

## Foro "Transporte público colectivo en Bogotá: realidades, modernización y conflicto"

### CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

María Fernanda Campo  
*Presidenta*

Saúl Pineda G.  
*Vicepresidente de Gestión Cívica y Social*

Juan Fernando Petersson  
*Director Programa 'Ojo con Bogotá y la Región'*

### Equipo de Trabajo Programa 'Ojo con Bogotá y la Región'

Germán Alfonso Prieto R.  
*Coordinador de Movilidad*

Ángela Piedad Torres  
Bibiana Marcela Alvarado  
Mónica Niño

### Diseño y Diagramación

Gatos Gemelos Comunicación

### Impresión

Horizontes Gráficos

### Foto Portada

Germán Prieto  
*Programa 'Ojo con Bogotá y la Región'*



## CONTENIDO

**PRESENTACIÓN**

**5**

**INTRODUCCIÓN**

**7**

**CAPÍTULO 1.**

**9**

**DISCURSO DE INSTALACIÓN, DOCTORA MARÍA FERNANDA CAMPO,  
PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ**

**CAPÍTULO 2.**

**13**

**DISCURSO DEL DOCTOR JUAN MANUEL OSPINA,  
SECRETARIO DE GOBIERNO DEL DISTRITO**

**CAPÍTULO 3.**

**17**

**PANEL 1. "REALIDAD"**

**MODERADOR: DOCTOR ARTURO ARDILA, DIRECTOR DEL GRUPO DE ESTUDIOS  
DE TRANSPORTE, UNIVERSIDAD DE LOS ANDES.**

*3.1. Doctor Ricardo Noero, Viceministro de Transporte*

*18*

*3.2. Doctor Javier Hernández, ex secretario de Tránsito  
y Transporte de Bogotá*

*19*

*3.3. Doctor Óscar Roldán, Director de Transporte de Soacha*

*20*

*3.4. Doctor Luis Alberto Egea, Representante de Fecoltran*

*20*

*3.5. Doctor Felipe Castro, Subsecretario Técnico de la Secretaría  
de Tránsito y Transporte de Bogotá*

*21*

*3.6. Debate entre panelistas*

*22*

<b>CAPÍTULO 4.</b>	<b>27</b>
<b>PANEL 2. "MODERNIZACIÓN"</b>	
<b>MODERADOR: DOCTOR RICARDO MONTEZUMA, DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN CIUDAD HUMANA</b>	
4.1. <i>Doctor Pedro Luis Jiménez, Coordinador de la Gerencia de Participación Privada del Departamento Nacional de Planeación</i>	28
4.2. <i>Doctor Fernando Guzmán, ex Secretario Privado del Distrito</i>	29
4.3. <i>Doctor Ramiro Rivera Suárez, Presidente de Conaltur</i>	30
4.4. <i>Doctor Felipe Castro, Subsecretario Técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá</i>	32
4.5. <i>Debate entre panelistas</i>	32
<b>CAPÍTULO 5.</b>	<b>37</b>
<b>PANEL 3. "CONFLICTO"</b>	
<b>MODERADOR: DOCTOR JUAN FERNANDO PETERSSON, DIRECTOR DEL PROGRAMA "OJO CON BOGOTÁ". CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ</b>	
5.1. <i>Doctor Ricardo Noero, Viceministro de Transporte</i>	38
5.2. <i>Doctor Óscar González Arana, Contralor Distrital</i>	39
5.3. <i>Doctor Alfonso Pérez, Presidente de Apetrans</i>	40
5.4. <i>Doctor Alcides Torres, Presidente de Asotur</i>	42
5.5. <i>Doctor Felipe Castro, Subsecretario Técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá</i>	43
5.6. <i>Debate entre panelistas</i>	44

## PRESENTACIÓN

**La Cámara de Comercio de Bogotá (CCB)**, mediante el Programa “Ojo con Bogotá”, desde el 2003 realiza un seguimiento a los principales aspectos de la movilidad de la ciudad y la región, y en particular al transporte público colectivo y a los asuntos más críticos para los usuarios.

Los resultados de este seguimiento han permitido construir propuestas realistas, que aportan soluciones a la Administración Distrital y contribuyen a una mayor calidad en el servicio a los usuarios.

Actualmente, a pesar del avance del Sistema TransMilenio y el énfasis que se ha hecho sobre su desarrollo, el transporte público colectivo es el encargado de movilizar más de la mitad de los viajes de Bogotá. Sin embargo, su organización y la calidad en la prestación del servicio no se compadecen con la importancia que tiene como el principal modo de transporte de la capital.

Las razones para su desorganización son diversas y muy tradicionales: el esquema empresarial que lo ha caracterizado, la atomización de la propiedad, la responsabilidad de la prestación del servicio, que recae en los propietarios y conductores.

Todos estos factores se ven reflejados en graves consecuencias para la ciudad, tales como la sobreoferta de vehículos (que generan congestión, accidentalidad, contaminación y desperdicio de recursos), un parque automotor excesivamente viejo (aproximadamente 14 años en promedio), un esquema de prestación del servicio basado en la ‘Guerra del Centavo’ y una tarifa demasiado alta en comparación con la calidad del sistema.



