

PRONUNCIAMIENTO CIUDADANO FRENTE A LA OPERACIÓN Y/O IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO SITP

Nosotros, integrantes de organizaciones sociales, Juntas de Acción Comunal, Liga de Usuarios de Transmilenio, Usuarios en condiciones de discapacidad, y demás habitantes de la Localidad de Kennedy, unidos por la defensa de un TRANSPORTE DIGNO, con el absoluto convencimiento que el derecho a la participación se hace efectivo a través del ejercicio del control social a la gestión pública, vemos con preocupación las continuas fallencias que registra el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO SITP, y en consecuencia hemos determinado emitir la siguiente declaración :

En primer lugar estamos a favor de la modernidad del transporte público de Bogotá, porque consideramos que el derecho fundamental que representa la libertad de locomoción, es indispensable para el goce efectivo de otros derechos fundamentales. Por eso, la ciudad debe apostarle a un transporte público digno y eficiente que solucione de la mejor manera posible la movilidad a todos los bogotanos. Esta es la oportunidad de hacerlo con el nuevo SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO (SITP).

Por el contrario, rechazamos que de parte de la Administración Distrital se ejecuten políticas de movilidad encaminadas a obstruir la circulación de los ciudadanos, a encarecer el costo de la tarifa de transporte, a colocar barreras para moverse, a no crear la infraestructura adecuada antes de ejecutar un nuevo sistema de transporte público, y a crear factores de riesgo e inseguridad para los usuarios que es precisamente lo que está sucediendo con la implementación del SITP en la ciudad.

Al evaluar a la actual Administración en la implementación y ejecución del SITP, una política pública con impactos en la vida diaria de toda la ciudadanía, que plantea retos tan importantes como migrar del TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO, sistema que todos los usuarios conocen a un SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE que no todos conocen como funciona, que diseña nuevos recorridos SIN CONSULTAR A LA COMUNIDAD, y al cual le falta mucho para estar integrado es más la confusión, la incomodidad y los problemas que se generan a los usuarios.

Conforme a los distintos ejercicios de participación que se han realizado en diferentes localidades de la ciudad, se evidencia una queja generalizada de los usuarios porque eliminan rutas del TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO las cuales no son reemplazadas por otra igual en el SITP, o la nueva ruta de buses zonales del SITP tiene otro recorrido que en la mayoría de los casos no consulta el interés del usuario, ya que los nuevos trayectos del SITP, se caracterizan por obligar a los usuarios a transbordar una y otra vez para llegar al mismo destino que antes solucionaba utilizando un solo servicio.

Esta situación se complica aún más para los usuarios que viven en las periferias de la ciudad, que especialmente, son los sectores de la población urbana con menos

recursos y que carecen de otra alternativa de transporte si les quitan las rutas tradicionales del Transporte Público Colectivo.

Y es así, porque además de obligarlos a realizar varios transbordos, se ha evidenciado que los usuarios de estas poblaciones entre los que se cuentan la POBLACION EN CONDICION DE DISCAPACIDAD, que tienen que movilizarse al otro extremo de la ciudad terminan pagando por el transbordo la tarifa plena (\$ 1.500 o \$ 1.800, dependiendo si es bus zonal o troncal) y no los \$ 300 pesos que pagan los demás usuarios por el transbordo, porque sobrepasan el tiempo de 75 minutos que da el sistema para obtener este descuento, encareciendo el costo total de la tarifa.

Parejo a lo anterior, es desconcertante la falta de información y pedagogía por parte de la administración, para explicar a los usuarios cómo funciona el sistema y cuáles son los nuevos trayectos que se deben tomar para desplazarse de un lugar a otro. Esta situación desestimula al usuario a migrar al SITP, lo cual se ve reflejado en la escasa demanda que tiene el nuevo sistema.

Otro problema no menos importante está relacionado con las escasas garantías con que cuentan las personas discapacitadas para lograr el acceso al sistema, la Corte Constitucional mediante fallo ordena que se modifique la estructura del SITP para permitir el acceso a las personas en condiciones de discapacidad en un máximo de dos años, por cuanto no se les puede vulnerar su derecho a la dignidad y a la libre locomoción, frente a ello no hemos visto acciones por parte de la Administración que indiquen que esta situación va a corregirse en el futuro inmediato.

