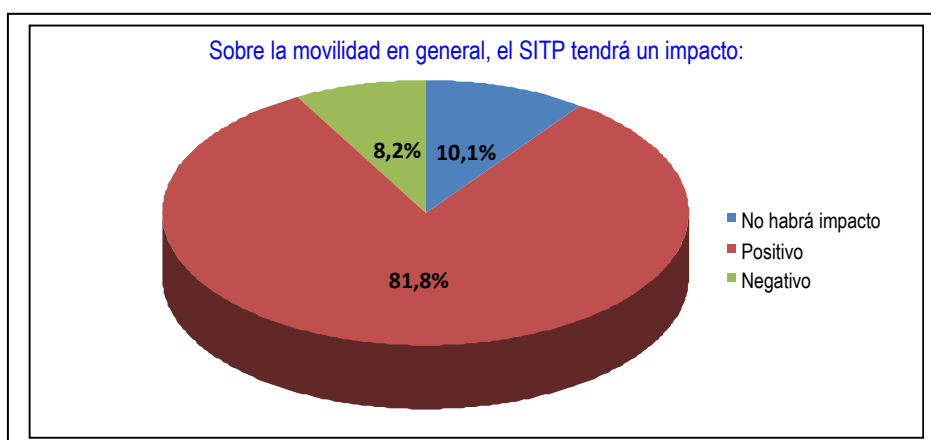




BOGOTANOS OPTIMISTAS FRENTE AL SITP

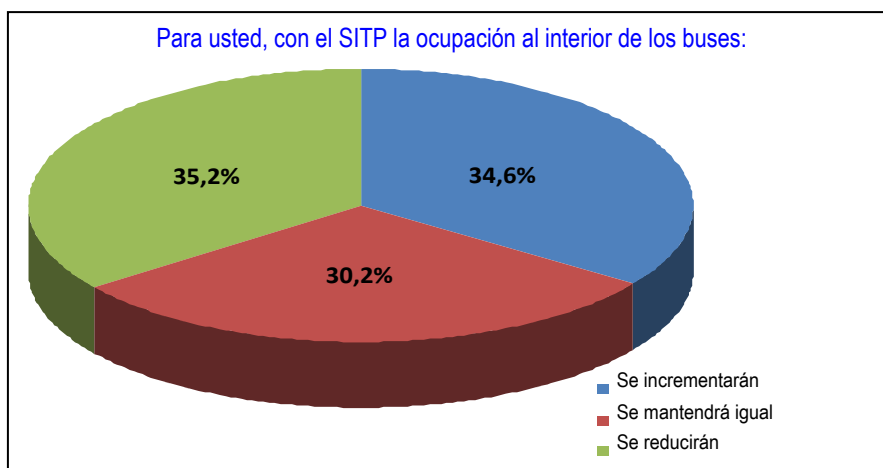
Los bogotanos se encuentran optimistas frente al futuro del transporte en la ciudad. El 81.8% señala que la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) generará un impacto positivo sobre la movilidad general de Bogotá. El 10.1% cree que no habrá ningún tipo de impacto, mientras sólo el 8.2% considera que tendrá un impacto negativo.

Así lo evidencia un sondeo realizado por el Programa Bogotá Cómo Vamos (BCV) el pasado 3 de febrero, en donde se le preguntó a los asistentes al foro 'SITP: un reto por la movilidad' (159 personas en total), sobre sus perspectivas y opiniones frente a este sistema.



Según el 72.3% de los ciudadanos encuestados, con el SITP se disminuirán los tiempos en los trayectos para desplazarse de un lugar a otro. Para el 22% la situación se mantendrá igual y el 5.7% restante considera que, por el contrario, los tiempos se incrementarán. La confianza en que la Administración Distrital entregue rápidamente las obras que están realizando y resuelva el caos del transporte pueden ser consecuencia de estos resultados.

Tal vez una de las mayores expectativas de la ciudadanía es conocer cómo será la ocupación al interior de los buses. Las opiniones al respecto están divididas. De acuerdo con el 35.2% de los encuestados, la ocupación en el transporte se reducirá; para el 34.6%, se incrementarán; mientras que el 30.2% asegura que se mantendrá igual. Las cifras evidencian que los bogotanos aún no tienen claro qué pasará con este aspecto del SITP.



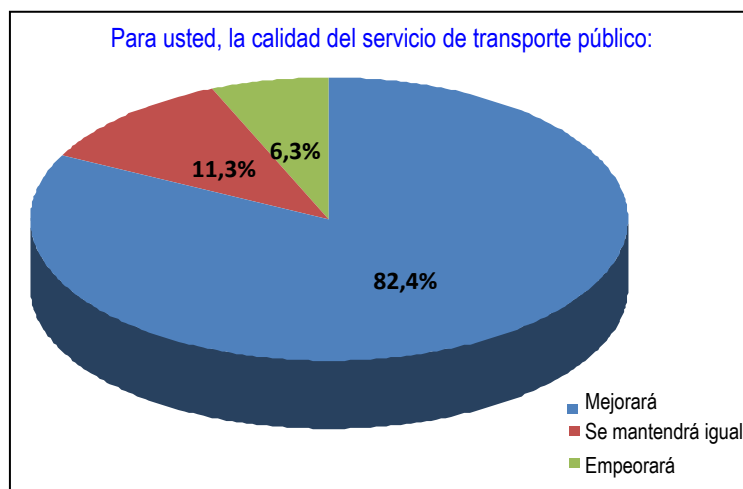


No ocurre lo mismo con la percepción ciudadana sobre el número de vehículos en servicio con la entrada en funcionamiento del SITP. El 48.4% de los encuestados considera que habrá menos buses, el 35.8% piensa que aumentará y el 15.7% que se mantendrá igual. Aún así, para el 62.3% de los bogotanos encuestados la cobertura de las rutas aumentará.