## INTRODUCCIÓN

**Esta publicación, a modo de memorias,** es una recuento de las ponencias e intervenciones del Foro **“TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN BOGOTÁ: REALIDADES, MODERNIZACIÓN Y CONFLICTO”**, realizado el pasado 17 de julio del 2006 en las instalaciones de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB).

El foro fue organizado por el Programa ‘Ojo con Bogotá’, de la CCB, el Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de Los Andes, la Casa Editorial El Tiempo y la Fundación Ciudad Humana.

En él se presentaron las opiniones y propuestas de diferentes actores del sector: las empresas transportadoras, los propietarios de vehículos, los gremios, las entidades nacionales, municipales y distritales, entre otros.

Estas opiniones fueron expresadas en torno a la necesidad de reorganizar el sistema de transporte público colectivo, para reducir la sobreoferta actual, integrarlo al sistema masivo TransMilenio, modernizar el esquema empresarial, eliminar la ‘guerra del centavo’ y, en general, lograr que se brinde calidad del servicio al usuario a un buen costo.

Este documento tiene el ánimo de contribuir a la formulación de propuestas para la reorganización del transporte público colectivo de la ciudad. Se abordarán los temas según las tres mesas de discusión: realidad, modernización y conflicto.

En las mesas se discutió sobre la situación actual del transporte público y la atomización en la propiedad de los vehículos, y se analizaron los desafíos en cuanto a la operación eficiente del sistema de transporte público, el recaudo centralizado, los mecanismos viables de reducción del parque automotor y la integración del transporte colectivo con el sistema de transporte masivo.

Así mismo, se trató sobre el esquema actual del transporte público y el divorcio entre los intereses de los empresarios, los propietarios y los conductores de vehículos. En el panel se discutió la manera como esta divergencia incide en el proceso de transformación del sector.

Para la CCB es grato entregar esta publicación a empresarios, instituciones y ciudadanos interesados en el tema, pues considera que será de gran utilidad en el conocimiento y entendimiento de un asunto tan estratégico para la movilidad de la ciudad y la región como lo es el transporte público colectivo.



## Capítulo 1.

*Discurso de instalación, doctora María  
Fernanda Campo, Presidenta de la  
Cámara de Comercio de Bogotá*



## 1. DISCURSO DE INSTALACIÓN, DOCTORA MARÍA FERNANDA CAMPO, PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

### La movilidad y la competitividad

Hasta hace una década existía en la ciudad un sistema caótico de transporte público que no facilitaba la movilidad. Como resultado de esta situación, surgió la necesidad de contar con un Sistema de Transporte Masivo que permitiera mejorar no sólo los tiempos de viaje, sino la calidad de vida de los bogotanos y favoreciera el desarrollo económico y la competitividad de la ciudad.

Ante las dificultades políticas y financieras de la época, la ciudad optó por un modelo creativo de fases sucesivas para superar el reto del transporte público colectivo.

Inicialmente, se adoptó la medida del “Pico y Placa” como una estrategia de emergencia para reducir la congestión en horas críticas. Este, sin

duda, ha sido un instrumento que ha facilitado los desplazamientos del parque automotor que circula en la ciudad.

Igualmente, se lograron avances importantes en materia de autorregulación ciudadana, que fueron inducidos desde la sanción y la pedagogía y que se convirtieron en cultura ciudadana con impactos visibles en la organización del tráfico.

Más adelante, TransMilenio se constituyó en un importante hito urbano y se consolidó como un esquema viable de operación, contratación y gestión de un sistema de transporte masivo, con implicaciones muy positivas en la transformación urbana y la construcción de ciudadanía.

En pocos años el Sistema TransMilenio ha venido creciendo hasta atender el 23% de la demanda de transporte público en la ciudad. Pero lo que hoy resulta evidente es que el 77% restante es atendida por un sistema de transporte público colectivo que mantiene altos niveles de informalidad e ineficiencia en su esquema organizativo y en su gestión empresarial. Así por ejemplo, no existe control en la operación de las rutas ni en las frecuencias por parte de las empresas, como tampoco una administración del parque automotor que sirva para mantener un elevado estándar de calidad en el servicio. Entre tanto, subsisten diversos conflictos entre empresarios, propietarios y conductores, debido a la diversidad de intereses.

Como resultado, en la operación del servicio público de transporte subsisten las siguientes deficiencias:

■ **La sobreoferta de vehículos:** Se calcula que sobra entre el 40% y el 50% de los buses matriculados, que corresponde a una

---

*Las propuestas de este foro contribuirán a mejorar la calidad de vida de los bogotanos, con un sistema de transporte público amable para los usuarios, que promueva la asociatividad en el gremio transportador y que ofrezca salidas concertadas entre el sector público y el privado.*

