

INTERVENCIÓN DEBATE PROP. N°066 DE 2016
“TARIFAS TRANSMILENIO”
H. C. MARCO FIDEL RAMÍREZ ANTONIO

Sesión Comisión de Hacienda
15 de julio de 2016

Ha generado suspicacia y preocupación en la opinión pública la manera como se distribuyen los recursos del sistema Transmilenio. Todo conduce a pensar que desde el diseño hay un problema estructural en la repartición de los recursos, y que Bogotá salió perdiendo. De ahí la percepción ciudadana de que este sistema beneficia a unos pocos, a los que “pareciera” no interesarles su mejoramiento estructural.

Según la información publicada en medios masivos, en 2015 el recaudo diario era de 4.000 millones de pesos. Por cada \$100, \$90 son para dueños de buses; \$5 para los recaudadores, y \$5 para el Distrito.

Ante este panorama pregunto: ¿Son ciertas estas cifras, y si es así? ¿No será hora de realizar cambios estructurales en torno a la distribución de la tarifa? ¿Por qué con el paso de los años, esta distribución sigue igual? ¿Es justa para la ciudad esta distribución?

Estamos de acuerdo en que el sistema necesita generar más recursos y que los particulares ganen. En lo que estamos en desacuerdo, es en trasladar los costos económicos a los usuarios, ya sea por los defectos del modelo, por las equivocaciones de las anteriores Administraciones o por la razón que sea, máximo cuando la evidencia objetiva demuestra el actual menoscabo de un servicio público distante de los principios de calidad y eficiencia.

Por eso el enfoque de mis interrogantes sobre las tarifas, también tiene la perspectiva de la calidad del servicio. Más allá de las justificaciones técnicas que la Administración expuso frente a los interrogantes sobre las razones del último incremento de \$200, surge la inquietud: ¿Este aumento mejoró proporcionalmente la calidad del servicio? Esta es la pregunta de la ciudadanía y ella no espera un tecnicismo financiero como respuesta.

Si bien es cierto que el sistema tiene dificultades económicas, debemos preguntarnos: ¿Solamente a través del incremento de tarifas se resuelven las dificultades financieras del sistema? ¿Debe el usuario pagar siempre los platos rotos?

En este momento, recuerdo que la anterior Administración decía que los cobros por congestión ayudaban a no incrementar las tarifas en el sistema. Ahora bien, en el Plan de Desarrollo “*Bogotá Mejor Para Todos*” se aprobaron los cobros por congestión, ¿esto significa que no habrán más incrementos de tarifas?

Por otra parte, los estudios de percepción de satisfacción de los usuarios o clientes son fundamentales para la toma de decisiones de empresas y entidades, en aplicación de la psicología del consumidor. ¿Incluyó un estudio así para la decisión de subir las tarifas?

En el caso concreto de Transmilenio, es preocupante que en los últimos años crece la percepción ciudadana de insatisfacción sobre el servicio que ofrece el sistema. Pareciera que nosotros los habitantes de Bogotá tenemos un altísimo “umbral de dolor” porque nos adaptamos al mal servicio y a que las tarifas suban por la razón que sea. /No hay derecho/.

Considero importante tener presente en este debate otros asuntos que, si se gestionan bien, pueden evitar el incremento desproporcionado de las tarifas como viene sucediendo:

1) REVISAR LOS CONTRATOS O ALIANZAS COMERCIALES QUE PERMITEN USAR EL NOMBRE DE PARTICULARES EN LAS ESTACIONES DEL SISTEMA:

De conformidad con la inquietud mencionada, solicité a Transmilenio, información sobre los contratos y/o convenios que esta empresa ha celebrado desde el inicio de su operación para permitir el uso o derechos de nombre en las estaciones del sistema, a particulares.

Transmilenio refirió únicamente dos contratos:

1. Contrato de Acuerdo o Alianza Comercial No. 124 de 2014 firmado entre Transmilenio S.A., y la Casa Editorial **El Tiempo** por Novecientos Setenta y Dos Millones Trescientos Tres Mil Setecientos Veinte Pesos (\$972.303.720) relativo al uso de los derechos de Nombre o "***naming right***" de la Estación del Sistema Transmilenio perteneciente a la Fase III de la Troncal de la Calle 26 ubicada a la altura de la carrera 68C, que tiene el nombre compartido "**El Tiempo-Maloka**" por un periodo de 20 años.
2. Contrato de Acuerdo o Alianza Comercial No. 383 de 2015, de autorización de derechos de nombre o "***naming right***" entre Transmilenio S.A. y la **Universidad Antonio Nariño**, equivalente a \$38.000.000 mensuales por la utilización del nombre en las estaciones "**Ciudad Jardín-UAN**" y "**Campin-Universidad Antonio Nariño**".