PREOCUPACIÓN POR TARIFAS

Sin embargo, cuando se le pregunta a los ciudadanos por las tarifas de transporte, sus respuestas no son tan optimistas. Según el 61% de los encuestados, éstas subirán; para el 20.8%, se mantendrán igual; y tan sólo el 18.2% restante considera que bajarán.

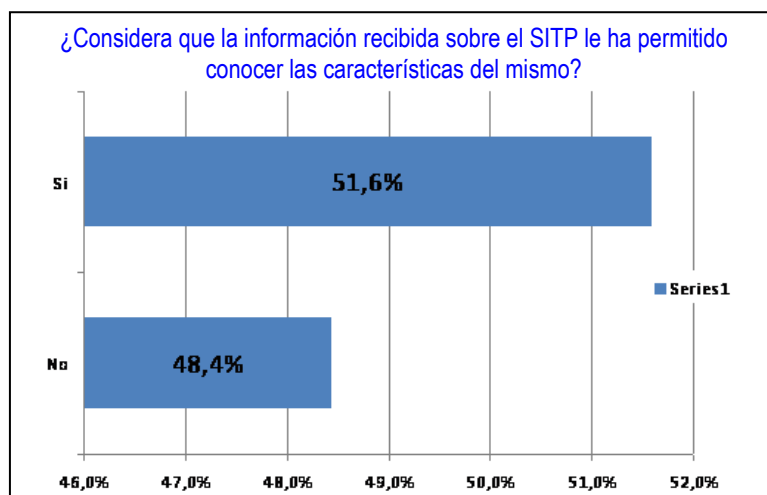
Los anteriores resultados pueden explicarse si se tiene en cuenta que para el 82.4% de los ciudadanos encuestados la calidad del servicio de transporte mejorará y que para el 59.7% habrá mayores y que para el 59.7% habrá mayores alternativas para movilizarse al interior de Bogotá.



MAYOR INFORMACIÓN

El 71.7% de los bogotanos encuestados afirma que sí ha recibido información sobre el SITP por parte de la Administración Distrital. Para el 51.6% esta información le ha permitido conocer las características del sistema, sin embargo, el 48.4% opina lo contrario.

En este orden de ideas, es tarea de la Secretaría de Movilidad hacer mucho más eficientes sus canales de comunicación para que la ciudadanía en general comprenda en profundidad los cambios que tendrá que afrontar con la entrada en operación del SITP y las nuevas formas para tomar el transporte en la ciudad con el fin de evitar traumatismos.



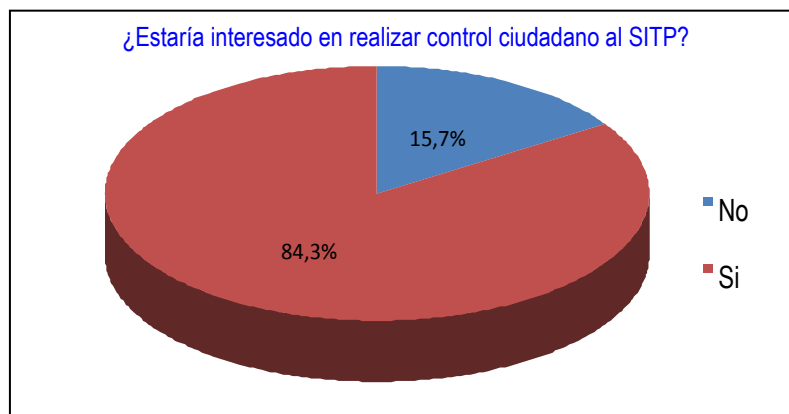


Un punto que genera preocupación tiene que ver con las reuniones informativas que realizó la Secretaría de Movilidad durante el proceso licitatorio del SITP, ya que para el 78.6% de las personas encuestadas por Bogotá Cómo Vamos, nunca recibieron información de las mismas. Tan sólo el 21.4% aseguró conocer estos espacios.

Por tanto, no es sorprendente que el 86.6% de los encuestados no halla haya asistido a las reuniones programadas sobre el tema.

SI AL CONTROL CIUDADANO

Por último se le preguntó al público asistente al foro BCV si estaría dispuesto a realizar algún tipo de veeduría o control ciudadano al SITP, el 84.3% contestó que sí. *“Esto demuestra que los bogotanos están interesados en conocer en profundidad el sistema y en exigir a la Administración Distrital resultados claros y contundentes que generen impactos positivos en la movilidad de la ciudad”*, concluyó Carlos Córdoba, coordinador de Bogotá Cómo Vamos.



LOS ENTREGABLES

Por: Carlos Córdoba Martínez
Coordinador Bogotá Cómo Vamos

El gobierno de Bogotá entra en su recta final. Queda apenas un año para que se puedan consolidar los logros y se avance en aquellos espacios donde no se han consolidado tantos frutos. Es un momento importante donde la ciudadanía no espera más promesas o explicaciones de lo que no funcionó, sino claridad sobre lo que le quedará a la ciudad tras finalizar el gobierno.

En esto es necesario ser austeros. Así como al inicio de los gobiernos la ciudadanía está dispuesta a “comprar” muchas de las promesas que hacen los gobernantes y las reciben con entusiasmo, al final del período las personas deberían estar llamando a cuentas a sus gobernantes para ver cuál es el resultado de su gestión en términos de mejoramiento de calidad de vida.

