaminadas a impulsar el desarrollo de la movilidad, gracias a la participación en la financiación de proyectos para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus



habitantes, la productividad y competitividad de la ciudad. por medio de la evaluación de los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público—SITP, TransMilenio, Primera Línea de Metro de Bogotá, y Tren de Cercanías para Bogotá y la Sabana, estableciendo las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital. (Departamento Nacional de Planeación, 2010)

El objetivo de este documento es plantear la importancia que para la ciudad tiene la implementación del SITP como respuesta a los cambios que ha tenido en materia de movilidad, mediante la articulación en un solo sistema, de los diferentes modos de transporte utilizados por los bogotanos.

## ¿Qué es el SITP?

Como lo afirmamos anteriormente, el Sistema Integrado de Transporte (SITP) es sin duda alguna una la apuesta más importante que se ha hecho en Bogotá para atacar el problema de la movilidad en la ciudad. Por medio del Plan Maestro de Movilidad en el 2006 y del Decreto Distrital 309 del 2009 se adoptó como el sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá, estableciendo acciones encaminadas a la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.



El proceso de integración se realizaría por fases iniciando con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual, donde se entregó a 13 compañías por un periodo de 24 años, la concesión del Transporte Público Colectivo, la cual a su vez dividió la operación en 13 zonas de la ciudad organizadas así: Usaquén, Engativá, Fontibón, San Cristóbal, Suba Oriental, Suba Centro, Calle 80; Tintal-Zona Franca, Kennedy, Bosa, Perdomo, Ciudad Bolívar y Usme, después y de acuerdo al cronograma establecido, seguirían el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el artículo 14 del Decreto Distrital 319 de 2006.



Entre muchas otras ventajas, se pueden rescatar que el pago se realizaría con una tarjeta, muchos de los buses viejos saldrían de circulación, se acabaría la sobreoferta, habría un control centralizado, la flota de la ciudad se reduciría, se profesionaliza el trabajo de los conductores independizando su ingreso del numero de pasajeros que recojan y los transbordos a cualquier modo de transporte público en la ciudad, tendrían un costo mínimo, siempre y cuando se realice en los tiempos establecidos. “El SITP intenta entonces garantizar los derechos de los ciudadanos a un ambiente sano, a poder desplazarse de manera eficiente, y a la circulación



libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible.” (Tatiana Angel, 2010) Adicionalmente, con la implementación del SIRCI (Sistema de Información, Recaudo, Control e Información al Usuario) se organiza el recaudo del dinero que se paga para montar en bus, entregando esta responsabilidad a la empresa privada, con el fin de acabar con la guerra del centavo y organizar la prestación del servicio.

## Una breve reseña de su implementación

A finales del año 2009, durante la Alcaldía de Samuel Moreno se anunció el inicio de la licitación de las zonas en las que sería dividida la ciudad para la entrada en operación del SITP. Este proceso tuvo su primer revés a comienzos del año 2010, cuando los transportadores entraron en paro, para exigir entre muchas otras cosas su inclusión entre las empresas que participaban de la licitación, retrasando considerablemente la asignación de los concesionarios que operarían las 13 zonas ya establecidas anteriormente por decreto.

Además de esta situación, en 2011 un juez revocó el proceso licitatorio debido a supuestas irregularidades en temas contractuales, aumentando aún más la espera para la adjudicación de la licitación de operación de buses. Finalmente y después de grandes tropiezos, en junio del mismo año, se da un paso significativo con la adjudicación del SIRCI a la empresa Recaudo Bogotá S.A.

	<b>Troncales – 40% de la demanda</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Eje Estructurante. Largas distancias. Demanda Alta</li><li>Buses articulados (160 pasajeros) y bi-articulado (250 pasajeros)</li><li>Tipo de Cobro: En estación. Carril exclusivo izquierdo con o sin sobrepaso</li></ul>
	<b>Urbanas – 60% de la demanda</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Apoyan a rutas troncales. Corredores de demandas medias. Transporte y distribución de demanda.</li><li>Buses Padrón (80 pasajeros), Bus (50 pasajeros), Buseta (40 pasajeros), microbuses (19); Tipo de Cobro: En el bus. Operación en tráfico mixto.</li></ul>
	<b>Alimentadoras y Complementarias</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Alimentación de las troncales, en los portales, estaciones intermedias y estaciones serrolías</li><li>Padrones (80 Pasajeros) y Buses (50 Pasajeros)</li></ul>
	<b>Especiales (Urbanas y rurales)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Atención a áreas de difícil acceso (cerros) o de muy baja demanda</li><li>Vehículos: Buses especiales o microbuses. Tipo de cobro interno</li></ul>