---

- sobreoferta entre 8.000 y 10.000 vehículos, sin considerar el transporte pirata.
- *Un parque automotor obsoleto:* El promedio de edad de los vehículos de Transporte Público Colectivo está alrededor de los 14 años, mientras que en ciudades como Santiago de Chile es menor de 5 años.
- *La baja calidad de servicio al usuario:* A pesar de tener una tarifa similar a otros sistemas de transporte en el mundo, la calidad del servicio no corresponde a los estándares internacionales.
- *Altos niveles de contaminación:* En general, los vehículos son responsables del 70% de la contaminación en la ciudad. En particular, aquellos que prestan el servicio de Transporte Público Colectivo son altos aportantes de material particulado y dióxido de carbono.
- *Congestión recurrente:* Con velocidades de operación inferiores a los 15 km/h.
- *Esquemas laborales perversos:* Con jornadas excesivas, ausencia de seguridad social y espacio permanente para el conflicto.
- *Alta frecuencia de accidentalidad:* Como hecho ilustrativo cabe recordar que los vehículos de Transporte Público Colectivo están involucrados en la mitad de los accidentes que ocurren en la ciudad.
- Todo lo anterior en un contexto de profundas debilidades institucionales que se traducen en desregulación, ausencia de controles y profundización de la informalidad.

Como si fuera poco, este “nudo gordiano” en que se encuentra convertido el Sistema de Transporte Público Colectivo, no ha permitido que nos ocupemos de la trascendencia de la movilidad en la perspectiva de la competitividad de la ciudad y de la región, con visión integral y de largo plazo. Esta realidad se expresa en:

- La incapacidad crónica de la ciudad para completar la malla vial (Avenida Longitudinal de Occidente, ALO, la Perimetral de la Sabana, las vías internas de ingreso al Aeropuerto, entre otras).
- Las dificultades recurrentes para recuperar y mantener la malla vial existente.
- El aplazamiento de proyectos de infraestructura regional para conectar a la ciudad con los mercados internos e internacionales.

## La CCB y el Plan Maestro de Movilidad

Del proyecto del Plan Maestro de Movilidad, actualmente en proceso de definición por parte de la Administración Distrital, queremos destacar algunas líneas de acción que encontramos bien encaminadas y que, por fortuna, recogen los debates promovidos por las instituciones académicas y las entidades del sector privado, como la CCB. Entre otros aspectos, se destacan los siguientes:

- Prioriza el transporte público como el principal medio de movilización de la ciudad y establece la voluntad de abordar los graves problemas de organización que hoy presenta.
- Promueve la integración de los sistemas de transporte público (colectivo y masivo) y sus respectivos equipamientos urbanos.
- Identifica la necesidad de reorganizar la logística de movimientos y viajes en la ciudad, tanto para el transporte colectivo de pasajeros como para el transporte de carga.
- Incorpora alternativas interesantes, como la integración tarifaria entre los dos sistemas, para posibilitar el control adecuado de los agentes y garantizar que los ciudadanos puedan tener acceso a todo el sistema a través de un solo pago.

En contraste con lo anterior, la última versión del Plan Maestro de Movilidad resulta en un documento con muy buenas intenciones que, a nuestro juicio, se concentra en el qué, pero poco avanza en el cómo.

Las sugerencias de la CCB surgidas de los análisis en nuestra Mesa de Expertos en Movilidad, que ponemos a consideración de este foro para su debate amplio, se orientan en la siguiente dirección:

1. Reorganizar las rutas del transporte público colectivo, de tal manera que se logre su complementariedad con los ejes actuales y futuros del transporte masivo, a través de un esquema de licitación, que permita reducir la sobreoferta. Esta competencia económica debe promover la transformación en el esquema empresarial del transporte colectivo, como elemento vital e indispensable para lograr un verdadero cambio en el servicio de transporte de pasajeros.
2. Generar las condiciones propicias para permitir la participación de los pequeños propietarios en el proceso de las licitaciones de las rutas. En cualquier caso, esta decisión resulta fundamental para garantizar la democratización y el éxito del esquema propuesto.
3. Otorgar “paquetes” de rutas, de tal forma que se adjudiquen en conjunto los recorridos más rentables con aquellos que ofrecen menor rentabilidad.
4. La CCB propone que una entidad distrital con capacidad técnica y administrativa coordine el proceso de reestructuración de rutas. Debe definirse si Transmilenio S.A., dada la experiencia adquirida en la gestión y el control público de un Sistema de Transporte Masivo, puede ser la institución llamada a realizar esta coordinación.
5. La CCB propone que el Distrito mantenga el control de los fondos del recaudo centralizado que se originaría con la integra-

ción de los dos sistemas de transporte. El recaudo se haría a través de un operador privado y una entidad fiduciaria garantizaría la adecuada distribución de los recursos para el pago de los operadores del servicio público colectivo, en un esquema similar al que opera en TransMilenio.

6. Desarrollar las iniciativas en torno al ordenamiento logístico que recomienda el Plan Maestro de Movilidad, con la participación de los sectores productivos, aprovechando el actual proceso de reglamentación de las UPZ.
7. Así mismo, el Plan Maestro debe ofrecer orientaciones indicativas sobre instrumentos específicos para solucionar el grave problema de la malla vial y su articulación con la conectividad regional. Una decisión en tal dirección es crucial para consolidar la movilidad como instrumento de competitividad de la ciudad y la región frente a la realidad del T.L.C. y el proceso de globalización.