El gobierno de la ciudad termina siendo un ciclo donde los resultados se van depurando. En los programas de gobierno se incluyen muchas promesas electorales que son volcadas en los planes de desarrollo. Muchas de éstas se concretan y llegan a resultados satisfactorios, mientras que otras no corren la misma suerte ya sea porque no tuvieron suficiente prioridad en la agenda del gobierno, no



contaron con los recursos suficientes, les faltó gerencia pública o porque el contexto impidió que avanzaran.

El inicio del último año de gobierno es el momento indicado para que la Administración de la ciudad sincere sus logros y limitaciones, sobretodo porque existe una gran propensión en la mayoría de los gobiernos a no aceptar que hay temas que están mal. Por eso, muchos espacios de rendición de cuentas se convierten en relatos interminables sobre lo bien que va la ciudad, en ocasiones respondiendo más a críticas políticas que a un verdadero balance técnico de la gestión. ¿Habrá un gobernante que sea capaz de aceptar que ha hecho mal parte de su tarea?

El gobierno de Bogotá -y el resto de gobiernos urbanos- se deberían concentrar en responder las siguientes preguntas: ¿cuáles son los *entregables* al final de este período?, ¿qué debe esperar la ciudadanía al final del gobierno? Y, por supuesto, ¿qué temas se postergarán?

Lo anterior implica sincerar las agendas y tener una última priorización realista. Esto puede tener costos políticos pero al final consolida la credibilidad de una Administración. Un paso importante se dio al aceptar que definitivamente no se podrá contratar la primera línea de Metro este año, pero que continuará la gestión de esta alternativa para la movilidad de la ciudad. En otros campos no se ha corrido con la misma suerte y seguimos escuchando anuncios con fechas poco claras, cronogramas que se modifican sin que al final exista un responsable o entidades que están comenzando a formular políticas públicas como si fuera el primer año de gobierno.

En Bogotá hay logros en temas sociales -la tasa de cobertura neta ajustada en educación está por encima del 93% y la tasa de vacunación está por encima del 95%- pero aún existen frentes que deben consolidarse.

Los bogotanos deberíamos saber a qué atenernos en temas como seguridad, donde la tasa de homicidios ha subido de 19,2 por cien mil habitantes a 23 entre el 2006 y el 2010; infraestructura vial y movilidad, ya que por lo menos en 9 de las 19 localidades urbanas la malla vial en mal estado supera el 40%; cultura ciudadana, donde el 57% de los ciudadanos manifiestan que en Bogotá no se cuidan los bienes públicos; y vivienda, donde las acciones adelantadas no parecen impactar suficientemente en el déficit de más 307.000 hogares sin vivienda de acuerdo con la encuesta de calidad de vida del 2007.

También sería oportuno que la Administración defina cuáles van a ser los resultados en temas estructurales como la revisión de Plan de Ordenamiento Territorial, la agenda regional, la capitalización de la ETB y la reforma tributaria; aspectos gruesos que aún están pendientes para la ciudad. Así las cosas, esperemos que podamos tener claridad en términos de cifras y cronogramas sobre los entregables.

APROXIMACIÓN CONCEPTUAL Y JURÍDICA DE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ: Un análisis desde la perspectiva del Desarrollo Humano

**Por: Claudia Dangond-Gibson
Decana Facultad de Ciencia Política de la
Pontificia Universidad Javeriana**

Al revisar el sistema jurídico colombiano con el ánimo de identificar y extraer lo que para el Estado significa la "movilidad" y más aún, la "movilidad urbana", nos encontramos con que, en estricto sentido, no existe una definición como tal de este concepto.



Así, para comprender la ubicación y el entendimiento que desde la perspectiva jurídica se le da a la movilidad en Colombia y particularmente en Bogotá, es necesario hacer un esfuerzo de hermenéutica que integre las disposiciones constitucionales, las leyes nacionales y las directrices locales y distritales.

Algunas preceptivas constitucionales nos permiten ubicar el tema de la movilidad como un derecho que, garantizado, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos. Así entendida, la movilidad es parte del desarrollo humano sostenible en el que es el ciudadano el principal receptor de las medidas adoptadas y no el “usuario” o mero “consumidor”.

Desde la perspectiva del Estado podría afirmarse que la movilidad constituye además un servicio público, que puede distinguirse del tránsito y del transporte que vienen a constituir un instrumento para su garantía en cuanto derecho y en cuanto elemento fundamental del mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos en contextos urbanos.

Como derecho fundamental, se le puede ubicar como una condición de garantía del derecho a la vida en el sentido de lo que aporta para la existencia de garantías para la seguridad, y como una forma del derecho a la libre circulación, -que dicho sea de paso es un derecho relativo-. La movilidad entendida así, se proyecta como un medio para acceder a otras oportunidades, o, en el lenguaje de Amartya Sen, de capacidades que amplían las posibilidades de los ciudadanos, tanto en lo económico, como en lo social, lo político y lo cultural.

De la lectura del cuerpo jurídico superior sobre movilidad, puede inferirse que en Colombia ésta es entendida como un elemento fundamental, pero no el único para asegurar el desarrollo urbanístico con perspectiva sostenible. El Plan de Movilidad contiene una gráfica que pretende ilustrar cuáles son los componentes urbanos que hacen a una ciudad sostenible y amable. (Ver gráfica 1).

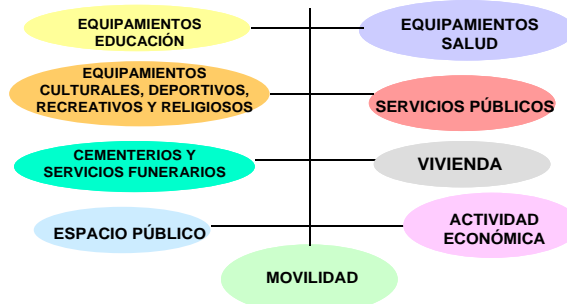
Sin embargo, a la hora del desarrollo legal, normas como el *Plan Nacional De Desarrollo 2006-2010*, o la Ley 1083 de 2006 de Julio 31, sobre planeación urbana sostenible, dan la idea, compartida por algunos autores¹, que en la segunda mitad del siglo XX y lo que va corrido del XXI, los ciudadanos han generado una mayor demanda de movilidad, la que ha sido respondida en general ofreciendo medios de transporte con motor de combustión y que utilizan neumáticos.