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

De ahí en adelante fueron múltiples los anuncios realizados por Transmilenio S.A. en los cuales aseguraba que el SITP comenzaría a funcionar. Primero afirmaron que en diciembre de 2011, pero gracias a los retrasos presentados en la fase III de Transmilenio la decisión tuvo que cambiarse para mayo de 2012 pero sólo con la implementación gradual de algunas rutas. Meses después y luego de haber estallado el escándalo del carrusel de la contratación, sería la alcaldesa encargada de Bogotá, Clara López Obregón quien recibiría las obras de la fase III de TransMilenio, situación que ayudó a la postre a destrabar la implementación del sistema.

Con la entrada de la administración de Gustavo Petro los problemas no se hicieron esperar; denuncias sobre obras incompletas y líos financieros con algunos operadores siguieron posponiendo la iniciación del sistema. Sólo hasta mediados de julio de 2012 comienzan a funcionar la Fase III de Transmilenio, lo cual evidenció uno de los grandes problemas que ha tenido el SITP durante su proceso de implementación: la necesidad de usar dos tarjetas distintas, una para las fase I y II y otra para el SITP y la fase III. Finalmente es sólo hasta septiembre del mismo año que comienzan a circular por la ciudad las primeras rutas urbanas, las cuales entran en funcionamiento en la medida en que las rutas viejas vayan saliendo. Desafortunadamente los problemas de la puesta en marcha del sistema no terminaron acá, retrasos importantes de los cronogramas, las peleas entre los operadores de recaudo y las denuncias por irregularidades en la implementación entre muchos otros, han hecho que los bogotanos todavía no podamos contar con un sistema que es vital para el mejoramiento de la movilidad de nuestra ciudad.

## Un desafío para Bogotá

El reto más importante de la ciudad en materia de transporte público, más allá del tren de cercanías o del metro, es la implantación del Sistema Integrado de Transporte Público, SITP. Es este el proyecto más urgente y ambicioso en el corto y mediano plazo. Si se implanta exitosamente, el servicio será rápido y de buena calidad en toda la ciudad, no habrá corredores llenos de buses desocupados, se respetarán los paraderos y se eliminará la guerra del centavo. (Juan Pablo Bocarejo, 2009)



Foto tomada de internet

Sin duda alguna el SITP generaría un impacto positivo en la movilidad de la ciudad, y en la forma en que los bogotanos conciben los modos de transporte. Además de prestar un mejor servicio y contar con mayores índices de seguridad, desaparecería la guerra del centavo, se retomaran prácticas de cultura ciudadanas vitales para la convivencia, se usarían buses que deben estar en perfectas condiciones y brindarían a los usuarios comodidades que se habían perdido en el sistema público tradicional y se organizará la forma en la los ciudadanos utilizan el transporte público.

Con la totalidad del sistema en funcionamiento, además de una disminución en los tiempos de viaje de los pasajeros, los cuales se reducirían aproximadamente un 12%, aumentaría la velocidad promedio de los carros en las vías de 15 km/h a 17km/h. Según un estudio realizado por la Universidad de los Andes, el Instituto para el Aire Limpio y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se estableció que los tiempos de viaje en TransMilenio, que se hallan actualmente en 36,6 minutos en promedio, con el SITP disminuirían un 19% y en un carro particular, se recortaría alrededor del 18 %. Adicionalmente ante un escenario de fracaso del SITP, los problemas en movilidad se aumentarían y los tiempos de viaje y la velocidad en vía serían mayores.