Por otro lado son frecuentes las quejas de los usuarios por la escasez de puntos de recarga de la Tarjeta TU LLAVE en los diferentes barrios de la localidad. La inconformidad sobre este problema es generalizada, ya, porque no hay puntos suficientes o porque estos no operan en horarios en que los usuarios lo requieren. Este hecho termina limitando el acceso al servicio, generando problemas de movilidad a aquellas personas que no cuentan con otra alternativa de movilidad en su barrio.

Pero el drama no termina ahí, pues observamos como los problemas de hacinamiento registrados en Transmilenio y la demora en la frecuencia de los buses se ha trasladado ahora al SITP, convirtiéndose esta en una queja generalizada de los usuarios. Todo lo anterior contribuye a que se generen en forma adicional muchos problemas de convivencia e inseguridad dentro de los mismos.

CON EL SITP, MAS USUARIOS PARA TRANSMILENIO CUYA CAPACIDAD SE DESBORDO

Cuando se diseñaron las rutas del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO, los estructuradores del sistema llegaron a la conclusión de que los nuevos servicios zonales del SITP debían tener un énfasis en el papel de alimentar más usuarios a las estaciones troncales de Transmilenio.

En este sentido, dividieron los buses zonales del SITP en tres servicios: Complementarios, auxiliares y urbanos. Los dos primeros, son rutas circulares estrictamente de alimentación y son los llamados a reemplazar los buses verdes alimentadores una vez se les terminen sus contratos.

Y el bus urbano, que de acuerdo con las promesas del SITP, iba a mantener el recorrido del bus tradicional, en muchos casos ha modificado o fraccionado la ruta, con el fin de que el usuario en últimas se alimente a Transmilenio. En la mayoría de los casos consultados con la comunidad, este problema se presenta con recorridos de largas distancias.

Entonces, estos nuevos usuarios que están ingresando de más a las troncales de Transmilenio, han afectado las condiciones de viaje que siempre han aquejado a los usuarios del sistema por años, pero agravados por nuevos elementos, que afectan en mayor grado la movilidad de millones, y que están ligados con la prórroga de los contratos de la FASE I y II que se les concedió a los operadores privados de las troncales de Transmilenio en 2013 y en la cual se extendió por tres años más la vida útil de sus buses articulados en el marco de la implementación del SITP.

Así, además de incluir en el pago de la tarifa el costo de los buses –que ya están amortizados- se traumatiza la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, SITP, por lo siguiente:

- 1) El estudio “Análisis para una posible negociación y/o modificación de los contratos de concesión para la fase I y II del sistema Transmilenio” realizado en marzo de 2013 por Transmilenio S.A., señala que “los estructuradores del sistema esperan que el IPK de equilibrio en los corredores troncales, una vez implementada la totalidad del SITP, y se consolide la integración del medio de pago, se establezca en un rango entre 5.4 y 5.5 es decir entre 0.3 y 0.4 por encima del equilibrio actual”

Es decir, que está acordado que el índice de pasajeros por Km, que ha estado en los últimos años en 5.1, y que determina el nivel de ocupación de los buses, va a subir como consecuencia de los nuevos usuarios que están entrando, incorporados, entre otros, por los buses urbanos, complementarios y auxiliares del SITP, a las ya saturadas estaciones de Transmilenio.

- 2) Para empeorar las cosas, esa extensión de la vida útil de los buses de Transmilenio, eximió a los concesionarios de la rápida renovación de la flota con buses biarticulados que atiendan debidamente el crecimiento de esa mayor demanda esperada con la implementación del SITP. Es decir, este aumento se está supliendo con buses desgastados y de menor volumen que los indicados y que, incluso hasta se han resquebrajado en pleno funcionamiento.

Los usuarios están viviendo en carne propia el crecimiento de la demanda de Transmilenio, que, agravado por la prórroga de los contratos del Fase I y II, no ha podido estar acompañado de un incremento igual de la flota adecuada de buses troncales suficientes para cubrir el alza en el número de pasajeros que se hacían en estaciones y paraderos.

Estos hechos obligan a revisar la forma como se está implementando el SITP, debido a que, si este nuevo sistema está diseñado para alimentar más usuarios a las estaciones de Transmilenio, lo mínimo que se espera es que este tenga la capacidad para atender la nueva demanda-

Implementar el SITP en las actuales condiciones es someter a los usuarios a una incomodidad indigna y exponerlos a un riesgo enorme en su vida e integridad, ya que los buses articulados de la Fase I y II ni siquiera estarían operando en las condiciones ideales que señalaron las ensambladoras de Transmilenio como requisito para extenderles la vida útil.