Lo anterior, sin duda ha traído consigo una mutación de los centros urbanos, propiciando su crecimiento, a veces de forma desordenada y sin medir las consecuencias del progresivo desarrollo de la industria automotriz a unas velocidades mucho mayores que las que pudieran producirse para la infraestructura vial de las ciudades suramericanas. Con ello, en lugar de producirse una satisfacción adecuada de la demanda de movilidad, la calidad de vida ha venido deteriorándose en la percepción de los ciudadanos tal como se ve en los resultados de la últimas encuestas realizadas por Bogotá Cómo Vamos, y también de forma real, por cuanto ni los modos de transporte ni el sistema vial funcionan adecuadamente, lo que genera constantes embotellamientos, contaminación ambiental, inseguridad ciudadana y accidentes de tránsito.

¹ V Cfr: JOSÉ Alex Santa Anna, “Autobuses Urbanos. Sistemas Modernos y Tradicionales en el Mercosur Ampliado”. <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=419397> Washington, D.C, 2002. Banco Interamericano de Desarrollo.



RELACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LA CIUDAD



Fuente: Plan de Movilidad Resumen

Así, aunque en un primer estadio la movilidad parece enmarcarse en una concepción del desarrollo humano, la reglamentación carece de esa visión.

En resumen, si bien la Constitución Política de Colombia ofrece un espacio que permitiría y más aún, obligaría a que la movilidad urbana fuera tratada como un elemento del desarrollo urbano sostenible en perspectiva de ciudades amables, y de hecho el Plan de Movilidad así lo entiende, la legislación vigente que “desarrolla” y reglamenta ese marco, no corresponde ni interpreta esa visión de la movilidad sino que le da una dimensión equivocada centrándose en el tratamiento de:

- Subsistemas viales²
- Subsistema de Transporte³
- Subsistema de regulación y control de tráfico⁴
- Subsistema Vial Peatonal⁵.

² Ley 769 de 2002; Ley 105 de 1993; Ley 310 de 1996; Ley 336 de 1996; Acuerdo 119 de 2004 (Concejo de Bogotá); Acuerdo 180 de 2005 (Concejo de Bogotá); Decreto 46 de 2004 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 619 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 343 de 2004 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 252 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá)

³ Ley 105 de 1993; Ley 310 de 1993; Ley 336 de 1996; Ley 688 de 2001; Decreto Ley 1421 de 1993; Decreto 3109 de 1997; Circular 1 de 2004 (Ministerio de Transporte); Resolución 3363 de 1998 (Ministerio de Transporte); Decreto 619 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 359 de 2005 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 519 de 2003 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 113 de 2003 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 114 de 2003 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 115 de 2003 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 116 de 2003 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 1253 de 1997 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 101 de 1999 (Alcalde Mayor de Bogotá); Resolución 00050 de 2005 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 1236 de 2004 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 019 de 2004 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 410 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 413 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 414 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 415 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 416 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 417 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 396 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 392 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 318 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 469 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 093 de 2002 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 094 de 2002 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 545 de Sep 13 de 2001 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 438 de Jul 30 de 2001 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 1402 de Dic 11 de 2000 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 1192 de Nov. 3 de 2000 (Secretaría de Tránsito y Transporte);

⁴ Ley 769 de 2002; Ley 903 de 2004; Ley 962 de 2005; Decreto Ley 1421 de 1993; Resolución 1050 de 2004 (Ministerio de Transporte); Acuerdo 104 de 2003 (Concejo de Bogotá); Acuerdo 87 de 2003 (Concejo de Bogotá); Acuerdo 34 de 1999 (Concejo de Bogotá); Acuerdo 23 de 1999 (Concejo de Bogotá); Acuerdo 16 de 1998 (Concejo de Bogotá); Acuerdo 38 de 1997 (Concejo de Bogotá); Decreto 621 de 2001 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 112 de 1994 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 397 de 1998 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 459 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 550 de 1998 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 511 de 1998 (Alcalde Mayor de Bogotá); Decreto 0441 de 1984 (Alcalde Mayor de Bogotá); Resolución 780 de 2004 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 329 de 2003 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 9 de 2002 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 445 de 2000 (Secretaría de Tránsito y Transporte); Resolución 42 de 1999 (Secretaría de Tránsito Y Transporte) .

⁵ Ley 769 de 2002; Decreto 619 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá).



ONU HÁBITAT OTORGA DISTINCIÓN A BOGOTÁ CÓMO VAMOS

El Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU Hábitat) reconoció a Bogotá Cómo Vamos (BCV) y la Red Colombiana de Ciudades Cómo Vamos (RCCV) como algunas de las mejores prácticas en materia de monitoreo de la gestión pública a la participación ciudadana en América Latina.

La distinción se realizó por medio de la publicación 'Foro Iberoamericano de Mejores Prácticas', en donde ONU Hábitat resalta *"el carácter independiente y la metodología de trabajo desarrollada por BCV como herramienta útil para revertir procesos de crisis de confianza en las instituciones públicas y en algunos casos la pérdida de rumbo de la administración municipal"*.