En lo relacionado con el impacto ambiental, las proyecciones son muy alentadoras: las emisiones de material particulado fino (hollín, polvo, humo), que hoy son en promedio de 204 mil gramos por hora, con la operación del SITP se reducirían a 75 mil (63%). En 10 años, esa disminución llegaría a 53 mil gramos por hora, representando una baja del 74%. Para entonces, la calidad del aire podría mejorar aún más, si el SITP opera con la fase IV de TransMilenio, por la 68 y la Boyacá, que llevaría a una reducción del 80% del hollín y humo en el ambiente. (Datos tomados de <http://bit.ly/1eAn2rk> )

## ¿Qué problemas se han presentado?

Han sido muchos los inconvenientes que se han tenido que superar en el proceso de implementación del SITP, desafortunadamente los resultados no han sido los esperados y todavía existen muchas dudas a futuro que podrían poner en peligro su buen funcionamiento. Por esta razón quisimos exponer los 5 problemas que consideramos tienen una mayor trascendencia:

Según cifras de la contraloría de Bogotá al 30 de agosto de 2013, apenas se había puesto en marcha el 22% de las rutas troncales y zonales, debido en gran medida a lo que ha sido el Talón de Aquiles del sistema: la incapacidad para lograr un medio único de pago. Aunque no podemos



desconocer que la situación ha mejorado, todavía vemos en redes sociales y algunos medios de comunicación quejas constantes de ciudadanos que no están a gusto con la forma en la que se han llevado a cabo el proceso. Problemas con las tarjetas, los puntos de recarga o las enormes falencias de un sistema de información mal diseñado que va desde la misma nomenclatura utilizada para rotular rutas y paraderos, son sólo algunas de las situaciones más recurrentes que deben enfrentar los bogotanos a la hora de usar el sistema.

En lo relacionado con la forma en que se está difundiendo la información, los vacíos todavía son inmensos. Es sin duda alguna uno de los problemas más grandes de la implementación del sistema que comienza con un pésimo diseño del sistema de información y la nomenclatura utilizada. A pesar de los millones de pesos en gastados en campañas publicitarias, existen gran cantidad de aspectos que es imprescindible reforzar, pensando en un sistema que debería requerir apenas algunos minutos para poderse entender, y que debido a su complejidad genera muchas dudas en aquellos que se animan a utilizarlo. La ubicación de los paraderos, las rutas habilitadas, los mapas por donde va cada ruta y la posibilidad de recargar la tarjeta en cualquier estación de TransMilenio son sólo algunas recomendaciones que ayudarían a que los bogotanos dejaran de utilizar el transporte tradicional para usar el SITP. La información publicada en la página de internet, aunque ha mejorado, a nuestro modo de ver es excluyente pues no todas las personas tienen la posibilidad de tener un teléfono móvil de alta tecnología que puedan consultar en el momento en el que quieren planear su ruta.

Aunque con el cambio del modelo se pretende mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, las personas en condición de discapacidad no cuentan con las herramientas necesarias para poder hacer uso del sistema. De acuerdo al Censo 2005 del DANE, alrededor del 4.9% de la población bogotana tiene algún tipo de discapacidad, de las cuales el 41.5% presenta dificultades para el movimiento del cuerpo, brazos y piernas. Según afirmaron funcionarios del SITP a la revista semana para sus 135 rutas, tiene 909 buses alimentadores, de los cuales sólo 83 son equipados para llevar sillas de ruedas, razón por la cual además de dotar un mayor número de buses, es necesario que se piense también en ofrecer rutas especiales o soluciones especializadas de transporte para esta población



Fotos tomadas de internet

De nuevo la educación es un pilar fundamental para obtener los resultados que se esperan. Tanto en ésta como en las futuras administraciones, se debe hacer un esfuerzo inmenso para por medio de la educación y la pedagogía, incentivar a los ciudadanos a cambiar los hábitos y la forma en la que se estaba usando el transporte público de la ciudad. Claro está que para llegar a este punto, el papel que con anterioridad debe realizar del gobierno distrital en términos de organización e infraestructura es clave y necesario para que los procesos

educativos puedan realizarse de forma adecuada.

La estabilidad financiera de algunos de los pequeños transportadores, es una situación a la que la administración debe ponerle especial atención. Ya el Gerente de TransMilenio S.A. reconoció que el retraso de algunas de estas empresas está comprometiendo la implementación del sistema, razón por la cual se está pensando en la iniciación de procesos de incumplimiento.

