



CONTRALORIA DE BOGOTÁ Folios: 23 Anexos: No
Radicacion#2-2019-03278 Fecha 2019-02-19 16:57 PRO 1098037
Tercero: (ATM033473) ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA
Dependencia: DESPACHO DEL CONTRALOR
Tip Doc: Oficio (SALIDA) Numero: 10000-04066

CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

"Una Contraloría aliada con Bogotá"

Doctor
ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá
Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Ciudad

Asunto: Pronunciamiento relacionado con las fallas y los riesgos que enfrenta la operación del Sistema Integrado de Transporte -SITP- y sus impactos en la calidad de vida de los bogotanos.

Respetado señor Alcalde Mayor:

La Contraloría de Bogotá D.C. en ejercicio de la función de vigilancia y control a la gestión de la administración, establecida en los artículos 267 y 272 de la Constitución Nacional, en el artículo 12 de la Ley 42 de 1993, en el Acuerdo Distrital 658 de 2016, modificado por el Acuerdo Distrital 664 de 2017, en la Ley 489 de 1998 artículos 3 y 4, se permite proferir el presente pronunciamento. Este tiene por objeto llamar la atención del señor Alcalde Mayor acerca del riesgo en el que se encuentra la ciudad de Bogotá D.C. con respecto a las diversas problemáticas presentadas en el Sistema Integrado de Transporte Público. Existen dificultades con los operadores, el recaudo, la infraestructura y en general con la operación del sistema y su capacidad de asumir los retos del servicio que fueron planteados en su implementación.

1. ANTECEDENTES:

La Contraloría de Bogotá D.C. ha realizado seguimiento permanente a la implementación del *Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-* para Bogotá D.C. y a la expedición del Decreto 309 de 2009, "*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*", en el marco del Decreto 319 de 2006, por medio del cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para la ciudad.

Como resultado del proceso licitatorio No 04 de 2009, Transmilenio S.A., en los años 2010 y 2011, celebró 13 contratos de concesión "*Para la explotación preferencial y no exclusiva para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP*", los cuales actualmente se encuentran en la etapa 2 de ejecución que corresponde a la "implantación gradual de la operación". De esta

manera, una vez terminada la etapa 2 se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad, según lo planteado.

Los concesionarios seleccionados para la prestación de la operación del servicio público de transporte en el Distrito Capital son los siguientes:

CUADRO 1. CONTRATOS DE OPERACIÓN SITP

No. CONTRATO	FECHA SUSC.	CONCESIONARIO	ZONA	INICIO OPERACIÓN
No. 001	12/11/10	ESTE ES MI BUS	CALLE 80	17/10/2012
No. 002	12/11/10	ESTE ES MI BUS	ZONA FRANCA	25/05/2013
No. 003	16/11/10	ETIB	BOSA	10/10/2012
No. 004	16/11/10	GMOVIL	ENGATIVÁ	29/09/2012
No. 005	16/11/10	COOBUS	FONTIBON	03/01/2013
No. 006	17/11/10	MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	24/01/2012
No. 007	17/11/10	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	24/10/2012
No. 008	17/11/10	CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	29/09/2012
No. 009	17/11/10	CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	17/11/2012
No. 010	17/11/10	SUMA	CIUDAD BOLÍVAR	10/10/2012
No. 011	17/11/10	TRANZIT	USME	20/10/2012
No. 012	17/11/10	EGOBUS	SUBA CENTRO	22/11/2012
No. 013	13/02/11	EGOBUS	PERDOMO	22/11/2012

Fuente: Información suministrada por Transmilenio S.A.

Elaboró: Equipo Auditor – Sector Movilidad – Contraloría de Bogotá D.C

El Cuadro 1. CONTRATOS DE OPERACIÓN SITP muestra que, a los concesionarios seleccionados, Transmilenio S.A. les autorizó inicio de operaciones para la prestación del servicio público de transporte entre octubre de 2012 y mayo de 2013. Además, en los citados contratos se acordó que la fecha definida para implementar la totalidad del Sistema SITP, sería entre 18 y 24 meses. De esta manera, la primera fecha se cumplía para abril de 2014, siendo esta modificada para agosto de 2014, y replanteada nuevamente para diciembre del mismo año, fechas que han sido postergadas aplazando indefinidamente el cumplimiento de este requisito entre las partes.

A diciembre de 2018, trascurridos más de 67 meses de haber dado orden de inicio de operaciones a los concesionarios del SITP, la administración carece de un cronograma definido que permita avanzar en la implementación total del SITP, situación que agudiza la problemática de movilidad para los usuarios del servicio de transporte quienes requieren que este sea suministrado en condiciones eficientes, seguras y oportunas.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

Desde el inicio, en la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, se presentaron serias falencias en la ejecución de los contratos del SITP celebrados. A continuación se enuncian algunas de ellas:

- Incumplimiento en la programación y monitoreo de la flota.
- Ausencia de las Terminales de Carga Asistidas – TCA`s que permiten cargar pasajes a las tarjetas “TuLlave”.
- Incumplimiento en el cronograma para la desintegración física de vehículos (Chatarrización).
- Falta de implementación del cronograma de rutas.
- Falta de construcción de los Patios.

Estas situaciones fueron dadas a conocer en los informes de auditoría elaborados por la Contraloría de Bogotá D.C., como seguimiento realizado a la implementación del SITP, las cuales permitieron evidenciar las críticas circunstancias que afrontan a diario los usuarios del servicio público de transporte para su libre movilización. Lo anterior, como consecuencia del incumplimiento que se ha presentado en el proceso de implementación del SITP.

Las consecuencias generadas conllevaron a que a partir del 9 de mayo y 9 julio de 2014, los concesionarios COOBUS S.A.S y EGOBUS S.A.S, informaran a Transmilenio S.A., acerca de la decisión de no continuar con la prestación del servicio público de transporte en sus respectivas zonas.

El resultado condujo a que Transmilenio S.A. diera inicio al proceso de liquidación de los respectivos contratos de concesión para las zonas Fontibón, Suba Centro y Perdomo, correspondientes a los mencionados concesionarios liquidados, lo que permite avizorar la crisis por la que atraviesa la implementación del SITP para garantizar la prestación del servicio público de transporte en el Distrito Capital. Actualmente, de los nueve operadores concesionados, dos han sido liquidados.