La exitosa labor de Bogotá Cómo Vamos -iniciativa de la Casa Editorial El Tiempo, la Fundación Corona, la Cámara de Comercio de Bogotá y la Universidad Javeriana- ha sido replicada en varias ciudades de Colombia (Cartagena, Barranquilla, Cali y Medellín, entre otras), y de América Latina (Jalisco, Lima, Sao Pablo, Teresópolis, La Paz).

"Bogotá Cómo Vamos ha logrado mejorar la información producida y socializada por las entidades públicas. Esto ha sido posible gracias a la constante interacción del Proyecto Cómo Vamos con las sucesivas administraciones, estableciendo acuerdos acerca de la información que el gobierno debe producir para que la ciudadanía pueda realizar un control efectivo de la gestión pública", señala la publicación de ONU Hábitat.

Para Carlos Córdoba, coordinador de BCV, la distinción es un impulso para seguir trabajando por mejorar la calidad de vida en Bogotá. *"El objetivo de Bogotá Cómo Vamos para el próximo año será cualificar aún más los indicadores de evaluación que manejamos, llegar a todas las localidades de la ciudad y estar más pendientes de todos los aspectos que tienen relación con el bienestar de las personas"*, concluyó.

MEMORIAS FORO SITP: UN RETO PARA LA MOVILIDAD DE BOGOTÁ

Con el objetivo de analizar el estado actual de la gestión del Sistema Integrado de Transporte Público, la Mesa Ciudadana por la Movilidad y el Programa Bogotá Cómo Vamos realizaron el foro SITP: Un reto para movilidad de Bogotá. Los funcionarios del gobierno y de la Secretaría de Movilidad presentes en el evento respondieron preguntas como: ¿Cuándo inicia formalmente la operación del SITP?, ¿Cuál sería el costo final del pasaje? ¿El sistema requiere de algún tipo de subsidio?, y ¿De qué fuente se espera sacar estos recursos?

El foro inició con la introducción del Dr. Carlos Córdoba, coordinador del Programa Bogotá Cómo Vamos, quien señaló los principales índices sobre movilidad en Bogotá (número de vehículos y motos que circulan en la ciudad, accidentes de tránsito, estado de la malla actual, seguimiento de obras y chatarrización). Así mismo, dio a conocer la percepción que tenían los ciudadanos acerca de la movilidad en Bogotá.



Por último, Córdoba preguntó por el cumplimiento del cronograma del SITP, las tarifas que se cobrarían, cómo se articula este nuevo sistema en el Conpes de movilidad regional con lo que establecido en el plan desarrollo para el tema de movilidad en Bogotá y cómo se va a cumplir el objetivo de reducir los tiempos de desplazamiento sin afectar la tarifa.

PRIMER PANEL: DECISIONES Y ACCIONES PARA LA MOVILIDAD EN 2011

El primer panel inició con la presentación del Secretario de Movilidad, Fernando Álvarez, quien contextualizó el proceso que ha tenido el SITP, y aseguró que no ha sido fácil ya que han sido muchas las críticas y barreras que se han tenido que superar. La idea es no repetir la experiencia de Chile para evitar errores y alcanzar los objetivos de manera satisfactoria.

Resaltó también la importancia del metro que, en su opinión, es la solución para el borde oriental de la ciudad. El fortalecimiento de Transmilenio es otra estrategia que se está llevando a cabo, pero indicó que el aumento del parque automotor es una realidad que va seguir complicando la movilidad en Bogotá. Para solucionar este problema, se podrá en funcionamiento el programa de Autopistas Urbanas por concesión y el Centro de Control de Administración de Tráfico, que se adjudicará en menos de dos meses y que busca, entre otros aspectos, modernizar los semáforos de la ciudad.

Con respecto al metro, el Secretario de Movilidad explicó que se está desarrollando con todo el rigor técnico, por lo que no tiene ningún afán de dejarlo adjudicado, ya que el objetivo es que sea el mejor proyecto estructural de la ciudad. Para finalizar su intervención, Álvarez aseguró que se están llevando a cabo diferentes obras para tapan huecos y recuperar la malla vial con el fin de que los buses que están dentro del SITP puedan transitar fácil y rápidamente.

Por su parte, el Viceministro de Transporte, Felipe Targa, argumentó que es necesario consolidar estrategias que promuevan un sistema de transporte público competitivo en el que los ciudadanos puedan movilizarse de manera eficiente. Por tanto, indicó que se están implementando medidas para mejorar el servicio, capacidad y frecuencia en el sistema de transporte.

Al igual que el Secretario de Movilidad, Targa indicó que el incremento del parque automotor en Bogotá se vuelve un reto para mejorar la movilidad. En su opinión, la solución no se encuentra en el aumento o construcción de nuevas vías, que no deja de ser necesario, sino en mejorar las estrategias para implementar rápidamente el Sistema de Transporte Público, de manera que los ciudadanos encuentren como mejor opción movilizarse en transporte público que adquirir un vehículo particular.

En cuanto al tema de las tarifas, el Viceministro de Transporte indicó que se debe desmontar la forma de cobro actual y buscar nuevas alternativas que le den piso a un eventual subsidio cruzado que podría tener el SITP.

Posteriormente, el profesor Juan Pablo Bocarejo de la Universidad de los Andes, señaló que “los problemas con la movilidad de Bogotá hasta ahora están empezando”, producto del aumento del parque automotor. En su opinión, la función de los ciudadanos frente a los cambios que se están dando en el tema de movilidad es interactuar con las autoridades para lograr las mejores soluciones.

Con respecto al tema de la accesibilidad al transporte público, frente al que no se puede pretender que los costos de operación los paguen los ciudadanos de estratos bajos, se deben buscar ingresos de los empleadores y el sector inmobiliario quienes también se beneficiarán del SITP.