Llama la atención, que Transmilenio después de aproximadamente 15 años de iniciar operaciones, solamente refiera dos (2) contratos, cuando es de conocimiento público de la existencia de otras estaciones que se denominan con marcas de entes privados. Por ejemplo, las estaciones Centro Comercial Santafé, Profamilia y Corferias.

¿Por qué no hay un contrato o convenio con estas organizaciones privadas, y de esta manera garantizar ingresos al sistema, dirigidos a proteger el patrimonio de los usuarios en lugar de golpear el bolsillo de los ciudadanos a través del alza en las tarifas?

¿Cuáles son los criterios empleados para cobrar derechos de nombre o "naming right" a unas entidades sí y a otras no?

Es cierto que se está buscando cubrir el déficit del sistema subiendo las tarifas a los usuarios, pero ¿esto es justo cuando Transmilenio está dejando de percibir, como en este caso, más de \$1.300 millones en promedio anual, solo en los tres (3) ejemplos mencionados anteriormente?

2. SANCIÓN PECUNIARIA POR FALTA DE BAÑOS

Por otro lado, ¿Tendrá la ciudadanía que volver a padecer un alza de tarifas porque Transmilenio S.A., se dejó sancionar pecuniariamente por el incumplimiento de las normas de higiene y seguridad en el trabajo de sus empleados? Por cierto... ¿Qué se ha hecho hasta el momento? ¿Ya pagaron la multa?

Estas fallas con los trabajadores o con los usuarios terminan impactando financieramente el sistema pero como los particulares no pierden... los ciudadanos pagarán con su tarifa.

3. EMISIÓN DE CONTENIDOS DE EMISORAS PARTICULARES

En lo relacionado con la publicidad otro fenómeno que está sucediendo es que se está favoreciendo a distintas emisoras comerciales, que son sintonizadas arbitrariamente en diferentes estaciones.

Tal falta de control de Transmilenio S.A., sobre el canal informativo institucional toma visos de posible detrimento patrimonial debido a que esta empresa invirtió más de \$120 millones de pesos en la adquisición de equipos y puesta en marcha de la **Emisora SITP Radio**, cuyo propósito es el de brindar información actualizada de la operación del sistema y transmitir mensajes de cultura ciudadana en las estaciones.

Recordemos que las emisoras comerciales emiten pauta publicitaria que cobran a X tipo de clientes. Y estaciones de Transmilenio como La Campiña de Suba, reproduce esta publicidad en el entorno del sistema, al sintonizarlas en detrimento de la emisora SITP Radio que no suena.

CONCLUSIONES

1. La Administración debe materializar la consecución de ingresos gestionando la celebración de contratos y/o convenios “naming rigt” que beneficie al sistema, en lugar de maltratar a los usuarios con alzas en las tarifas.
2. Así mismo, la Administración debe controlar la difusión de contenidos radiales de emisoras comerciales y sintonizar solo la Emisora de SITP Radio.
3. Transmilenio no puede dejarse sancionar pecuniariamente más, por incumplimientos al bienestar del trabajador o el cliente que tarde o temprano podrían repercutir en nuevas alzas de tarifas.

PROPUESTA

- 1) Transmilenio S.A., debe generar ingresos que no se centren en el incremento de la tarifa que golpea el bolsillo de los usuarios sino con estrategias gestionadas desde la Subgerencia de Desarrollo de Negocios como esta del “**namig rigth**” (uso de marca) de particulares en las estaciones.
- 2) Solicito a Transmilenio que cobre a estos particulares por denominar las estaciones con sus nombres, o que retire de manera inmediata estas marcas.
- 3) Invoco el Derecho de Petición de carácter verbal ante la Contrataría Distrital de Bogotá, y de los demás organismos de control, aquí presentes, para investigar los contratos celebrados para autorizar el uso del nombre o “**namig rigth**” en las estaciones y establecer las causas por las que Transmilenio no fundamenta jurídicamente el cobro por el uso de nombres de organizaciones privadas en algunas estaciones del Sistema.