

INTERVENCIÓN PROPOSICIÓN N° 330 DE 2018
“SITP”
H.C. Marco Fidel Ramírez Antonio

Domingo 15 de julio de 2018
Sesión Plan

Vergüenza debería tener la Administración Distrital, con los usuarios del Sistema de Transporte, porque no solo es uno de los más peligrosos del mundo para las mujeres, sino porque es uno de los de menor calidad (en tiempos, frecuencias, coberturas, cupos y comodidad) y a un alto costo. Definitivamente en Bogotá, el transporte NO está diseñado para satisfacer a los usuarios, sino que está pensado en favorecer los intereses particulares.

Por otra parte, con lo necesarias que son para los vecinos las rutas (sean del SITP urbano, provisional o las tradicionales), y se las quitan al criterio de supuestos “técnicos”, contratados por empresas que lo que buscan es su rentabilidad particular.

Y son muy necesarios estos buses de recorrido urbano, porque recordemos que en Bogotá hay barrios del tamaño de ciudades de Colombia.

Por todo esto, es fácil evidenciar la desazón que sienten los usuarios, a los que obligan a hacer maromas, tanto para averiguar la ruta, los paraderos y el bus (eso si tienen datos de internet en su celular) como para llegar a tiempo a sus destinos.

Y es por estas falencias que nacen alternativas como el bicitaxismo. La Administración Distrital se queja por la informalidad de este medio de transporte, pero olvida que ellos ofrecen el servicio que ustedes no han sido capaces de garantizar. Así es que los bicitaxistas cubren trayectos que no son tan cortos para caminarlos, ni tan largos para que ustedes se interesen en ofrecerlos, al no considerarlos provechosos económicamente, y porque no les nutre su principal negocio, el Transmilenio.

Todo esto demuestra que el Distrito no ha logrado crear **Valor Público** al Transporte, sino que ha destruido el **Valor Público** de diferentes formas. El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) no se construyó atendiendo a las necesidades de los usuarios, ni sus singularidades.

Digo esto bajo el convencimiento de que la gestión del SITP se ha centrado en una visión mercantilista, esto es: **MAYOR UTILIDAD A MENOR COSTO**. Y como los privados no pudieron sostener esa premisa, sus quiebras las tendremos que padecer los contribuyentes, con los dineros públicos. No serán los bancos ni las aseguradoras, sino los ciudadanos, quienes además de pagar los platos rotos, no ven en el horizonte un servicio de SITP urbano (los azules) decente y bien planeado.

Quiero mostrarles algunas de las quejas sobre el SITP: **RUEDA VIDEO**

Mi primer argumento es:

- | |
|--|
| <p>1. ES NULO EL DIÁLOGO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y LA CIUDADANÍA, PARA DISEÑAR UN SISTEMA QUE DÉ RESPUESTA A LAS VERDADERAS EXPECTATIVAS DE TRANSPORTE EN BOGOTÁ.</p> |
|--|

De acuerdo con las quejas que hemos recogido de usuarios y al confrontarlas con las respuestas recibidas por parte de Transmilenio y la Secretaría de Movilidad, queda claro que la Administración solo tiene por objeto garantizar los intereses de los contratos de concesión de los operadores; mientras que la atención a los usuarios, queda relegada a un tercer plano, porque no existe la buena práctica de diseñar sistemas con base en el

diálogo con las comunidades. Lamentablemente, el SITP solo se limita a recibir quejas de los ciudadanos, para convertirlas en fríos indicadores.

Algunas de estas quejas son:

- Que el SITP urbano (el azul) no se detiene en todos los paraderos. Sobre el particular, la Administración nos respondió que, se detienen dependiendo de la demanda. Esto significa que son los conductores los que deciden si paran o no. Sin embargo, los usuarios dan fe de levantar el brazo y que los buses pasan de largo; o se van por carriles centrales o se detienen en otros paraderos. No hay criterio objetivo, se le deja la decisión al conductor, cuando trabajan para operadores, que ganan por kilómetros recorridos. Así ir muy rápido y parar poco implica: billete. Esto son Business. La guerra del centavo, se cambió por la guerra del kilómetro a menor tiempo. Porque además a los conductores les dan a diario un itinerario con el tiempo calculado, y cuando existe el riesgo de no cumplirlo, simplemente deben seguir derecho por los paraderos.
- Que los letreros de los buses son tan pequeños, que los abuelos no pueden leerlos;
- Que varios de los lugares que están en los letreros, son desconocidos para los usuarios;
- Que los números del paradero no coinciden con el paradero. Esto es porque la actualización tarda;
- Que en las vías que hay varios paraderos, como en la Av 68, los ciudadanos no saben en cuál de ellos esperar su bus, y no entienden por qué no se detienen;
- Que los números y letras con los que pretenden identificar las rutas de los buses, son jeroglíficos difíciles de aprender y no tienen sentido para el usuario. Además, cuando al SITP urbano se le da la gana, lo cambia y deja al usuario otra vez en cero.