Continuando con su intervención, Bocarejo preguntó: ¿cuál es el metro que se requiere en Bogotá? Afirmó que la Administración Distrital no ha revelado de manera clara este planteamiento, que debe ser



conocido por los ciudadanos. También indicó que la gestión en el manejo de tráfico debe cumplir con las expectativas que requiere la movilidad.

Para cerrar sus comentarios, Bocarejo dejó dos mensajes. I) No hay que esperar a que los usuarios del transporte público utilicen moto o autos particulares, se debe fortalecer Transmilenio en las vías en que aún no transita. II) Es necesario tener una visión más amplia de la ciudad, para que dentro de los programas de movilidad se incluya a Soacha o Mosquera, donde se están impulsando macro proyectos de vivienda que no se pueden ignorar.

Siguiendo con los comentarios, el profesor Germán Prieto de la Universidad Jorge Tadeo Lozano resaltó la importancia de pertenecer a la Mesa Ciudadana por la Movilidad, de la que hace parte Bogotá Cómo Vamos, ya que es un espacio donde la academia puede colaborar a la Administración Distrital y al Gobierno Nacional en lo referente a este tema. Destacó la gestión del actual gobierno de la ciudad ya que ha priorizado el transporte público, lo que antes no había sucedido como hasta ahora.

Prieto coincidió con el Viceministro de Transporte ya que, en su opinión, quienes están pagando la chatarrización son los usuarios de bajos ingresos (principalmente) a través del servicio de transporte, ya que son quienes más lo utilizan.

Existen tres temas que, a su criterio, se deben profundizar: I) Fortalecer una política con respecto al uso del vehículo particular, ya que los trancones no sólo son producto de las obras que se están ejecutando. II) Fomentar una cultura ciudadana que ayude a las personas a tomar conciencia que la solución no está sólo en manos de las instituciones referentes a la movilidad, sino también en la actitud que se tiene, por ejemplo, con la forma de parquear. III) No dejar de lado las políticas y acciones para las bicicletas y peatonales; está podría ser una buena solución para el aumento del parque automotor.

SEGUNDO PANEL: CÓMO SE ECHARÁ A ANDAR EL SITP

El segundo panel inició con la intervención de Javier Hernández, gerente del SITP, quien presentó el manual de niveles de servicio que se encuentra estipulado en los contratos de concesión. Este manual consta de cinco apartados: gestión de satisfacción de usuarios, que se mide a través de encuestas; gestión de seguridad, donde se incluyen los índices de accidentalidad; gestión de servicios operacionales, como el cumplimiento y la puntualidad; gestión de mantenimiento y gestión del medio ambiente. Si algún concesionario incumple estos niveles de servicio tendrá que pagar una multa.

Hernández resaltó el diseño técnico del servicio al usuario que parte de unas rutas jerarquizadas, lo que significa que las actuales continúan porque están trazadas desde las necesidades de movilización de la ciudad. También habló de la operación zonal, donde las personas se movilizarían en un solo vehículo minimizando los transbordos, y aseguró que el SITP contará con la mejor flota con vehículos –con capacidad para 80 pasajeros- que no tengan más de 10 años de funcionamiento.

También indicó que el SITP funcionará con pago electrónico; es decir, se eliminará el pago en efectivo y se utilizarán tarjetas inteligentes que permitirán hacer viajes en más de un vehículo sin pagar dos tarifas. Para Hernández, el SITP va garantizar la cobertura ya que a un concesionario se le asignará una sola zona, para eliminar la guerra del centavo e incentivar a los transportadores. Por último, confirmó que ya se definieron 21 corredores donde habrá rutas nocturnas entre las 11 p.m. y 4 a.m.

Con respecto a la tarifa, Hernández indicó que se debe diferenciar la tarifa al usuario -que es lo que deben pagar los ciudadanos- y la tarifa técnica, que es la suma de los costos operación y las remuneraciones a cada uno de los agentes del sistema.



El SITP cuenta con una fórmula mixta para la remuneración de los operadores. Así las cosas, a los operadores troncales se les paga por vehículo y kilómetro recorrido, donde se tiene en cuenta unos estándares de cumplimiento del servicio. Mientras que a los operadores no troncales se les mantiene el pago por vehículo sobre las mismas consideraciones de pago por kilómetro y por pasajero transportado. También continuará el esquema de remuneración hacia aquellos propietarios que tengan dos o menos vehículos para que salgan del negocio.

Frente a los plazos, Hernández aseguró que se elaboró un manual de indicadores de servicio, para sacar del sistema a los operadores no eficientes, evitando así que duren los 25 años estipulados. También se estableció una cláusula contractual que obliga hacer revisiones técnicas cada cuatro años, aunque se entregarán incentivos para los concesionarios que ofrezcan nuevas troncales.

El SITP entrará en operación por grupos de rutas. Se empezará por las troncales de la fase III de Transmilenio. Según Hernández, serán pequeños grupos de rutas los que ingresen para que los ciudadanos, poco a poco, entiendan el manejo de la tarjeta y la forma como deben monitorear y tomar cada una de las rutas.

Finalmente, el Gerente del SITP expuso los costos y beneficios de la implementación del sistema, como por ejemplo, la reducción en los niveles de contaminación y la generación de empleo. Para Fernando Páez, Gerente de Transmilenio, hay otros beneficios enmarcados en infraestructura, servicio, tecnología y tarifas. En su opinión, cada uno de estos lineamientos constituye alternativas para el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios.

Por último, Hernández recordó las etapas de implementación del SITP. En primer lugar se encuentra la preparación para poner en marcha el sistema, le sigue el seguimiento a la infraestructura fase III de Transmilenio y la revisión de todas las calles por las que van a pasar los sistemas. En tercer lugar está la implementación de los aspectos técnicos operacionales. En cuarto lugar los aspectos financieros, que tendrán un seguimiento constante. Para finalizar se realizará una socialización con los usuarios acerca de cómo va funcionar el SITP.