A continuación en el Cuadro 2. IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS ZONALES Y VINCULACIÓN DE FLOTA. DICIEMBRE 2018, se describe la implementación de rutas y vinculación de flota a diciembre de 2018, de acuerdo con la información suministrada por la empresa.



CUADRO 2. IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS ZONALES Y VINCULACIÓN DE FLOTA. DICIEMBRE 2018

CONCESIONARIO	ZONA	RUTAS DEFINIDAS	RUTAS IMPLEMENTADAS	% CUMPLIMIENTO	FLOTA REQUERIDA	FLOTA VINCULADA	% CUMPLIMIENTO
ESTE ES MI BUS	CALLE 80	29	24	83%	473	379	80%
ESTE ES MI BUS	ZONA FRANCA	17	13	76%	220	178	81%
ETIB	BOSA	66	60	91%	1.260	1.226	97%
GMOVIL	ENGATIVÁ	49	35	71%	823	692	84%
COOBUS	FONTIBÓN	58	0	0%	911	0	0%
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	20	16	80%	291	331	114%
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	62	50	81%	1.075	713	66%
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	51	31	61%	777	394	51%
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	101	47	47%	1.480	1.085	73%
SUMA	CIUDAD BOLÍVAR	46	32	70%	708	436	62%
TRANZIT	USME	44	43	98%	726	348	48%
EGOBUS	SUBA CENTRO	82	0	0%	1.424	0	0%
EGOBUS	PERDOMO	23	0	0%	345	0	0%
TOTAL		648	367	58.3	10.515	5.782	54,99%

Fuente: Comunicaciones 2018EE3369 del 21-02-2018- Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP 2018 Transmilenio S.A.

Elaboró: Dirección de Reacción Inmediata.

Esta implementación de rutas en el componente zonal presenta un avance de 58.3%, conformado por 96 rutas alimentadoras y 271 urbanas para un total de 367. De esta manera, el servicio público de transporte está siendo atendido con una flota de 5.782 vehículos vinculados que representa el 54.99% de cumplimiento, de un total de 10.515 vehículos requeridos para la prestación el servicio público total de transporte.

Es evidente el atraso en la implementación del SITP, dado que el cumplimiento del cronograma de rutas solo presenta una ejecución del 58.3%. Adicionalmente, la flota vinculada para la prestación del servicio es insuficiente para atender la demanda actual que tiene la ciudad.

Para el componente troncal la flota se relaciona en el siguiente cuadro según la información a diciembre de 2018:



**CUADRO 3. IMPLEMENTACIÓN DE FLOTA POR FASE TRONCAL.
DICIEMBRE DE 2018**

FASE	OPERADOR	ARTICULADOS (150)	BIARTICULADOS (250)	PADRONES DUALES (80)	TOTAL
FASE I	CIUDAD MOVIL	177	10	0	187
	EXPRESS DEL FUTURO S.A.	191	0	0	191
	METROBUS	141	0	0	141
	SI 99	254	0	0	254
FASE II	CONNEXION MOVIL S.A.	161	48	0	209
	SOMOS K S.A.	171	0	0	171
	TRANSMASIVO S.A.	220	0	0	220
FASE III	CONSORCIO EXPRESS SAN CRISTOBAL	48	134	79	261
	CONSORCIO EXPRESS USAQUEN	34	83	128	245
	COOBUS S.A.S.	0	0	0	0
	GMOVIL S.A.S.	37	84	54	175
TOTAL		1434	359	261	2054

Fuente: Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público – Transmilenio 2018
Elaboró: Dirección de reacción inmediata.

2. RAZONES QUE AMERITAN EL PRONUNCIAMIENTO

2.1 SITUACIÓN DE LOS OPERADORES Y SITP PROVISIONAL.

Situación General de los Concesionarios de Operación:

- COOBUS

Concesionario responsable de la ejecución del contrato 005 de 2010, para la zona Fontibón, presentó dificultades e incumplimientos en la ejecución de su contrato desde el inicio del mismo, y desde el 9 de mayo de 2014 entró en cesación de actividades en su zona de operación.

Por lo anterior, Transmilenio S.A. expidió la Resolución 233 de 2016 y declaró el incumplimiento total del contrato de Concesión No 005 de 2010 adjudicado al contratista para la Zona Fontibón y en el artículo tercero se estableció: "Hacer efectiva la Cláusula penal pecuniaria con ocasión del incumplimiento del



concesionario OPERADOR SOLIDARIO DE PROPIETARIOS
TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S., identificado con el NIT 900.396.145-3."

El 19 de mayo de 2017 Transmilenio S.A. expidió la resolución 228, "Por medio de la cual se liquida unilateralmente el contrato de concesión No 005 de 2010 celebrado entre Transmilenio S.A. y la sociedad Operador Solidario de Propietarios Transportadores COOBUS S.A.S. para la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el marco del SITP de la ciudad de Bogotá." En ella se cuantificaron los saldos adeudados por el concesionario COOBUS S.A.S a favor de Transmilenio S.A., conforme a la parte resolutive de la citada resolución:

CUADRO 4
COOBUS S.A.S. Zona FONTIBÓN

CONTRATO 05 DE 2010-COOBUS S.A.S. - Zona FONTIBON		
Valores dejados de percibir por Transmilenio S.A. como participación del fondo Principal del SITP	\$15.452.605.722	
Desincentivos	Desincentivos	\$210.782.665
	Intereses Moratorios	\$113.649.785
	Total	\$324.432.450
Dispositivos SIRCI	\$87.851.409	
Rutas estratégicas	\$7.701.724	
Facturas pendientes	\$926.751.520	
Clausula Penal	\$10.959.009.535	
Ajuste en Remuneración Troncal	\$65.124.771	
Remuneración última semana	\$16.430.191	
TOTAL	\$27.839.907.322	

Fuente. Resolución 228 mayo de 2017, Transmilenio S.A.
Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá. D.C.

- EGOBUS.