Se evidencia que el SITP se restringe a realizar pequeñas acciones correctivas superficiales para paliar las denuncias de los usuarios, y ni siquiera se hace uso efectivo de las encuestas de percepción, de eficiencia y eficacia que permitirían robustecer el servicio mediante la implementación de acciones que hayan involucrado activamente la voz de la ciudadanía.

Rueda Video

2. LOS CONDUCTORES NO SON LOS ÚNICOS RESPONSABLES DE LA INEFICIENCIA DEL SITP

Sorprende la tendencia de responsabilizar solo a los conductores de la ineficiencia del servicio del SITP. Si bien está claro que algunos de ellos han presentado malos comportamientos, no son el centro del problema, que radica en la incapacidad de la Administración Distrital para exigir a los operadores privados que cumplan con calidad en la ejecución de este servicio público y con todos los compromisos que les corresponden: seleccionar, capacitar y tratar correctamente al personal que conduce los buses; y, sobre todo, mejorar el servicio y, por tanto, los niveles de insatisfacción de los usuarios.

A propósito de los conductores, les recuerdo que uno de los objetivos del Plan Maestro de Movilidad era formalizar y dignificar el empleo del conductor, a la vez que se combatía la guerra del centavo y garantizaba sus derechos laborales; lo cual, según las denuncias, no se está cumpliendo, ya que se presentan falencias como:

- a. Mora en la afiliación a EPS y ARL.
- b. Pésimas condiciones en los equipos que causan enfermedades laborales.
- c. Descuentos de salarios.

- d. Extensión de jornadas laborales que se conocen como “tablas partidas” que hace referencia a una labor de 4 horas, descanso de 2 a 3 horas en patio, y nuevamente 4 horas para finalizar la jornada, convirtiéndose en jornadas de 16 horas en detrimento del bienestar del trabajador.

Esta es otra prueba de que tercerizar, no siempre es la mejor solución.

Sobre este aspecto, surgen las siguientes preguntas que solicito el favor sean respondidas en el presente debate:

1. ¿Cuántas acciones legales han sido presentadas contra Transmilenio por los derechos laborales de trabajadores del SITP que, conforme al principio de solidaridad, han vinculado a la Empresa de Transporte Masivo?
2. A la fecha, ¿a cuánto ascienden las condenas por este concepto?

3. AUSENCIA DE CONFIANZA, LEGITIMIDAD Y SATISFACCIÓN DEL SITP

Por otro lado, en la encuesta de percepción ciudadana de la Cámara de Comercio de Bogotá para el 2017, los ciudadanos indicaron como principales razones de inconformidad del SITP urbano, las aglomeraciones, la congestión, la escasa presencia de vigilancia, la poca disponibilidad de rutas, la escasa cultura ciudadana y el mal trazado de las rutas, la presencia de habitantes de calle, la ausencia de cámaras de seguridad, los colados, entre otras.

En 2017 también se presentaron **4.602** accidentes de tránsito en los que estuvieron involucrados vehículos del SITP urbano, reflejando un promedio de **12.6** choques diarios.

Con estos altos índices de accidentalidad, se hace imperioso que se implementen mecanismos para controlar el mantenimiento de los vehículos y mejorar la selección de los conductores. No basta con decir que se cuenta con un Manual del Operador, que se les capacita en el manejo de las relaciones humanas, primeros auxilios, seguridad, aspectos generales del sistema, manejo defensivo y accidentalidad.

Queda en evidencia que la capacitación es deficiente. Que el Manual, o no sirve, no se conoce, o no se pone en práctica. Que no hay simulacros para los conductores y para el Sistema en general. Tampoco hay medidas de apoyo inmediato cuando se presentan accidentes y fallas en los vehículos; atracos o emergencias de los usuarios como desmayos, ataques cardíacos, etc.

Conclusión:

1. Se requiere el SITP urbano, transitando por los barrios, haciendo las rutas que la gente necesita y no las que al operador le interesa para llenar sus bolsillos. Al fin y al cabo, cuando quiebran, somos los contribuyentes los que pagamos.
2. El SITP urbano debe pasar frente a los paraderos, no en segundo y tercer carril, para que paren cuando haya pasajeros esperando abordarlo. Incluso, debería detenerse en todos los paraderos con o sin personas.
3. El SITP urbano por sí mismo es tan fundamental que, aunque debe conectarse con el TM, no puede convertirse un simple alimentador de esas troncales. Eso es una gerencia de espaldas al sentir ciudadano.
4. Por eso, No basta con un sistema de monitoreo de buses dirigido a respaldar el trayecto realizado por la flota, para que les paguen. Deben también incorporar al sistema mecanismos de vigilancia, de respuesta inmediata y de control de los conductores, para proteger en tiempo real a los usuarios.