Una de las comentaristas de este panel, Paula Arias, Decana del programa de gestión de transporte urbano de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, preguntó por la situación económica que tendrán los 2.000 propietarios de vehículos que quedarán por fuera del SITP. Al respecto, Hernández indicó que los consorcios tienen la obligación de incorporar todos los propietarios, lo que no implica que se contraten como conductores, sino que se podrían vincular en otras áreas.

Para cerrar, el profesor Jorge Acevedo de la Universidad de los Andes realizó ciertos cuestionamientos con respecto a los subsidios. En su opinión, este es un tema muy delicado, por lo que se debe focalizar de una manera adecuada cómo se cobrará la tarifa.

CONCLUSIONES

Con el fin de cerrar el evento, el Doctor Carlos Felipe Pardo de la Mesa Ciudadana por la Movilidad, señaló que se debe integrar el transporte no motorizado y los peatones al SITP. Indicó que el tema de los subsidios no se ha tenido mucho en cuenta, por tanto, queda el reto de estipular de dónde va a provenir el subsidio. Para finalizar sus comentarios, aseguró que hace falta información sobre el SITP, su funcionamiento y los temas claves que deben tener en cuenta los usuarios.

A modo de conclusión, Carlos Córdoba, coordinador de Bogotá Cómo Vamos, explicó que su solicitud de aclarar las reglas de juego, los términos y cronogramas para la implementación del SITP, que se interpretó como un reclamo de afanes, no es así, ya que lo que se pide es mayor claridad en los tiempos y en la forma gradual como entrará en operación el SITP.



AFIRMACIONES RELEVANTES DEL FORO

¿Cuándo inicia formalmente la operación del SITP?

Fernando Álvarez, Secretario de Movilidad.

“La implementación se va demorar para no cometer errores, no hay afán de cumplir una agenda, se debe hacer con cuidado y de manera gradual”.

“No hay afán político de cumplir con una agenda. Lo vamos hacer con todo el cuidado y con todo el rigor. Van a empezar a rodar zonas con el SITP así nos tome mas allá del gobierno, así nos tome más de un año y medio. Hay que hacer las cosas con todo el cuidado y con toda la responsabilidad”.

Javier Hernández, Gerente del SITP.

“Esto se debe hacer con todo el cuidado y con todo el tiempo que se requiera. Nosotros vamos hacer la implementación con todo el tiempo y con todo el cuidado que ser requiera. No hay afán, no queremos que esto suene simplemente a una excusa frente a un retardo frente al cronograma. Los cronogramas se han venido corriendo porque aumentamos la discusión pública sobre la licitación tal y como no lo pidieron algunos de los actores que hoy nos dicen que los hagamos más rápido. Se han venido corriendo porque hemos aceptado, aún en algunos casos estando en desacuerdo, las recomendaciones de la Procuraduría para blindar los procesos para darle mayor transparencia a los mismos, y eso lo vamos a seguir haciendo. Entonces no vamos a comprometer ni la legitimidad, ni la operación del SITP por cumplir un cronograma y si tenemos que salir y afrontar la discusión con la ciudad de por qué en algún momento se dijo que iba entrar en x fecha y no va entrar en x fecha sino después, lo vamos hacer, porqué lo primero acá es la responsabilidad.

En Santiago de Chile, parte del problema no es sólo la entrada en operación de un día para otro; el bing bang, lo que se ha mencionado, es que se empezó a operar sin que todas las condiciones estuvieran listas. Ahora el Gerente de Transmilenio hará una mención específica sobre qué implica tener las condiciones listas, pero lo que es claro es que nosotros no vamos a comprometer el sistemas, por que éste es un sistema que está pensado a 25 años. Entendemos la preocupación de los ciudadanos y nosotros también quisiéramos que esto fuera más rápido, pero la discusión está entre hacerlo bien y hacerlo rápido. Sin duda, nos vamos a ir por hacerlo bien y de forma responsable”.

¿El SITP requiere de algún tipo de subsidio?

Felipe Targa, Viceministro de Transporte.

“El costo de la formalización del transporte público es alto, para tener conductores que no trabajen 18 horas, con seguridad social, con buses y para invertir en mantenimiento y operación. Esos son costos adicionales que implican mayor estructura. Si en realidad vamos hacia una alternativa para la motorización privada, tenemos que pensar en nivel de servicio, me refiero a índices de confort, donde no tengan que ir 7 pasajeros en un metro cuadrado o que tengan que esperar en estaciones más de 20 minutos. Ese nivel de servicio implica mayores frecuencias, mayor capacidad, y eso implica mayores costos.

Debemos realizar un debate de la política alrededor de la tarifa en estos sistemas. Se volvió una política de Estado que estos sistemas deben ser autosostenibles y, de hecho, el gobierno nacional no financia el sistema que no cubra con su tarifa sus costos. Pero no creo que ese sea el camino adecuado, no creo en ese lineamiento de política porque estos sistemas van a requerir de un subsidio. Si estamos hablando que necesitamos mejorar el nivel de servicio para volverlo competitivo frente a modos privados



motorizados, si queremos que realmente pague la formalización, que los conductores tengan una seguridad social y que haya una buena cobertura, eso va a costar. Creo que sería erróneo traspasar ese costo a los usuarios de ingresos bajos. El caso de Bogotá me sorprendía cuando veía los resultados de movilidad en el 2005, cuando encontrábamos que 1.5 millones de habitantes caminan, es decir, realizan su viaje caminando por que no tienen la opción de pagar una tarifa de transporte público. Creo que el caso más extremo era en estratos 1 y 2, que caminaban en promedio 5 kilómetros al día.