Como resultado de este Foro, los organizadores vamos a elaborar un documento de conclusiones con las posiciones y alternativas expresadas por los panelistas y asistentes. Igualmente, la Cámara de Comercio utilizará estas reflexiones como base para generar propuestas de mejoramiento de la movilidad en la ciudad, que presentaremos a la Administración Distrital.

Estamos convencidos que estas propuestas contribuirán a mejorar la calidad de vida de los bogotanos, con un sistema de transporte público amable para los usuarios, que promueva la asociatividad en el gremio transportador y que ofrezca salidas concertadas entre el sector público y el privado.

Reitero mi agradecimiento a las autoridades distritales y nacionales participantes, al sector privado, a los panelistas y a nuestros importantes aliados, con los cuales hemos organizado este foro en el marco del Programa ‘Ojo con Bogotá’: la Universidad de Los Andes, la Fundación Ciudad Humana y la Casa Editorial El Tiempo.

## Capítulo 2.

*Discurso del doctor Juan Manuel  
Ospina, Secretario de Gobierno del  
Distrito*



## 2. DISCURSO DEL DOCTOR JUAN MANUEL OSPINA, SECRETARIO DE GOBIERNO DEL DISTRITO

El Secretario de Gobierno considera de gran importancia el espacio generado por el foro, dada la transformación del servicio de transporte público, ya que este necesita inscribirse en un contexto de participación e inclusión de todos los actores, con análisis de diferentes visiones de la problemática y sus soluciones.

“Son varios los aspectos en los que ha trabajado la Administración Distrital en el tema de movilidad. El principal ha sido el relacionado con el Plan Maestro de Movilidad, el cual ha sido analizado con diferentes sectores de la sociedad, que será discutido con el Concejo y que ha sido analizado con los transportadores en las mesas de discusión, que resalta no han sido de negociación con los transportadores, sino de análisis de su contenido, y que buscan avanzar en el ‘cómo’ llevar a cabo las propuestas del plan.

El Secretario recalca que, tanto en el Plan de Desarrollo como en el Plan Maestro, son dos los valores rectores para todas las políticas de movilidad planteadas para la ciudad: **la inclusión y la equidad**. De acuerdo con ellos, se

plantean esquemas como la *red de centralidades*, que debe permitir a *todos* los ciudadanos el acceso a los servicios y equipamientos, disminuir la longitud de los desplazamientos y evitar la exclusión de zonas de la ciudad.

Dentro de los principales problemas de la movilidad, coincide en los problemas del transporte colectivo: sobreoferta, ‘Guerra del Centavo’, baja calidad en el servicio y ausencia de un verdadero sistema de transporte público, así como un exceso de uso del transporte privado con respecto a la infraestructura existente.

Los principales objetivos de la actual Administración, para plantear las bases de la integración del transporte público en la ciudad, son:

- Transporte público como eje estructurador de la movilidad en la ciudad.
- Integración física, operacional y tarifaria del transporte público.
- Impulsar un cambio en el esquema empresarial vigente en el transporte colectivo, para pasar de empresas afiliadoras a empresas operadoras.
- Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público.
- Jerarquización vial y obras necesarias para ello, garantizando su sostenibilidad.
- Modernización del parque automotor.
- Fortalecimiento y coordinación de las entidades que se relacionan con el sector de la movilidad.

A continuación hizo un breve resumen de los principales objetivos del Plan Maestro de Movilidad, que busca inclusión, accesibilidad, efectividad en el uso de los recursos, priorización del peatón y del transporte público, integración social y económica dentro de la ciudad y hacia el exterior.

Respecto a la mesa de trabajo con los transportadores, resalta que ya se lograron acuerdos en el tema del ‘Pico y Placa ambiental’, lo cual será reflejado en un decreto que empezará su vigencia a partir del mes de septiembre y que tiene como principio fundamental la autorregulación. Otra mesa analiza la problemática de sectores que se han visto aislados de la cobertura del Sistema TransMilenio, con la cual se ha trabajado para extender las rutas alimentadoras y generar otras rutas complementarias, para lograr al máximo su conectividad con la ciudad.

El otro aspecto fundamental para abrir espacios en los que se pueda facilitar la participación de los pequeños propietarios es la integración de los sistemas de transporte público en vías de alta capacidad, es decir, en las 16 vías de alta capacidad definidas por el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T.), en las cuales aún no está funcionando TransMilenio. Esta será una operación con participación de los pequeños propietarios organizados, operación que estará en consonancia con las normas que rigen el transporte masivo, que se adjudicará mediante licitaciones públicas con un tiempo definido y que funcionará con un sistema de recaudo y control unificado, el cual llegará a ser un sistema único de recaudo para toda la ciudad.

Se trata de lograr un buen servicio al usuario, con seguridad, comodidad y accesibilidad, mediante un sistema de transporte público eficiente e integrado en una red centralizada. En eso está trabajando la Administración, con un cronograma y unos responsables definidos. Para ello se están adelantando unas actividades relacionadas con la reorganización institucional del sector de la movilidad y con la organización empresarial del transporte, entre otras un censo de pequeños propietarios, que incluye

*Un aspecto fundamental para facilitar la participación de los pequeños propietarios es la integración de los sistemas de transporte público en las 16 vías de alta capacidad definidas por el P.O.T.*

indagar quiénes quieren seguir en el transporte colectivo y quiénes esperan trasladarse a otros negocios.