LOS OTROS DAMNIFICADOS DEL SITP Y TRANSMILENIO

Después de varios meses de monitoreo permanente en las distintas localidades de Bogotá, y como resultado de diagnósticos obtenidos a través de encuestas, videos, entrevistas, tenemos que los usuarios no son los únicos damnificados en la forma como se está implementando el SITP.

Los talleres, parqueaderos, lavaderos y demás empresas que desde hace más de 60 años han solucionado las diferentes necesidades del transporte público en Bogotá, está viendo disminuir sus ingresos en un 80% y la Alcaldía Distrital solo ofrece cursos en el Sena, que no garantizan a cientos de familias que dependen de este negocio, la vinculación laboral a otras empresas-

Esta quiebra generalizada de un sector de la economía capitalina se explica, porque anteriormente en el Transporte Público Colectivo existían 69 empresas de transporte urbano de pasajeros. En esta misma medida, las empresas del TPC contrataban con distintos talleres o servitecas el mantenimiento de los buses, que son los que hoy están en grandes dificultades económicas.

Ahora, como solo quedaron 7 empresas operadoras en el SITP y como los concesionarios son autónomos en la selección de los talleres, servitecas, estaciones

de servicio, centros de diagnóstico, etc-, en los que realizara las labores de aseo, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO de los vehículos, lavado, suministro de combustibles, estas actividades se han concentrado en los propios talleres de Transmilenio y SITP, y en muy pocos contratistas, excluyendo de este negocio a un sector vulnerable de Bogotá, que tenía como única fuente de ingresos el trabajo que le proporcionaba el TPC.

LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO –SITP-

Uno de los objetivos de la renegociación del 6 de mayo de 2013, fue eliminar el antiguo FONDO DE CONTINGENCIAS de la Fase I y II, porque, este fondo no estaba diseñado legalmente para cubrir año a año las diferencias entre lo que le reconocía el Distrito a los concesionarios y lo que realmente se recaudaba vía tarifa del usuario.

Al concebir el Sistema Integrado de Transporte Público, se corrigió este error que se fundamentaba en creer que el sistema era auto-sostenible, y se crea el Fondo de Estabilización Tarifaria FET, en el cual se benefician actualmente todos los agentes del sistema incluidos los de la fase I y II.

De acuerdo con el contrato firmado entre el Distrito y COOBUS en el Numeral 54.2, dice respecto al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). “Los recursos acumulados en este Fondo únicamente se emplearan para diferir en el tiempo el incremento en la Tarifa al Usuario del Sistema, cubriendo la diferencia positiva entre lo que debe remunerarse a los agentes SITP y los ingresos recaudados...”

Entonces, lo que “debe remunerarse a los agentes del SITP” se conoce como TARIFA TECNICA, que se define como “El costo medio de operación y control por pasajero pago del sistema”, considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable....”

Ahora, en reciente entrevista de EL TIEMPO, Sergio París, actual gerente de Transmilenio, reconoció que la demanda de pasajeros que se esperaba cuando se proyectó el SITP en el 2009, era de 6.3 millones de viajes diarios en el transporte público y hoy esa cifra es menor, ronda los 4.5 millones, porque un sector de la población, por ejemplo, prefirió adquirir moto o carro en estos años o simplemente cambio la manera de moverse.

Eso quiere decir que en el SITP hay una gran diferencia entre lo que se estructuró en los costos de la tarifa y la realidad.

Así, como la tarifa técnica de los contratos del SITP se diseñó sobre la base de que al sistema iban a ingresar 6.3 millones de pasajeros par que los operadores del sistema puedan recuperar su punto de equilibrio deberían movilizar la misma cantidad de usuarios proyectados, o si no el Distrito tendrá que seguir subsidiando

el diferencial tarifario de lo que se deja de recoger vía tarifa del usuario por los 1.8 millones de potenciales pasajeros que no están utilizando el transporte público.

Realidad que es más dolorosa cuando se sabe que Bogotá solo recibe \$ 4 pesos de cada \$ 100 que ingresan al SITP.

Por lo tanto, hay que revisar los contratos del SITP, con el fin de recuperar el equilibrio económico de una de las partes: El Distrito. Por lo que se recomienda a la Alcaldía modificar de manera concertada o en caso contrario de forma unilateral, como lo prevé el artículo 16 de la LEY 80, los contratos de concesión celebrados con los operadores del sistema, ajustando el costo medio de operación a lo que efectivamente puede y está movilizando el SITP, para evitar el incremento en las tarifas, en desmedro obviamente de los usuarios del sistema.