Responsable de la ejecución de los contratos 012 de 2010 y 013 de 2011, para las Zonas Suba Centro y Perdomo. Desde el inicio de operaciones presentó incumplimientos en la ejecución del contrato y desde el 9 de julio de 2014, informó al ente gestor sobre la cesación de actividades en sus respectivas zonas.

Con la expedición de la Resolución 235 de abril de 2016 la administración declaró el incumplimiento total de contrato de concesión CTO-012 de 2010 para la zona Suba Centro adjudicado al Contratista Egobus S.A.S., y en el artículo tercero decidió: "Hacer efectiva la Cláusula penal pecuniaria con ocasión del incumplimiento del concesionario EMPRESA GESTORA OPERADORA DE BUSES S.A.S.,



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

identificado con el NIT 900.398.793-5.” De conformidad con lo previsto en la cláusula 180 del contrato 012 de 2010, en los términos señalados en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 y el artículo 5.1.13 del Decreto 734 de 2013, además de las razones expuestas en la parte motiva de la presente Resolución.

En el artículo quinto se estableció *“Ordénese la liquidación del contrato 012 de 2010, en el estado en que se encuentre y efectúense las compensaciones y restituciones a que haya lugar, con el contratista EMPRESA GESTORA OPERADORA DE BUSES S.A.S-EGOBUS S.A.S, de conformidad con lo previsto en la Ley y el contrato 012 de 2010”*

El 21 de junio de 2017, Transmilenio S.A., expidió la resolución 290, *“Por medio de la cual se liquida unilateralmente el contrato de concesión No. 012 de 2010 celebrado entre Transmilenio S.A. y la sociedad EGOBUS S.A.S. para la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el marco del SITP de la ciudad de Bogotá.”*

Los saldos adeudados por el concesionario EGOBUS S.A.S., a favor de Transmilenio S.A., conforme la parte resolutive de la presente resolución:

CUADRO 5
EGOBUS S.A.S. ZONA SUBA CENTRO

CONTRATO 012 DE 2010-EGOBUS S.A.S. ZONA SUBA CENTRO		
Valores dejados de percibir por Transmilenio S.A. como participación del fondo principal del SITP	\$22.318.616.617	
Desincentivos	Desincentivos	\$297.237.730
	Intereses Moratorios	\$193.157.468
	Total	\$490.395.198
Dispositivos SIRCI	\$27.996.603	
Facturas pendientes	\$29.090.988	
Clausula Penal	\$17.526.191.667	
Remuneración última semana	\$22.035.745	
TOTAL	\$40.414.326.818	

Fuente. Resolución 290, junio de 2017, Transmilenio S.A.

Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá. D.C.

Con la Resolución 236 de 2016, Transmilenio S.A. declaró el incumplimiento total del contrato de concesión CTO-013 de 2011 para la ZONA PERDOMO, adjudicado al contratista EGOBUS S.A.S., y en el artículo tercero decidió *“Hacer efectiva la Cláusula penal pecuniaria con ocasión del incumplimiento del concesionario EMPRESA GESTORA OPERADORA DE BUSES S.A.S.- EGOBUS S.A.S, identificado con el NIT 900.398.793-5”*. De conformidad con lo previsto en la

cláusula 180 del contrato 013 de 2010, en los términos señalados en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 y el artículo 5.1.13 del Decreto 734 de 2013, además de las razones expuestas en la parte motiva de la citada Resolución.

En el artículo quinto se estableció *“Ordénese la liquidación del contrato 013 de 2010, en el estado en que se encuentre y efectúense las compensaciones y restituciones a que haya lugar, con el contratista EMPRESA GESTORA OPERADORA DE BUSES S.A.S-EGOBUS S.A.S, de conformidad con lo previsto en la Ley y el contrato 013 de 2010”*.

Los saldos adeudados por el concesionario EGOBUS S.A.S., a favor de Transmilenio S.A., conforme la parte resolutive de la presente resolución son:

CUADRO 6
EGOBUS S.A.S. - ZONA PERDOMO

CONTRATO 013 DE 2011-EGOBUS S.A.S. - ZONA PERDOMO		
Valores dejados de percibir por Transmilenio S.A. como participación del fondo Principal del SITP	\$5.929.929.994	
Desincentivos	Desincentivos	\$235.560.271
	Intereses Moratorios	\$146.347.077
	Total	\$381.907.348
Dispositivos SIRCI	\$47.304.605	
Facturas pendientes	\$21.533.513	
Clausula Penal	\$3.874.075.980	
Remuneración Última semana	\$29.318.292	
TOTAL	\$10.284.069.732	

Fuente. Resolución 289 junio de 2017, Transmilenio S.A

Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá. D.C.

De conformidad con las resoluciones de liquidación unilateral expedidas por Transmilenio S.A., los valores adeudados por los dos concesionarios a favor del Distrito ascienden a la suma de \$ 78.538.303.872.

Frente a los operadores de las zonas de Fontibón, Suba Centro y Perdomo (EGOBUS S.A.S y COOBUS S.A.S) en noviembre de 2016, este ente de control inició la indagación preliminar No. 18000-10-16, cuyo objeto fue *“establecer las acciones desarrolladas por el ente gestor del sistema de transporte de la ciudad y la posible ocurrencia de daños al patrimonio público, en desarrollo de la implementación y estado actual del SITP”* encontrando, un detrimento patrimonial por valor de \$2.800.900.000, con fundamento en los siguientes hechos:

- La no implementación del sistema al 100%, al no cumplirse con la flota de vehículos.
- La falta de gestión por parte de la entidad pública ante la situación de incumplimiento de los concesionarios, de una parte, para que cumplieran o resarcieran el daño provocado y de otra, para tomar las medidas conducentes a fin de solucionar la situación coyuntural que afecta la prestación del servicio y su cobertura.

Estas circunstancias, no permitieron alcanzar la implementación plena del sistema conllevando a que los ingresos de Transmilenio S.A se vieran afectados al punto que la entidad presentara resultados negativos en su gestión financiera con pérdidas que afectan su propio patrimonio.