Se está trabajando también en la manera de diseñar la operación empresarial que permita integrar el transporte masivo con el colectivo, estableciendo unas líneas de acción y de cambio para alcanzar ese propósito, en el componente jurídico de la transformación y en el análisis financiero de la integración. Se espera tener en plena operación este proceso de profundización y ajuste de la transformación del transporte público antes del segundo semestre del 2007”.

Se está trabajando también en la manera de diseñar la operación empresarial que permita integrar el transporte masivo con el colectivo, estableciendo unas líneas de acción y de cambio para alcanzar ese propósito, en el componente jurídico de la transformación y en el análisis financiero de la integración. Se espera tener en plena operación este proceso de profundización y ajuste de la transformación del transporte público antes del segundo semestre del 2007”.



## Capítulo 3.

### **PANEL 1. "Realidad"**

*Moderador: Doctor Arturo Ardila,  
Director del Grupo de Estudios de  
Transporte, Universidad de los  
Andes.*



### 3. PANEL 1. "REALIDAD" MODERADOR: DOCTOR ARTURO ARDILA, DIRECTOR DEL GRUPO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTE, UNIVERSIDAD DE LOS ANDES.

#### PANELISTAS

**Doctor Ricardo Noero,**

*Viceministro de Transporte*

**Doctor Javier Hernández,**

*ex Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá*

**Doctor Oscar Roldán,**

*Director de Transporte de Soacha*

**Doctor Luis Alberto Egea,**

*Representante de Fecoltran*

**Doctor Felipe Castro,**

*Subsecretario Técnico de la Secretaría  
de Tránsito y Transporte de Bogotá*

#### 3.1 Doctor Ricardo Noero, Viceministro de Transporte

**E**l Viceministro resalta las diferencias en los procesos de implementación de sistemas de transporte masivo en Bogotá y en otras ciudades del país. Mientras

que en la capital las troncales de fases I y II apenas llegan a cubrir el 23% de la demanda, en las demás ciudades la construcción de una sola troncal puede llegar a servir hasta el 70% de sus viajes totales, debido a las características de ordenamiento lineal y a la concentración de viajes sobre un eje vial.

“Dada esa concentración de los viajes, el sistema de transporte masivo implica necesariamente una reestructuración total de las rutas de transporte colectivo, las cuales deben convertirse de inmediato en recorridos complementarios del sistema troncal. No es posible, entonces, pretender capturar el 70% de la demanda de viajes en una ciudad, sin que exista una salida y una opción para la problemática del transporte colectivo que se ve desplazado de esos corredores.

¿Dónde están los recursos necesarios para reconocerles a los pequeños propietarios de esta industria su participación en el nuevo negocio o su salida del servicio? En Bucaramanga, por ejemplo, se estableció el Fondo ‘Fresa’ (Fondo de Reconversión Empresarial, Social y Ambiental), que busca no solo reconocer el avalúo comercial del vehículo, sino también una suma mensual cercana a los dos salarios mínimos durante 30 meses, lo cual permite optar entre invertir estos recursos en la nueva concesión o buscar nuevas actividades en otra industria.

La primera recomendación, para avanzar en este proceso de ampliar la cobertura hacia unas pretroncales en Bogotá, es partir de la base de una evaluación detallada de la cantidad de propietarios actuales y sus expectativas, cuánto vale ese parque automotor, cuántos recursos se requieren para lograr esa reconversión, así como establecer políticas muy claras, que permitan a los propietarios ser en realidad dueños de unas concesionarias muy democratizadas.

La estructuración técnica, legal y financiera de la Fase III del Sistema TransMilenio es la oportunidad para incorporar en el paquete licitatorio nuevas troncales, que no necesariamente van a ser intervenidas con carriles exclusivos: las pre-

troncales. En ellas se puede operar con buses de menor capacidad (por ejemplo, 100 pasajeros), con puertas a la derecha y a la izquierda, que pueden servir de estaciones de TransMilenio o de otros sistemas de transporte público, con estaciones altas y bajas, lo que permite flexibilizar e integrar la operación de buses de transporte colectivo con el masivo.

Sin embargo, el ingreso de estos vehículos a la malla vial que aún no ha sido intervenida podría generarle graves destrozos. Si reconocemos que no es posible tardar 30 años para ir capturando por fases la totalidad de los viajes de la ciudad, podremos estructurar en los procesos licitatorios, ojalá con la experiencia y la capacidad de TransMilenio S.A., los conceptos de ser operadores de paquetes de rutas que incluyan buses articulados y otros de menor capacidad, todo dentro de una sola operación, ojalá en cabeza principalmente de los pequeños propietarios. Ya no es cierto que solo los grandes empresarios tienen acceso a este tipo de negocios, pues el sector financiero ha abierto sus puertas y le cree al sistema, y no tanto a la conformación de la propiedad accionaria de las empresas".