## La pelea en donde los bogotanos fueron los únicos perjudicados



Como lo expresamos anteriormente uno de los grandes problemas que ha tenido el SITP y que todavía no ha logrado solucionar de forma definitiva es el de la integración de las tarjetas. Bogotá no cuenta con una integración real gracias a la falta de gerencia de la administración, pero sobre todo a la disputa entre 2 empresas privadas que no se han puesto de acuerdo, siendo los únicos perjudicados los usuarios que a diario usan el sistema.

La empresa ANGELCOM, es el operador privado de las fases I y II de Transmilenio, y los encargados de las tarjetas roja y azul, mientras que RECAUDO BOGOTÁ, con la tarjeta verde (TuLlave) está encargado de la fase III y los buses del SITP urbano. La voces de protesta no sólo se hicieron sentir desde la misma ciudadanía que tiene que cargar dos tarjetas para usar el sistema, sino desde sectores académicos, el Concejo de la ciudad, la Superintendencia

de Transporte que incluso multó a TransMilenio con \$106 millones de pesos mensuales por no cumplir con la integración, y organismos de control como la Veeduría que afirmaron que “las demoras en tomar una decisión de integración por parte de TransMilenio, han perjudicado no solo a los usuarios, sino al mismo SITP, el cual solo existe sobre el papel si no se logra pronto la integración de las tarjetas y los descuentos por transbordos a los usuarios” (Veeduría Distrital, 2013)

Ante este panorama a la administración le tocó tomar cartas en el asunto y se han venido apoyando medidas conjuntas entre el Distrito y la empresa recaudadora Recaudo Bogotá, para lograr la integración definitiva. Según Fernando Sanclemente, Gerente de Transmilenio, “Hasta el momento las tres tarjetas pueden ser leídas en la Fase III, la Calle 26 y la Carrera 10, así como en todos 3 mil 400 buses del SITP” También se han instalado 136 torniquetes en todos los portales y estaciones intermedias de fase I y II, faltando algunas estaciones en donde ha sido imposible ante la demora en la entrega de la información por parte de ANGELCOM, pero que con la entrega reciente de la información de los códigos de programación se acelerará este proceso.



Foto: Colprensa

### ¿Qué dicen los Órganos de Control?



Una de las grandes preocupaciones de la Personería de Bogotá está en la fecha final de la implementación total del sistema. En declaraciones recientes el Personero afirmó que este aspecto no está del todo claro, ya que primero se postergó para diciembre de 2013, luego para abril de 2014 y ahora TransMilenio anunció que no se podría cumplir con el último cronograma fijado. Además, advirtió que tan solo está funcionando el 38% del total de las rutas previstas y a octubre del presente año sólo habían entrado en operación 2.852 buses de los 10.571 que deberían estar prestando el servicio. “La situación es grave si se tiene en cuenta que de los 7.670 vehículos del sistema antiguo de transporte que debían ser chatarrizados, sólo se ha cumplido con el 29%.

Para la Veeduría no sólo la situación es delicada debido a que hasta el momento se ha implementado el 27 % del total de rutas de servicio urbano, sino que adicionalmente todavía hay inconvenientes en la adquisición de predios para parqueaderos y patios de mantenimiento y no se ha logrado la integración definitiva de las tarjetas.

Para la Contraloría de Bogotá, la situación no es muy diferente. En el informe realizado revela cifras muy preocupantes sobre el primer año de implementación: Al 30 de Agosto de 2013 se instalaron alrededor de 2596 señales tipo bandera, las cuales representan el 39% de las 6737 requeridas por el sistema, y se demarcaron 3092 paraderos en vías locales, lo que corresponde al 46% del total. Tampoco se ha cumplido con el cronograma definido, ya que, la fecha límite para la implementación del SITP es abril de 2014, con un plazo de ejecución de 18 meses contados a partir del 19 de septiembre de 2012, sin embargo, sólo se ha puesto en operación el 22% de las rutas troncales y zonales definidas. El escenario es aún más dramático al revisar las cifras de costos e ingresos, ya que entre junio del 2012, y agosto del año en curso, sólo se logró recuperar el 24 % de los costos del sistema. Los ingresos del SITP fueron de 55.863 millones y los costos de operación ascienden a \$236.133 millones que pagan los bogotanos por medio de impuestos. (Contraloría de Bogotá, 2013)