Me refiero al concepto de accesibilidad económica. Es esencial que estos sistemas tengan buena accesibilidad física, pero el tema de accesibilidad económica es esencial. Si no logramos que estos sistemas tengan una tarifa a la que se pueda acceder fácilmente, creo que no estamos logrando nuestro fin último de desarrollo económico social. Creo que es un debate que hay que dar. No es que esté diciendo que el gobierno nacional en su programa de cofinanciación no apoye a estas ciudades, debería de financiar tanto la infraestructura como un subsidio operacional. Creo que es una responsabilidad que debe caer en los entes territoriales. Todos estos esquemas de administración de la demanda, además de ser eficientes, van a permitir un gran ingreso para las ciudades. Si vemos las ciudades progresivas como Londres, que han implementado estos sistemas de cobro por congestión, son recursos que realmente van en esquema de subsidio cruzado para financiar el transporte público, para volver esa tarifa más accesible a los ciudadanos que más necesitan este medio de transporte”.

Javier Hernández, Gerente del SITP.

“En la medida que crecen los costos de transporte crece la tarifa. Si el combustible sigue creciendo, como ha venido creciendo por encima de la inflación, los usuarios cubren la diferencia; si hay cualquier costo que desborde los valores de salario mínimo, los usuarios cubren la diferencia. Consideramos, desde el punto de vista de la política pública, que eso es insostenible y, además, socialmente inaceptable. Para ir más allá nosotros consideramos que es abiertamente inconstitucional. El transporte es un servicio público como el agua o la energía. Los usuarios deben pagar lo que pueden pagar, no lo que cuesta el servicio.

Esto implica que las eventuales diferencias entre tarifa técnica y tarifa del usuario las tenga que cubrir la Administración. Acá se va a abrir una discusión enorme. Nosotros celebramos que esa discusión empiece a darse, pero sobre la claridad que Bogotá ya dio el paso. Bogotá en el Decreto 309 del año 2009 estableció que la tarifa del usuario no va a crecer de acuerdo a los costos del sistema. La tarifa se va a establecer de acuerdo con la capacidad de pago de los usuarios y eso le impone un reto a la Administración en la medida que haya diferencias entre el costo de operación y la tarifa al usuario; el Distrito debe cubrir la diferencia.

¿Por qué hacemos esto? Por que nosotros queremos, y en esto retomo las palabras que le oí alguna vez al profesor Montezuma, un sistema de transporte de la mayor calidad, y si este sistema cuesta, hay que asumir unos costos. Ordenar el transporte, establecer los niveles de calidad con los que los queremos prestar, garantizar la regularidad y la puntualidad, todo esto tiene unos costos.

¿Cómo se deben cubrir esos costos? Evidentemente estamos de acuerdo que, mayoritariamente, la fuente debe ser la tarifa al usuario. Pero ¿hasta dónde? Hasta donde lo que puedan pagar los usuarios que lo utilizan. Más del 85% de los usuarios de transporte público colectivo y del sistema Transmilenio son usuarios de 1, 2 y 3. Entonces tenemos límites sobre hasta dónde aumentar la tarifa para pagar los costos.

¿De dónde debe salir el diferencial? ¿Esta es una discusión válida que estableció el Distrito? Ese diferencial no puede salir y se fijó en un CONFIS Distrital – liderado por el señor Alcalde Mayor, el Secretario de Hacienda, la Secretaria de Planeación, Transmilenio, la Secretaria de Movilidad- de otros proyectos sociales del Distrito, lo cual nos parece totalmente razonable y totalmente válido. ¿De dónde deberían salir esos recursos? Nosotros consideramos deberían salir de mayores cargas al vehículo



particular. Así lo expresó ahora el Secretario de Movilidad, el profesor Bocarejo y, en general, la literatura de estos temas tiende a estar de acuerdo.

Ahora nos falta obviamente llevarlo a la práctica. Este año lo que hemos hecho para alimentar el fondo de estabilización tarifaria es sacar esos recursos del sector movilidad para evitar que esto afecte a otros programas del Distrito. Pero nosotros pensamos que el futuro de esto debería ser todavía más agresivo, no debería limitarse solamente a cubrir el diferencial sobre las tarifas actuales al usuario y la tarifa técnica, sino que si uno de verdad quiere tener una Política Pública que impacte de manera positiva la utilización del transporte público, que nos permita disminuir la utilización del transporte particular, entonces deberíamos alimentar ese fondo de estabilización tarifaria cada vez con mas recursos, para disminuir en lo posible la tarifa al usuario. Ese es un debate que se va abrir, que seguramente va estar vigente en esta campaña electoral y dentro de los próximos años. Los contratos ya fijan esa fórmula, ya hay una norma que establece que las tarifas solo se pueden establecer en función de la capacidad de pago del usuario, y los contratos ya establecen que los concesionarios, como es natural, se les garantiza su esquema de remuneración independientemente de cual sea la tarifa del usuario.

Esta Administración hizo la tarea que corresponde. Evidentemente las próximas Administración deberán prever lo correspondiente dentro de sus presupuestos Distritales para los próximos años si quieren seguir impulsado una política pública de implementación del SITP o del transporte masivo en la ciudad”.

Fernando Páez, Gerente de Transmilenio.

“Por medio de la tarifa se paga los costos que implica la calidad del servicio. La ley establece mecanismos para mirar a quién se le cobraría el subsidio. Considero que se debe hacer un buen estudio de focalización para saber quién paga esto. Transmilenio tiene subsidio del 50% con los alimentadores que hay en la periferia de la ciudad para personas de estratos 1 y 2”.