Así mismo, invitamos a la ciudadanía y a las entidades del sector a constituir una MESA DE TRABAJO con el propósito de analizar la problemática que presenta la implementación del SITP en la ciudad y buscar alternativas de solución, donde la voz de la comunidad se tenga en cuenta pues queremos ser parte de la solución y no del problema. Este espacio seguirá contando con el acompañamiento y apoyo de la VEEDURIA DISTRITAL.

GERMAN MURILLO
Presidente
Red y Alianza de Líderes por el
Progreso de Kennedy

EDUARDO ROMERO CRUZ
Vicepresidente
Red y Alianza de Líderes por el Progreso
de Kennedy

OLGA GUZMAN GARCIA
Secretaria
Red y Alianza de Líderes por el
Progreso de Kennedy


SEBASTIAN GALEANO
Representante Liga de Usuarios
Transmilenio

ROSMERY MENDOZA
Presidente J.A.C CATALINA 2 SECTOR


MARIO PENUELA
J.A.C. CATALINA 2 SECTOR

PRONUNCIAMIENTO CIUDADANO FRENTE A LA OPERACIÓN Y/O IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO SITP

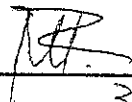
Firmas Hoja No.



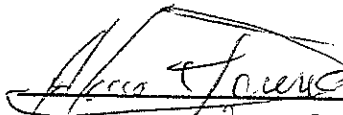
2969116200



161496945



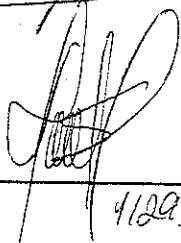
39702592



770840172

Loz masina

20828214



412057187

Jose Fonseca

77087467

PRONUNCIAMIENTO CIUDADANO FRENTE A LA OPERACIÓN Y/O IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO SITP

Firmas Hoja No.

Martha Montoya Castro
CC 39'558.194 6dot

Martha Leytón
CC 51666310 BTA

Rosa Santos R
CC 41679738

Mario Jimenez
23 271890

Hernán Rodríguez
0871354

Luis Varela
74.955.695

Rosmeri Mendoza
CC 32770456 Bpulle

Diego C.
CC. 79757395

Juan José
CC 19218191

[Signature]
CC 1013577600
SOF-clm8.

[Signature]
35'3747 (Sof-clm)

Madeline Rojas
Prof. Univ. Transileno


Liliana Avila D
2 487.507' 8TA
BRT (tecnico de abce)

[Signature]
BRT CC. 911385981

PRONUNCIAMIENTO CIUDADANO FRENTE A LA OPERACIÓN Y/O IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO SITP

Firmas Hoja No.

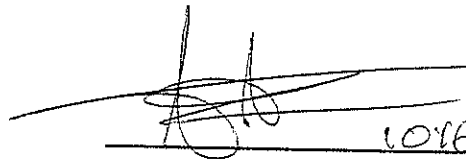
Yessy Viliana Giooso
CC 3088924 BJT


80.003 038 BJT

Daniel Eduardo PALACIOS C.
79.996.514

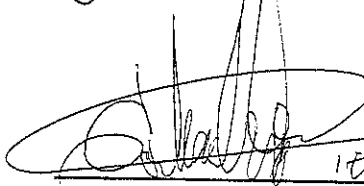
Daniel E. Palacios
79.996.514

Anderson FALCÓN V
1 016 060 633

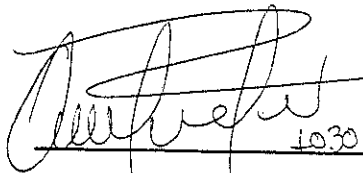

1016 060 633

Enrique FORTALEZA

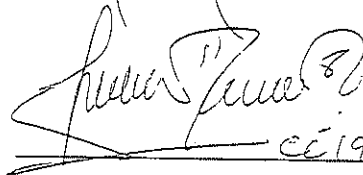
Enrique Fortalez
80730498


1030 614549


19051164 BJT



1030 533 331

Jonathan Ospina
030557163.


CC 194491398

Julia Pedraza Murillo
C39-797955

ANGIE FÁTIMA OSPINA Q.
CC. 1030609371


2020.548.76