A principios de 2013, la Procuraduría también mostró su preocupación por los resultados de la puesta en marcha del SITP, y envió una comunicación dirigida al gerente de TransMilenio S.A., Fernando Sanclemente, en la cual manifestó su preocupación por la falta de avances de las mesas técnicas entre los operadores para lograr la coexistencia y compatibilidad de las tarjetas de recaudo de las fases I y II de TransMilenio y el Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp). (Procuraduría General de la Nación, 2013)

### ¿Qué papel juega la Cultura Ciudadana?

La puesta en marcha del SITP no es sólo algo que le compete a la administración distrital. El sistema es de todos los bogotanos, y los resultados que se tengan dependen también de que los ciudadanos asuman el sistema como propio, lo entiendan y así lo puedan utilizar. Cambiar los procedimientos que durante años se han usado para hacer uso del transporte público, no es una tarea fácil, pero su éxito depende en una gran medida de la responsabilidad con la que se asuman los cambios importantes que se están planteando. Como lo indica Juan Pablo Bocarejo, se trata de “una historia de nunca acabar, pero que debería tener los días contados”, pues los bogotanos se acostumbraron al mal uso de los modos de transporte, y es precisamente esa tendencia la que es necesario revertir.

Las **pequeñas cosas** de las que hablamos en nuestro documento de pensamiento del mes pasado, son piezas claves para que Bogotá asuma que la forma en cómo nos estamos moviendo debe cambiar. La corresponsabilidad también juega un papel fundamental, así como los usuarios deben respetar las



normas y hacer uso de los paraderos, o acostumbrarse a pagar con una tarjeta y no con efectivo, la administración debe reforzar y reorientar la forma en la que se ha venido difundiendo la información para el uso del sistema, estableciendo canales que permitan conocer aspectos como las rutas nuevas, en que horarios funcionan o donde se puede recargar la tarjeta. En gran medida, la razón por la cual a diario seguimos viendo buses azules vacíos es el desconocimiento que todavía tiene mucha gente sobre aspectos primordiales del sistema.

“El uso de paraderos obligatorios traería consigo diversos efectos sociales, económicos y ambientales, tales como: una gran disminución en las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por las paradas-arranques de los vehículos, aumento en la seguridad vial, tanto para los pasajeros como para la corriente de viaje, tanto para los pasajeros como para otros.” (Velandia, 2012)



## La opinión de los expertos

Para Darío Hidalgo –ex subgerente de TransMilenio S.A.- uno de los grandes problemas que está enfrentando el SITP es la salida de los buses viejos, que incluso compiten con TransMilenio en vías como la Carrera 30, la Carrera 10 o la calle 26. Es quizás por esta razón, que se siguen viendo los buses azules, naranjas y vinotintos desocupados, ya que mientras existan las rutas tradicionales los bogotanos no dejarán de utilizarlas.

En entrevista dada al periódico El Tiempo a principios de noviembre del año en curso, Hidalgo afirmó que “La apuesta del SITP era eliminar la sobreoferta de 7.670 de los más de 20.000 buses y busetas del servicio colectivo que estaban en manos de más de 13.000 propietarios. La chatarrización ha sido muy lenta: a diciembre del 2012 se habían desintegrado 1.063 vehículos y en septiembre de este año apenas llegaron a 2.491. Como si fuera poco, solo se desmontaron 56 de las 508 rutas.”

Otro punto polémico, y con el cual Hidalgo está de acuerdo es el de los subsidios. Para el experto si no existe la subvención de los pasajes, el Sistema Integrado es prácticamente insostenible. “Deben haber subsidios para quienes no tienen cómo pagar el transporte público, de hecho, todo el mundo industrializado tiene subsidios porque el transporte formal cuesta más de lo que los usuarios pueden pagar. Eso sí, no puede ser generalizado, porque esto iría en contra de las finanzas públicas.” Es por esta razón que creemos que los subsidios no deben ser definidos de forma generalizada, como lo hizo la actual administración con la reducción del pasaje de TransMilenio en horas valle, sino que deben ir focalizados a los segmentos de la población que más lo necesitan, lo que traería como resultado un aumento en el uso del servicio debido a las facilidades brindadas para ello.