### 3.2 Doctor Javier Hernández, ex secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá

**E**l doctor Hernández resalta el hecho de que se evidencie un consenso en el foro, no solo acerca de los problemas del transporte público, sino sobre sus posibles soluciones. Recuerda el hecho de que la movilidad debe estar enmarcada dentro del

*La estructuración técnica, legal y financiera de la Fase III de TransMilenio es la oportunidad para incorporar en el paquete licitatorio nuevas troncales, que no necesariamente van a ser intervenidas con carriles exclusivos: las pre-troncales.*

principio de prevalencia del bien general sobre el particular, por lo cual las políticas de movilidad se deben acompañar de generar desincentivos al uso del vehículo particular y mejorar las condiciones de calidad del servicio del transporte público.

"Los diagnósticos y estudios de todo tipo en torno al transporte público coinciden en cuatro problemáticas principales: sobreoferta, diseño de rutas, ilegalidad y el esquema empresarial. Pero hay otro tema vital ligado a los anteriores que el de la tarifa, pues el esquema tarifario actual facilita la 'guerra del centavo' y atenta contra el usuario. Bajo la concepción vigente, cuando bajan los pasajeros por bus aumenta la tarifa, lo cual es equivocado y se debe replantear ante una posible integración en los sistemas de transporte colectivo y masivo.

También se deben establecer unas líneas de política pública claras sobre el esquema que se quiere en transporte colectivo hacia el futuro. TransMilenio ha sido un buen ejemplo de cómo generar verdaderos operadores de transporte y evitar el esquema de afiliación. Igualmente, TransMilenio ha mostrado que los contratos de transporte son mucho mejores que los permisos de rutas, los cuales no son eficientes, por la imposibilidad de la entidad pública de ejercer control efectivo.

Hay coincidencia en que la ciudad requiere una integración del sistema de transporte colectivo con el masivo. En cuanto a la democratización, es un acierto del Gobierno Nacional respecto a promover que los actuales transportadores tengan beneficios en su participación en las licitaciones, tanto del transporte masivo como del esquema de integración. En cuanto al recaudo centralizado, la ciudad debe definir los parámetros de este recaudo, y que lo administre a través de un modelo contractual, que también

puede ser como el modelo de TransMilenio. Ese es un paso crucial, que se puede dar relativamente rápido.

Se requiere también una reestructuración institucional del sector, para lo cual Transmilenio S.A. debe administrar los contratos del transporte público colectivo, con el complemento de una autoridad de transporte que debe ser mucho más sólida en su profesionalización y en recursos tecnológicos, de tal forma que pueda ejercer una adecuada vigilancia y control sobre el sistema de transporte.

También hace falta tener más en cuenta la participación ciudadana, específicamente de los usuarios, en este proceso. Es muy importante generar espacios de expresión y concertación con el sector transportador, pero se requiere también generar posibilidades a los usuarios para manifestar su posición".

### 3.3 Doctor Óscar Roldán, Director de Transporte de Soacha

El doctor Roldan considera que siempre se ha visto a Soacha como el principal problema de la movilidad en Bogotá, pues se cree que la sobreoferta radicará en los 3.400 o 3.500 vehículos de transporte público de ese municipio, lo cual no es cierto, porque desde Soacha se ha prestado este servicio hace mucho tiempo. A partir del año 2000 se firmó un convenio, que definió que solamente podían entrar 3.500 buses a cubrir el corredor Bogotá-Soacha, y se eliminaron algunas rutas que funcionaban hasta entonces.

"A partir de ese momento se creó un grupo de trabajo, en el que participaban la Gobernación de Cundinamarca, la Secretaría de Tránsito de Bogotá, el Ministerio de Transporte y el municipio de Soacha. Este grupo tenía la función de vigilar el cumplimiento del convenio, lo cual nunca se hizo realidad.

TransMilenio no es la solución para el problema de transporte, pues acaba con una importante fuente de trabajo de la mayoría de la gente de Soacha, que vive de una u otra forma del transporte público colectivo. Mejor debería pensarse en tener unas leyes y reglas que posibiliten a los transportadores seguir trabajando como tales, pero haciendo cumplir realmente estas leyes. **Soacha no es opositora a TransMilenio, pero sí consideran que hay una importante fuente de trabajo que se puede perjudicar"**.

### 3.4 Doctor Luis Alberto Egea, Representante de Fecoltran

(Discurso enviado por el doctor Luis Alberto Egea)

“—Realidad—, veamos, ¿cuál es la realidad de lo que sucede alrededor del servicio de transporte público colectivo de Bogotá, tema principal de esta mesa, dentro de este importante evento?

Es un hecho que las empresas de transporte se mueven dentro de un marco legal, que las regula, les impone condiciones, les aplica sanciones, etc., y en ese contexto no es aceptable que se hable de 'prácticas tradicionales de los transportadores' como una de las causas en las que se enmarca la 'realidad' de la difícil situación del transporte público, a la que nos referimos hoy, menos si esa referencia se hace con carácter despectivo y, por qué no decirlo, si el propósito es descalificante, como estrategia para buscar apoyos de la comunidad a los proyectos en marcha hacia otro esquema o modelo de transporte de pasajeros, apoyos que los transportadores han ofrecido desde el principio, pero bajo condiciones equitativas y concertadas, sin que hayan sido escuchados.