- TRANZIT S.A.S

El primero de febrero de 2017, el representante legal del concesionario, mediante comunicación con radicado No. 2017ER02723, le manifestó a la Gerente General de Transmilenio S.A., que el 31 de enero del mismo año presentó ante la Superintendencia de Sociedades solicitud para ser admitida en proceso de reorganización empresarial, de conformidad con la Ley de Insolvencia 1116 de 2006.

El 13 de marzo de 2017, mediante consecutivo 400-005940 la Superintendencia de Sociedades admitió al concesionario a proceso de reorganización. Por lo anterior, no podrán realizarse compensaciones en la carta de liquidación semanal de pago en relación con la operación zonal de Usme, en desarrollo del contrato de concesión 011 de 2010.

- MASIVO CAPITAL S.A.S

El 28 de febrero de 2017, el apoderado del concesionario, mediante comunicación 2017-01-081780, solicitó a la Superintendencia de Sociedades la admisión al proceso de reorganización. El 30 de marzo del mismo, la Superintendencia de Sociedades profirió auto No 400-006705, mediante el cual admitió el proceso de reorganización al concesionario.

- SUMA S.A.S.

El 31 de octubre de 2017, mediante la comunicación 2017-01-551930, el concesionario SUMA S.A.S. solicitó a la Superintendencia de Sociedades ser admitido dentro del proceso de reorganización empresarial. El 7 de febrero de 2018,

la Superintendencia de Sociedades profirió auto No 400- 001745 con el cual éste fue admitido en proceso de reorganización.

Con la situación expuesta anteriormente, se evidencia que, de las 9 empresas seleccionadas por Transmilenio S.A. para garantizar la prestación del servicio público de transporte a los habitantes de la ciudad capital, 5 de ellas presentan serias dificultades en la ejecución de sus respectivos contratos, conllevando a que el real afectado sea el ciudadano, quien carece de alternativas que le garanticen la prestación del servicio para su libre movilidad. Además las empresas en riesgo pueden afectar a 4,43 millones de personas que equivalen al 54,24 % de la población en Bogotá, siendo la situación más crítica en las localidades de Fontibón, Suba, Kennedy, Ciudad Bolívar, Usme y Bosa.

Como resultado de la suspensión de operaciones del servicio público de transporte por parte de los concesionarios COOBUS S.A.S, y EGOBUS S.A.S, en las zonas Fontibón, Suba Centro y Perdomo, el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C, expidió el Decreto 190 de 2015 *“Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones”* mediante el cual se adopta la prestación del servicio público de transporte provisional.

En este orden de ideas, se determinó que el prestador del servicio de transporte público deberá garantizar adicionalmente:

1. Administración sobre los vehículos que prestan el servicio.
2. Responsabilidad en la prestación del servicio, comprometiéndose con los niveles de cobertura, frecuencia y paradas, definidas por Transmilenio S.A. y las condiciones de seguridad que establezca la normativa vigente.
3. Mantenimiento correctivo y preventivo de la flota.
4. Cumplimiento del mecanismo de integración tarifaria que se establezca para el efecto, en el caso en que Transmilenio S.A. lo estime conveniente para la sostenibilidad del sistema.
5. Cumplir con los hitos que defina el ente Gestor en el reglamento de operación.

En este sentido, Transmilenio S.A. expidió la Resolución 347 de 2015 *“Por medio de la cual se adopta el Reglamento Operativo de las Rutas Provisionales del SITP”*, el cual contiene, entre otros aspectos, los requisitos generales para la prestación del servicio, señalando que la asignación de servicios y sus modificaciones será efectuada por Transmilenio S.A.

A partir de la expedición del Decreto en mención, hasta la fecha, la administración ha expedido 32 actos administrativos (resoluciones de permiso) para permitir la



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

prestación del servicio público de transporte provisional, que actualmente tiene habilitada la operación de 53 empresas, con un total de 4.723 vehículos para la operación de 29 rutas que se encuentran en operación.

Finalmente, la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante oficios con radicado 2017EE29297 del 19 de octubre de 2017, 2017EE36564 del 28 de diciembre de 2017 y 2018EE05678 del 23 de febrero de 2018 ordenó a Transmilenio S.A un término de seis meses contados a partir del 1 de noviembre de 2017, para implementar el Sistema Integrado de Transporte Público- SITP, y acabar con la figura provisional.

En este orden de ideas, se evidencia que Transmilenio S.A. no ha cumplido con la realización del proceso para seleccionar los responsables de la operación del servicio público de transporte en las respectivas zonas. Además, ha manifestado que las rutas desmontadas del sistema provisional no tendrán necesariamente una ruta homóloga en el SITP, situación que podría afectar sustancialmente el derecho a la movilidad de los usuarios.

2.2 SITUACIÓN DEL RECAUDO E INTEGRACIÓN DEL MEDIO DE PAGO

En el contrato de concesión 001 de 2011, celebrado entre Transmilenio S.A. y el Concesionario Recaudo Bogotá S.A.S., para el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario (SIRCI), en el numeral 11.4 definió que el concesionario debe *“adelantar reuniones con los Concesionarios del Sistema de recaudo existente y concertar el Plan de Integración de las fases I y II y el SIRCI”*.

El subsistema de Recaudo está compuesto por; el Subsistema de generación de TISC, los dispositivos de validación de pasajes, los dispositivos de carga de pasajes, otros dispositivos externos y Tarjetas Inteligentes Sin Contacto – TISC, y el sistema de procesamiento central principalmente.

El concesionario ha priorizado dos líneas de trabajo, que corresponden a la implementación de redes de recarga como Gelsa y Platik. Así mismo, la implementación de tarjetas híbridas (tarjetas con funcionalidad de pago y postpago con cuenta bancaria) las cuales iniciaron en el año 2017 con Bancolombia y Davivienda.

El 21 de diciembre de 2015, finalizaron los contratos de concesión de recaudo de las Fases I y II, celebrados entre Transmilenio S.A., y ANGELCOM y UT-FASE II para *“la explotación comercial de las actividades de recaudo del Sistema Transmilenio, y de la infraestructura del recaudo”*, fecha a partir de la cual Recaudo

Bogotá S.A.S. asumió el 100% del recaudo del SITP, en cumplimiento del numeral 16 y 38 de las cláusulas 16 y 20 relacionadas con las obligaciones del concesionario derivadas del subsistema de recaudo contenidas en el contrato No. 01 de 2011.