Foto tomada de [www.lecturaalsur.com](http://www.lecturaalsur.com)

Para Juan Pablo Bocarejo, uno de los grandes retos que tiene el SITP es lograr la equidad en el acceso al sistema, ya que Bogotá tiene profundas diferencias en este aspecto. Los habitantes de Bosa gastan el 24% de su ingreso mensual en transporte, mientras que los residentes del Country



gastan tan sólo el 4%. Según el estudio, los residentes de Bosa desean destinar una menor porción de su presupuesto al gasto en transporte (18%), mientras que los de Rincón Suba, Zona Franca y en especial los del Usaquén estarían dispuestos a pagar un mayor porcentaje (17%, 26% y 12% respectivamente). La accesibilidad de los bogotanos al empleo depende en gran medida del transporte, la inequidad en dicha accesibilidad es perjudicial para la economía. Mejor y mayor cobertura de la accesibilidad, aumenta la productividad en el trabajo y mejora las oportunidades de las personas para desempeñarse en el empleo más apto para cada una.” (Vargas, 2011)

## Apreciaciones Finales: ¿Es realmente un Sistema Integrado?

“El crecimiento económico y las características de la movilidad en Bogotá y la Región tienen una relación de doble vía. Por un lado el crecimiento urbano ejercerá un aumento en la demanda sobre la infraestructura vial y los sistemas de transporte urbano y por el otro lado, con la creación de sistemas de movilidad de calidad se potenciará el desarrollo económico en Bogotá y su región de influencia inmediata” (Secretaría Distrital de Planeación, 2009)

Bogotá no se puede dar el lujo de perder o dejar pasar la oportunidad más grande que ha tenido de organizar la forma en la que se transportan sus ciudadanos. Por esta razón el reto se debe tomar con mayor compromiso y responsabilidad por parte de la administración, garantizando tarifas adecuadas, que por ejemplo puedan ser subsidiadas por medio de mecanismos como los cobros por congestión o el parqueo en vía., aunque no hay que descartar opciones como la posibilidad de adoptar sistemas de abono mensual o anual como los que existen en muchos países, en donde se cuenten con unas tarifas diferenciadas según el grupo y de esta manera se evite que los subsidios focalizados se conviertan en fuente de corrupción.

Según Transmilenio, a principios de Diciembre el SITP ha implementado 164 servicios: 12 rutas troncales, 18 alimentadoras, 112 servicios urbanos, 14 complementarias y 8 especiales, logrando un 47% de los componentes de la implementación del SITP, situación que preocupa si se quiere terminar con el proceso en abril de 2014. Hay que tener en cuenta que no se trata sólo de poner a funcionar las rutas faltantes, sino que este proceso debe ir de la mano con la salida de los buses viejos, una buena pedagogía que permita que los ciudadanos se apropien del sistema por medio de campañas que le brinden a los usuarios información de los recorridos, las rutas, la localización de paraderos y los lugares para recargar las tarjetas. Si esto se logra, no sólo se mejorará el tráfico de la ciudad sino que se avanzaría de manera importante en la reducción de la contaminación del aire en Bogotá y se contrarrestaría la tendencia a aumentar las tasas de motorización sin hacer uso de medidas restrictivas. (Behrentz, 2012)

La integración debe ser completa. No podemos hablar de un Sistema Integrado en donde ni siquiera se ha podido garantizar de forma definitiva el acceso con una sola tarjeta a todos los servicios, o no se le haya apostado desde el principio a medios de transporte como la bicicleta, por medio del diseño e implementación de una red de bicicletas públicas que complementaría los diferentes componentes del sistema. Acá lo que ha faltado es gerencia, por eso esperamos que la licitación que anunció la Secretaría de Movilidad no quede en veranos, y lo más pronto posible podamos contar con las 281 estaciones y 2.948 bicicletas que compondrían la totalidad de la red.