Pero pudo más la arrogancia y soberbia de una administración que, ante el llamado de atención del ente rector del transporte y los pedi-

dos de concertación del sector, prefirió el camino de la imposición y el del desafío a los transportadores, retándolos para que acudirían ante los tribunales a presentar sus reclamos contra:

- El fabuloso negocio que se le montó a una entidad fiduciaria, alrededor del tema de la reducción de la sobreoferta, la chatarrización y los fondos de reposición;
- La implantación de una metodología diferente a la establecida por el gobierno nacional para el cálculo de tarifas, que resultó lesiva para los transportadores, al utilizar parámetros virtuales de movilización;
- El cambio del esquema de vinculación de vehículos a las empresas sin la gradualidad debida, lo que podría traer graves consecuencias económicas a las empresas, al tener que enfrentar demandas de parte de sus afiliados, quienes se mostraron renuentes a entregar sus vehículos en administración, una vez conocida la norma
- Contra todas las otras medidas adoptadas, dentro de los decretos 112 al 116 de 2003, en abierto desconocimiento de la normatividad vigente en materia de transporte.

En el entretanto, la ciudad soportaba el aumento del parque automotor de transporte público colectivo, mediante el procedimiento conocido como el 'Carrusel', al cual se vieron obligados a acudir un gran número de transportadores, a los que se les impidió el proceso de reposición legal de sus vehículos, cuando no fue debido a las constantes y prolongadas suspensiones e interrupciones del proceso de chatarrización, a cargo de una sola entidad—condición que aún hoy persiste—, mientras por otro lado se les acosaba con las obligaciones adquiridas, para terminar pagando los platos rotos y en total indefensión, ante la inminente cancelación del registro de sus vehículos, tramitado previo el cumplimiento de los requisitos de ley.

Hoy, como es de conocimiento público, los tribunales le han venido dando la razón a los transportadores, que no han asumido este hecho con una posición triunfalista, sino, por el contrario, abogando por la concertación y mostrándose dispuestos a contribuir y a participar activamente en el cambio que se reclama, para brindarles a los bogotanos un mejor servicio de transporte, aspecto en el cual varias empresas—no obstante las diferentes dificultades que afrontan y sin contar con la debida seguridad jurídica—vienen trabajando y avanzando debidamente, incluso en temas como el ambiental, en donde se les exigen resultados difíciles de cumplir, teniendo en cuenta que no tienen otra opción que utilizar el peor diesel del mundo.

Tengan la seguridad de que otra sería la 'realidad' si se hubieran concertado desde un principio, con los principales actores, los cambios que requiere urgentemente nuestro sistema de transporte público”.

### 3.5 Doctor Felipe Castro, Subsecretario Técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá

El Subsecretario Técnico aclara que para desarrollar el 'cómo' del Plan Maestro de Movilidad, se está desarrollando a través de contratos específicos, que elaboran recomendaciones específicas para alcanzar los objetivos allí propuestos.

“Un punto importante que se debe analizar en este tema del transporte público es la regulación, pues existe alguna normatividad de carácter nacional, que fue establecida en épocas anteriores, pero que debe ser revisada a la luz de los cambios en el sector. En el pasado los municipios no contaban con la capacidad técnica para manejar sus propios problemas de transporte, pero ahora son los que están 'jalo-

nando' los cambios en la normatividad, aunque el nivel nacional tiene dificultades para adaptarse rápidamente a las nuevas circunstancias.

Para lograr que la 'guerra del centavo' se elimine, no basta el recaudo unificado ni la reestructuración de rutas; se debe establecer un pago por kilómetro para el empresario, pues mientras siga el pago por pasajero recorrido, lo que haremos es pasar a una 'guerra electrónica del centavo'. Estos recursos que se recolecten deben estar vigilados y manejados por entidades públicas responsables, teniendo en cuenta que este es un servicio público.

Para evitar que los transportadores se vean obligados a salir del transporte colectivo, la Secretaría de Tránsito ha estado trabajando con ellos, y se están analizando algunas alternativas, para que sean los mismos transportadores quienes hagan parte de esta modernización del transporte. Al respecto, la STT está armando el esquema de pretroncales, que serían servidas en principio por los mejores vehículos que se encuentran en el mercado, agrupados en verdaderas empresas operadoras del servicio de transporte. Pasar del sistema afiliador al de empresas operadoras es una necesidad a gritos que exige la ciudad".

### 3.6. Debate entre panelistas

**E**l profesor Arturo Ardila resalta el manejo del tema de transporte público del Plan Maestro de Movilidad, propuesta que tiene el nombre de Sistema Integrado de Transporte Público **Masivo**, y enuncia textualmente que "el actual ordenamiento jurídico institucional, que proviene del Gobierno Nacional para el transporte público colectivo, no permite hacer cambios que lleven a una verdadera mejora en la calidad del servicio". Un ejemplo de esta situación sería el cálculo tarifario del transporte colectivo, que se hace por vehículo, mientras que en el transporte masivo

es a nivel de todo el sistema. La pregunta sería, entonces: ¿Permite el actual ordenamiento del transporte público colectivo pensar en mejorar sin pasar a la órbita del transporte masivo?