A enero de 2018, la administración informa que se encuentra en poder de los usuarios del servicio de transporte público un total de 11.070.703 tarjetas TuLlave que presentan la siguiente distribución:

CUADRO 7. DISTRIBUCIÓN DE TARJETAS TULLAVE

CONCEPTO	No de TARJETAS	%
Tarjetas TuLlave básicas o anónimas	6.505.985	58.7
Tarjetas TuLlave personalizadas	3.661.086	33.0
Incentivo SISBÉN	368.876	3.3
Adulto Mayor	446.339	4.0
Discapacidad	88.417	1.0
TOTAL	11.070.703	100

Fuente: Comunicación 2017EE16691 del 11-10-2017-Transmilenio S.A.
Elaboró: Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá, D.C.

El 58.7% de las tarjetas “Tullave” en circulación corresponden a 6.505.985 usuarios habituales del sistema, el 33% de los usuarios 3.661.086 utiliza tarjeta personalizada y el restante 8.3% corresponde a 903.632 tarjetas personalizadas en poder de usuarios con discapacidad, adulto mayor y con incentivos del SISBÉN.

El 22 de febrero de 2018, RECAUDO BOGOTÁ S.A.S., mediante apoderado, presentó la solicitud de apertura al trámite de Ley de Insolvencia de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1116 de 2006, ante la Superintendencia de Sociedades, con el objeto de que esta fuera admitida para adelantar un proceso de reorganización con sus acreedores.

El 16 de abril de 2018, la Superintendencia de Sociedades, mediante auto 400-005056, admitió al concesionario RECAUDO BOGOTÁ S.A.S. al proceso de reorganización empresarial en los términos de la Ley de Insolvencia 1116 de 2006.

2.3 NECESIDAD DE LA SOSTENIBILIDAD DEL SITP

Una de las metas del actual Plan Nacional de Desarrollo, según el primer artículo de la Ley 1753 de 2015, es el fomento del desarrollo sostenible. Para su cumplimiento, se requiere de la implementación de seis mecanismos transversales dispuestos en la mencionada Ley. Dichos mecanismos están divididos en



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

Infraestructura y Competitividad Estratégica, Movilidad social, Transformación del Campo, Consolidación del Estado Social de Derecho, Buen Gobierno y Crecimiento Verde.

En materia de Infraestructura y Competitividad Estratégica, se regula lo concerniente a la financiación de los sistemas de transporte público. Un servicio público esencial, cuyo objetivo es la satisfacción de la necesidad de transporte de la población. Sus características fueron establecidas por la H. Corte Constitucional en sentencia C-033 de 2014, a saber:

(...)

“El servicio público de transporte presenta las siguientes características: i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.” (Subrayado fuera del texto original).

Dada la complejidad que implica la prestación de dicho servicio por parte del Estado, se acude al contrato de concesión, una herramienta que permite la prestación del servicio sin privatizarlo pero con el apoyo de la capacidad técnica, económica y financiera del particular idóneo para ello, es decir el concesionario.

En este sentido, la entidad estatal vigila la prestación del servicio, mientras que el concesionario se encarga de la explotación del mismo, a cambio de una remuneración que, según la Ley 80 de 1993, puede adoptar la modalidad de una tarifa. La Ley 86 de 1989, reguladora de las normas del servicio público de transporte y de los recursos para su financiamiento, estableció en su artículo 14 que dichas tarifas debían cubrir *“los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos”*. De este modo, el Gobierno Nacional no podía realizar transferencias para el cubrimiento de esos costos.

No obstante, la Ley 1753 de 2015 trajo como innovación, frente al financiamiento de los sistemas de transporte, la posibilidad de que tanto las entidades territoriales como el gobierno nacional puedan realizar transferencias que resulten necesarias



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

para el cubrimiento de los gastos mencionados, siempre y cuando se hagan dentro del Marco Fiscal de Mediano plazo.

Lo anterior, implica entonces un estricto ejercicio de planeación que le permita al gobierno nacional o al ente territorial establecer diversos recursos de financiación, cuando sean necesarios para garantizar la sostenibilidad del sistema, sin que estos recursos constituyan un subsidio general, o un recurso sin respaldo presupuestal.

Se puede concluir que para que el concepto de sostenibilidad tenga validez en la ejecución de cualquier contrato de operación o de concesión en diferentes áreas de servicios, se deben equilibrar los ingresos y los egresos. En este caso, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si las hubiere, deben ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. (*... En ningún caso el gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos, lo anterior sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el gobierno nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano plazo en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa pre operativa...¹*).

2.4 DESINTEGRACIÓN FÍSICA DE VEHÍCULOS - CHATARRIZACIÓN

Una de las obligaciones presente en los contratos de concesión para la operación del servicio público de transporte es la contenida en la cláusula 12, relacionada con la desintegración física de vehículos.

A continuación, se muestran los resultados del proceso de desintegración física de vehículos a diciembre de 2017.

¹ Artículo 31 de la Ley 1753 de 2015



CUADRO 8. CHATARRIZACIÓN A DICIEMBRE DE 2017

CONCESIONARIO	ZONA	FLOTA A DESINTEGRAR				VEHICULOS INGRESADOS MODELOS 2002, 2003 Y 2004.	TOTAL FLOTA A DESINTEGRAR	FLOTA DESINTEGRADA A FEBRERO DE 2018	% DESINTEGRADA	PENDIENTE POR DESINTEGRAR
		BUS	BUSETA	MICROBUS	SUBTOTAL					
ETIB	Bosa	514	342	499	1.355	108	1.247	723	57.9	524
COOBUS	Fontibón	448	323	387	1.158	63	1.095	399	36.4	696
ESTE ES MI BUS	Calle 80	160	145	163	468	97				
	Tintal-zona franca	87	50	100	237	80	528	380	72	148
SUMMA	Ciudad Bolívar	330	201	251	782	122	660	459	70	201
GMOVIL	Engativá	421	302	331	1.054	100	954	696	73	258
MASIVO CAPITAL	Kennedy	469	267	423	1.159	261				
	Suba Oriental	147	95	77	319	14	1.203	531	44	672
EBOBUS	Perdomo	150	79	142	371	1				
	Suba Centro	725	392	468	1585	3	1.952	779	40	1.173
CONSOCIO EXPRESS	San Cristóbal	452	361	353	1.166	78				
	Usaquén	726	492	486	1.704	78	2.714	1.785	65.5	929
TRANZIT	Usme	332	225	225	782	200	582	304	52	278
SIN CONCESIONARIO								550		-550
TOTAL		4.961	3.274	3.905	12.140	1.205	10.935	6.606	60	4.329