Comparación Transporte Público Integrado de Lérida España Vs Sistema Integrado de Transporte de Bogotá (Fotos Tomadas de Internet)

La apuesta es clara: corregir los errores que se han tenido e implementar la totalidad del sistema es un tema de vital importancia para la ciudad, por eso no se puede seguir tratando como lo hemos venido haciendo durante los últimos años, porque lo que está en juego es nada más y nada menos que el futuro de la movilidad de la ciudad. Por esta razón insistimos en que la actual y las futuras administraciones distritales tienen que estar más comprometidas y tomar las decisiones que sean necesarias para el buen funcionamiento del sistema. No se pueden dejar seguir pasando fallas tan grandes como el de la unificación de tarjetas, la falta de pedagogía, los retrasos en las fechas previstas para su puesta en marcha o los problemas que con los pequeños transportadores, menos si la solución de las mismas se hubieran podido resolver con una respuesta rápida y contundente por parte del gobierno distrital

Aunque no podemos desconocer que el SITP tiene problemas, que hubo inconvenientes en su implementación y diseño, o que existieron falencias a nivel gerencial, es muy importante que desde los diferentes sectores se apoye la terminación de la implementación y se pida celeridad a la administración no sólo en este proceso, sino en el retiro de los buses viejos, más y mejores jornadas de capacitación y sensibilización, etc. Como afirmamos anteriormente, estamos frente a la posibilidad de contar con un servicio de transporte digno, organizado de acuerdo a las características de nuestro territorio y que mejora sustancialmente la calidad de vida de todos los bogotanos, por eso es nuestro deber como ciudadanos además de impulsarlo y promoverlo como un patrimonio de la ciudad, es hacer parte del cambio que necesita la ciudad. ¡Usémoslo!

(\*) **David Luna** - Abogado de la Universidad del Rosario, especialista en Derecho Administrativo y Magíster en Gobierno y Políticas Públicas de Columbia University. Fue Edil, 2 veces Concejal, Representante a la Cámara, Candidato a la Alcaldía de Bogotá, Viceministro de Relaciones Laborales y Alto Consejero Presidencial para las Regiones, cargos que le acreditan una amplia experiencia de 20 años en temas de ciudad.

(\*\*) **Juan Carlos Escobar** – Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia y Especialista en Gerencia, Gobierno y Gestión Pública de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Lleva 3 años desempeñándose como Director Programático de la Fundación Amor por Bogotá desde donde ha liderado el Tanque de Pensamiento “Bogotá Piensa, Bogotá Progresá”.



## Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (15 de Agosto de 2006). decreto 319 de 2006. *Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital*. Bogotá.
- Behrentz, E. (27 de Marzo de 2012). Retos para la movilidad en Bogotá. *Intervención en foro sobre soluciones para problemas de transporte en medianas y grandes ciudades*. Bogotá: Universidad de los Andes .
- Contraloría de Bogotá. (21 de 10 de 2013). Función de Advertencia sobre irregularidades del SITP. Bogotá.
- Departamento Nacional de Planeación. (2010). *Documento Conpes #233*. Bogotá: DNP.
- Hidalgo, D. (Mayo de 2013). Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá. *Exposición realizada para la misión EMBARQ*. Lima, Perú.
- Juan Pablo Bocarejo, J. C. (2009). *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Procuraduría General de la Nación. (2013). Boletín 257. *Procuraduría solicita al distrito tomar decisión definitiva sobre integración entre los concesionarios de recaudo de las fases I y II de Transmilenio y el SITP*.
- Sánchez, J. P. (21 de 10 de 2013). *Clean Air Institute*. Obtenido de Application of Integrated Environmental Strategies - The case of Bogotá: [www.cleanairinstitute.org](http://www.cleanairinstitute.org)
- Secretaría Distrital de Planeación. (2009). *Estudio Prospectivo del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá - Contrato 391 de 2008*. Bogotá.
- Tatiana Angel, G. G. (2010). Implementación del SITP: Gran desafío de movilidad para Bogotá. *revista Económica Supuestos*.
- Vargas, K. G. (2011). Equidad en el acceso, el mayor reto del SITP en Bogotá. *revista Punto de Equilibrio* , 18-21.
- Veeduría Distrital. (30 de Abril de 2013). Veeduría solicita a TransMilenio oficializar la decisión de integración tecnológica y pasar a la discusión sobre la integración financiera. *Comunicado a la opinión pública* . Bogotá.
- Velandia, C. F. (2012). Consideraciones sobre el esquema del Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá . *Epsilon No. °4*, 105-121.



## Mayores informes

**Juan Carlos Escobar Barrera**

Director Programático

Fundación Amor por Bogotá

Teléfono: 3220909

Celular: 3002019997