Fuente. Comunicación 2017EE2710 del 22-02-2017, 2017EE16691 del 11-10-2017 y 2018EE3369 del 21-02-2018-Transmilenio S.A.

Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá, D.C.

Según información suministrada por la empresa, el cumplimiento de esta obligación, presenta un avance del 60% que corresponde a 6.606 vehículos, restando el 40% equivalente a 4.329 unidades pendientes de la desintegración física, estos vehículos se encuentran prestando el servicio público de transporte provisional, en las zonas donde no se han implementado rutas del SITP. Lo anterior, como consecuencia de las falencias presentadas en la ejecución de los contratos de concesión 05 y 012 de 2010 y 013 de 2011, agudizando la problemática de movilidad en la ciudad y especialmente la afectación de la libre movilización de los habitantes de la ciudad.

2.5. CONSTRUCCIÓN DE PATIOS DEFINITIVOS

En los contratos de concesión se estableció un periodo de transición durante los primeros 5 años con el fin de operar terminales zonales de carácter temporal y que:



“Finalizada la etapa de transición (5 años), el Distrito, soportado en los resultados de los estudios técnicos, financieros y legales que efectúe sobre el tema, entregará los terminales zonales construidos y adecuados para la operación directa por los concesionarios o en cabeza de un tercero concesionario de patios, a través del mecanismo que se establezca para el efecto (...) Tanto en el caso de construcción y compra directa por parte del Concesionario, como en el de construcción por parte del Distrito, los Terminales Zonales, junto con todas las mejoras, adecuaciones y equipos serán revertidos al Distrito, una vez finalizada la Concesión.”

La Administración Distrital expidió el Decreto 294 de 2011, a través del cual se dispuso la implementación de las terminales zonales transitorias y patios zonales transitorios del SITP en la ciudad, para lo cual se fijaron los siguientes aspectos:

- Autorizó la implementación en el SITP de terminales transitorios y patios zonales transitorios para las rutas que presten el servicio público de transporte.
- Creó el Comité de Seguimiento a la etapa de transición para ejercer como funciones, entre otras (i) la evaluación de los avances del proceso de implementación, (ii) el avance del proceso de estructuración de estudios, diseños y construcción de terminales y patios definitivos y (iii) la recomendación de los ajustes normativos que la implementación definitiva requiera.

En Julio de 2015 fue expedido el Decreto 305 *“Por el cual se realiza el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para Bogotá D. C. y se declara condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto y se dictan otras disposiciones.”*

En la citada norma le fueron asignadas funciones a Transmilenio S.A., para la adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria o expropiación administrativa para destinarlos a la puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP y declaró las condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios. Para tal efecto, el Alcalde Mayor le ha asignado a TRANSMILENO S.A. o la entidad que haga sus veces, entre otras funciones (i) el inicio, tramite y finalización de los procesos administrativos de adquisición por enajenación voluntaria y/o expropiación administrativa de los derechos de dominio y demás derechos reales que recaigan sobre los terrenos y/o inmuebles relacionados en el plano anexo de la norma distrital, así como (ii) el inicio de las obras para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, de conformidad con lo previsto en las leyes 388 de 1997 y 1682 de 2013.



CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

La administración ha realizado actividades intersectoriales con entidades como la Secretaria Distrital de Planeación, la Secretaria Distrital de Hacienda y Secretaria Distrital de Movilidad, para evaluar una propuesta técnica, legal y financiera para el proyecto de patios definitivos, que requiere un área de 170 hectáreas y un costo estimado de 6 billones de pesos. Actualmente, se evidencia incumplimiento en la implementación y construcción de la infraestructura necesaria, en términos de patios, para el adecuado funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público.

2.6 TARIFAS Y SITUACIÓN FINANCIERA

Al cierre de la vigencia 2016, la tarifa técnica del sistema se ubicó en \$2.109 y en el año 2017, presentó una tendencia creciente situándose en enero en \$2.498 y cerrando en diciembre del mismo año en \$2.564.

CUADRO 9. COMPORTAMIENTO DE LA TARIFA TÉCNICA Y TARIFA USUARIO AÑO 2016

Valores en pesos

MES	Tarifa Técnica Troncal	Tarifa Usuario	Tarifa Técnica Zonal	Tarifa Usuario	Tarifa técnica del Sistema
Enero	\$2.117	\$2.000	\$2.593	\$1.700	\$2.363
Febrero	\$1.830	\$2.000	\$2.178	\$1.700	\$1.978
Marzo	\$1.847	\$2.000	\$2.243	\$1.700	\$2.138
Abril	\$1.892	\$2.000	\$2.235	\$1.700	\$2.039
Mayo	\$1.906	\$2.000	\$2.290	\$1.700	\$2.069
Junio	\$2.014	\$2.000	\$2.401	\$1.700	\$2.182
Julio	\$2.039	\$2.000	\$2.438	\$1.700	\$2.210
Agosto	\$1.933	\$2.000	\$2.305	\$1.700	\$2.092
Septiembre	\$1.899	\$2.000	\$2.262	\$1.700	\$2.053
Octubre	\$1.920	\$2.000	\$2.328	\$1.700	\$2.095
Noviembre	\$1.920	\$2.000	\$2.290	\$1.700	\$2.080
Diciembre	\$1.912	\$2.000	\$2.359	\$1.700	\$2.109

Fuente: Comunicaciones 2016EE12907 del 10-08-2016 y 2017EE2710 del 22-02-2017-Transmilenio S.A.
Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá, D.C.



CUADRO 10. TARIFA TECNICA Y TARIFA USUARIO AÑO 2017

Valores en pesos

MES	Tarifa Técnica Troncal	Tarifa Usuario	Tarifa Técnica Zonal	Tarifa Usuario	Tarifa técnica del Sistema
Enero	\$2.252	\$2.000	\$2.806	\$1.700	\$2.498
Febrero	\$1.834	\$2.000	\$2.319	\$1.700	\$2.038
Marzo	\$1.933	\$2.000	\$2.373	\$1.700	\$2.115
Abril	\$1.981	\$2.200	\$2.671	\$2.000	\$2.262
Mayo	\$1.929	\$2.200	\$2.559	\$2.000	\$2.182
Junio	\$2.022	\$2.200	\$2.678	\$2.000	\$2.290
Julio	\$2.076	\$2.200	\$2.763	\$2.000	\$2.363
Agosto	\$2.120	\$2.200	\$2.688	\$2.000	\$2.347
Septiembre	\$2.076	\$2.200	\$2.437	\$2.000	\$2.224
Octubre	\$2.011	\$2.200	\$2.460	\$2.000	\$2.193
Noviembre	\$2.006	\$2.200	\$2.402	\$2.000	\$2.166
Diciembre	\$2.176	\$2.200	\$3.183	\$2.000	\$2.564

Fuente: Comunicación 2017EE16691 del 11-10-2017 y 2018EE3369 del 21-02-2018-Transmilenio S.A.
Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá, D.C.

**CUADRO 11. TARIFA USUARIO Y TARIFA TECNICA DEL SISTEMA TM.
AÑO 2018**

Valores en pesos

MES	Tarifa Usuario troncal	Tarifa Usuario zonal	Tarifa técnica del Sistema
Enero	\$2.200	\$2.000	\$2.792
Febrero	\$2.300	\$2.100	\$2.458
Marzo	\$2.300	\$2.100	\$2.115
Abril	\$2.300	\$2.100	\$2.268
Mayo	\$2.300	\$2.100	\$2.314
Junio	\$2.300	\$2.100	\$2.429
Julio	\$2.300	\$2.100	\$2.526
Agosto	\$2.300	\$2.100	\$2.355
Septiembre	\$2.300	\$2.100	\$2.308
Octubre	\$2.300	\$2.100	\$2.329
Noviembre	\$2.300	\$2.100	\$2.374
Diciembre	\$2.300	\$2.100	\$2.377

Fuente: Comunicación radicado en TMSA 01127 del 15-01-2019.
Elaboró. Equipo Auditor.



El valor determinado como tarifa al usuario para la operación troncal en el año 2017, cubrió los costos contenidos en la tarifa técnica del mismo. Situación diferente sucedió con la operación zonal, que durante el mismo periodo la tarifa usuario fue deficitaria entre \$400 y \$1.180 por pasaje aproximadamente frente a la tarifa técnica del mismo, lo que genera la afectación de los recursos presupuestados en el Fondo de Estabilización Tarifaria –FET del sistema para la remuneración de los operadores zonales; el FET creado *“con el fin de mantener estable la tarifa del usuario del Sistema tanto de Transporte Masivo como del Integrado de Transporte Público, a pesar de la variabilidad que pueda tener la tarifa técnica del Sistema, por la diversidad de fórmulas establecidas para cubrir los costos del servicio a los agentes del sistema.”*

2.7 SITUACIÓN FINANCIERA DEL SITP

La Fase III del Sistema Transmilenio, inició operaciones para el componente Troncal en julio de 2012 y en el componente zonal entre el 29 de septiembre de 2012 y el 25 de mayo de 2013.

En el año 2017, el Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, movilizó 1.261. Millones de usuarios superior en 70 millones a los usuarios movilizadas en la vigencia 2016, como se muestra a continuación.

CUADRO 12
USUARIOS MOVILIZADOS POR EL SISTEMA AÑO 2015, 2016 y 2017
Valores en pesos

COMPONENTE	AÑO 2015		AÑO 2016		2017	
	DEMANDA (usuarios Movilizados)	% PARTIC.	DEMANDA (usuarios Movilizados)	% PARTI C.	DEMANDA (usuarios Movilizados)	% PARTIC
FASE I-II	540.258.872	50	590.569.295	49.5	635.809.882	50.4
FASE III	121.872.621	11	88.160.845	7.3	105.716.029	8.4
ZONAL	417.701.222	39	513.147.220	43.2	520.295.732	41.2
TOTAL	1.079.832.715	100	1.191.877.360	100	1.261.821.643	100

Fuente. Comunicaciones 2016EE12907 del 10-08-2016 - 2017EE2710 del 22-02-2017 - 2017EE16691 de 11-10-2017-y 2018EE3369 de 21-02-2018-Transmilenio S.A.

Elaboró. Equipo auditor-Dirección Sector Movilidad - Contraloría de Bogotá, D.C.



CUADRO 13. EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE ABORDAJES SITP

Trimestre	Abordajes	Tasa de Crecimiento
IV-2012	819.381	
I-2013	3.271.463	299,26%
II-2013	6.735.003	105,87%
III-2013	13.778.626	104,58%
IV-2013	22.908.005	66,26%
I-2014	36.732.814	60,35%
II-2014	48.820.948	32,91%
III-2014	64.472.453	32,06%
IV-2014	75.862.467	17,67%
I-2015	83.169.381	9,63%
II-2015	96.756.365	16,34%
III-2015	114.194.141	18,02%
IV-2015	123.143.632	7,84%
I-2016	124.283.685	0,93%
II-2016	129.538.818	4,23%
III-2016	133.867.986	3,34%
IV-2016	125.178.121	-6,49%
I-2017	124.801.691	-0,30%
II-2017	116.782.095	-6,43%
III-2017	124.001.500	6,18%
IV-2017	116.748.628	-5,85%
I-2018	110.190.271	-5,62%
II-2018	112.822.481	2,39%
III-2018	115.161.885	2,07%
IV-2018	78.002.077	-32,27%

Fuente: Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público – Transmilenio 2018
Elaboró: Dirección de reacción inmediata.

En la información reportada por la empresa, se muestra el comportamiento que presenta cada componente en la movilización de usuarios desde el año 2015, 2016 y 2017, indicando que las Fases I y II del sistema participan con el 50% de los usuarios movilizados, la Fase III moviliza el 8% de los usuarios y el componente zonal participa con el 41% de los usuarios movilizados durante el año 2017.

Para el año 2017 los ingresos generados por el sistema ascendieron a 2 billones 303 mil millones de pesos, con un incremento del 14.73% en relación al año 2016; el componente troncal participó con el 66.2% de los ingresos generados en el año mientras que el componente zonal aportó el 33.8% de los ingresos generados en el año 2017.

A continuación, se relacionan los montos transferidos por la Secretaría Distrital de Hacienda del Distrito - SDH, desde junio de 2012 hasta diciembre de 2017, para mantener el equilibrio de la tarifa.

**CUADRO 14
TRASFERENCIAS REALIZADAS POR LA SECRETARIA DE HACIENDA A
TRANSMILENIO S.A DESDE JULIO DE 2012 A DICIEMBRE DE 2018**

Cifras en millones de pesos

AÑOS	FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA-FET	TOTAL
2012	\$31.500	\$100.000
2013	\$315.772	\$404.872
2014	\$647.800	\$647.800
2015	\$739.200	\$739.200
2016	\$644.000	\$644.000
2017	\$783.227	\$783.227
2018	\$758.317	\$758.317
TOTAL	\$3.919.816	\$4.077.416

Fuente: Comunicaciones 2016EE12907 y 2017EE16691 del 11-10-2017 y 2018EE3369 de 21-02-2018-01127 del 15-01-2019 Transmilenio S.A.

Elaboró: Dirección de Reacción Inmediata - Contraloría de Bogotá. D.C.

En el cuadro anterior se relacionan los valores transferidos por la Secretaria de Hacienda Distrital desde junio 2012 hasta diciembre de 2018 con destino al FET. Para el año 2018 fueron transferidos recursos en cuantía de \$758.317 millones y desde el inicio de la implementación del SITP, la SHD ha transferido un total de \$4.077.416 millones de pesos para cubrir el déficit tarifario.

De acuerdo con los ingresos generados por el sistema, adicionado a los recursos girados por la Administración Distrital al FET del SITP, el ente gestor realiza las liquidaciones y autorizar el pago a cada uno de los agentes del sistema.

3. CONCLUSIONES

Los proyectos a largo plazo deben contar con un continuo proceso de evaluación y mejora que permita garantizar la calidad del servicio, entendiendo el transporte público como lo define la Corte Constitucional según la Sentencia No. T-604/92. En este sentido, se debe tener en cuenta las necesidades de movilidad de los distintos grupos de población de los bogotanos, es decir, un sistema eficiente de transporte urbano es esencial para el buen funcionamiento del Distrito Capital.

La Administración Distrital carece de un cronograma conciso que permita avanzar en la implementación total de las rutas del SITP para brindar un servicio frecuente, rápido y directo. Las fechas de implementación total han sido postergadas aplazando indefinidamente el cumplimiento de este requisito entre las partes.

En cuanto a desintegración física de vehículos (chatarización) se presenta un incumplimiento del 40%. Los vehículos que no han sido destruidos se encuentran prestando el servicio público de transporte provisional en las zonas donde no se han implementado rutas del SITP por fuera de las condiciones previstas

La Superintendencia de Puertos y Transporte ordenó a Transmilenio S.A, en un término de seis meses contados a partir del 1 de noviembre de 2017, para implementar el Sistema Integrado de Transporte Público- SITP, y acabar con la figura de provisional. Transmilenio S.A. no ha realizado el proceso para seleccionar los responsables de la operación del servicio público de transporte en las respectivas zonas. Lo anterior, va en contra del principio de planeación que busca hacer el uso eficiente de los recursos estatales.

El SITP no se ha implementado de una manera completa y continua, por el contrario, ha tenido diversos problemas que solo le han permitido llegar al 58,3% del cumplimiento en la operación. Adicionalmente, la flota vinculada es insuficiente para cubrir las necesidades de transporte de la ciudad de Bogotá D.C. De este modo, la falta de acceso a transporte asequible y eficiente genera exclusión a la ciudadanía, ya que impide el aprovechamiento de oportunidades de empleo, servicios y mercados.

Los patios planteados han tenido retrasos en la adecuación y construcción de la infraestructura necesaria para el SITP, lo que adiciona dificultades a la adecuada ejecución de las rutas. La planificación deficiente del tráfico y la falta de diseño de espacios, como lo son estos patios, puede agravar la congestión de tránsito, impactando de manera directa y negativa en la calidad de vida de los bogotanos.





CONTRALORÍA
DE BOGOTÁ, D.C.

“Una Contraloría aliada con Bogotá”

Es importante resaltar, que por la ejecución de los contratos de crédito del SITP y por las razones mencionadas en el presente pronunciamiento, se han empezado a retener recursos destinados a los operadores, situación que amenaza la prestación del servicio público para los próximos años.

Por todo lo anterior, el Distrito Capital y Transmilenio deben garantizar la sostenibilidad, en los términos previstos en la Ley 1753 de 2015 y la continuidad de la prestación del servicio, ya que, como ha concluido la Corte Constitucional el servicio público de transporte está ligado a los derechos fundamentales de los ciudadanos y deben protegerse con rigurosidad.

JUAN CARLOS GRANADOS BECERRA
Contralor de Bogotá D.C.

Elaboró y Revisó: Carlos Gabriel Camacho Obregón – Director de Reacción Inmediata. 
Revisó: Viviana Nassar Castellano, Viterbo Gómez Carvajal – Dirección de Reacción Inmediata. 
Elaboró: Dagoberto Correa Pili -Profesional de Movilidad.
Elaboró: María Alejandra Gómez Jiménez- Profesional de Apoyo al Despacho.