#### **Javier Hernández:**

"Existen competencias para reestructurar el transporte público colectivo, pero la experiencia muestra que el sistema de permisos no es sostenible en términos del control. A partir del manejo contractual que le ha dado TransMilenio a su esquema de prestación de servicios, tendría sentido manejar el tema a través del transporte masivo, como lo plantea el Plan Maestro de Movilidad, más aún si se plantea tener un único sistema de transporte público en Bogotá.

Una ventaja adicional que podría tener la integración entre estos dos sistemas, bajo la figura de transporte *masivo*, sería la posibilidad de contar con recursos de la Nación para inversión en la infraestructura necesaria para este".

#### **Ricardo Noero:**

"No se puede seguir pretendiendo modernizar el transporte colectivo sin modificar el vínculo funcional actual entre propietarios, empresas y los permisos del Estado. Es fundamental estructurar un proceso licitatorio que permita que la relación contractual sea entre una empresa gestora del Estado y un concesionario.

En cuanto a la propuesta de contar con recursos de inversión de la Nación, la política del Gobierno y los documentos CONPES, recientemente firmados, permiten realizar inversiones en corredores que no son troncales. En otras ciudades se está invirtiendo en vías pretroncales, con recursos del 70% Nación y 30% municipio, inclusive en vías alimentadoras. Entonces, se debe flexibilizar el concepto de las licitaciones, de tal forma que no solo se licite la troncal de carriles exclusivos, sino que se incluyan dentro de un solo paquete una troncal, corredores pretroncales y rutas alimentadoras".

**Óscar Roldán:**

"La reorganización de rutas sí permite que el transporte público actual pueda continuar. La normatividad de tránsito y transporte ha sido demasiado permisiva, el objetivo sería encaminar a que los transportadores se formen como verdaderas empresas. Si simplemente damos la entrada a un sistema de transporte masivo, va a terminar con todos los transportadores".

**Luis Alberto Egea:**

"Se hace indispensable un cambio de sistema, pero no hay necesidad de desaparecer la modalidad existente de transporte colectivo. Se debe analizar que este puede ser la parte flexible del sistema masivo en algunos sectores, pero en otros lugares esta integralidad puede no ser factible.

Así, es posible que se integren varias modalidades, según las necesidades de la ciudad, pero la solución no se encuentra en la unificación en un sistema masivo".

**Felipe Castro:**

"El modelo de transporte público colectivo ha mostrado deficiencias importantes, con un sistema basado en un esquema que propende por la ineficiencia, lo cual contrasta con un modelo que ha mostrado mejores resultados. Sin embargo, debe aclararse que los transportadores no deben desaparecer, pues son quienes realmente conocen del negocio, y deberían permanecer en él en la medida en que así lo deseen. No significa eso que el sistema de asignación de rutas, de operación del parque automotor y de cobro de tarifas deba permanecer, en esos temas el sistema TransMilenio ha demostrado tener unas grandes fortalezas, que debemos utilizar en la reorganización del transporte público colectivo".

**Arturo Ardila:**

"De las intervenciones, resalta la propuesta de que las fases futuras de TransMilenio en Bogotá deben incorporar a los pequeños propietarios.

Sin embargo, el esquema actual de sobreoferta tiene a la gran mayoría de los propietarios descapitalizados, salvo unos pocos casos. Entonces, cuando se les plantea una inversión de miles de millones de pesos, la situación se complica.

En este momento, es evidente que hay un conflicto entre los empresarios y los propietarios, porque a los empresarios les interesa afiliar buses, y a los propietarios, en cambio, les interesa que no haya tantos buses para que puedan transportar pasajeros. En este contexto, la pregunta es: A la luz de esos conflictos, ¿cómo es posible pensar en sistema futuros y quién se quedará con "la torta" futura?"

**Ricardo Noero:**

"El problema de los pequeños propietarios ha sido siempre de recursos; por esto, es necesario reconocerlos como los principales actores del sistema. En Cali hay un grupo de 500 pequeños propietarios, que se están presentando a una licitación; reunieron \$ 4.000 millones de pesos, y logran participar en la licitación gracias a que vinculan a la banca de inversión, con lo cual podrían tener la oportunidad de conseguir los casi \$ 80.000 millones que puede costar la inversión en la flota de vehículos.

Entonces, considero que se debe reconocer a los propietarios como los principales actores de este tipo de sistemas. Por ejemplo, en Bucaramanga estamos exigiendo que al menos el 50% de la participación esté en cabeza de pequeños propietarios, y en ese camino se debe seguir. Así, en la estructuración financiera de estos proyectos debe contarse con recursos suficientes, para poder reducir la sobreoferta y entregar un subsidio o un recurso durante un tiempo para los propietarios, incluso si estos recursos deben salir de la estructura tarifaria de los contratos".

**Javier Hernández:**

"Estoy de acuerdo con que en la estructuración financiera de la fase III se debe tener en cuenta la participación de los propietarios,

pero es muy importante tener en cuenta a los usuarios, pues todos estos recursos están saliendo realmente de la tarifa; para ello se deben evaluar opciones, tales como los recursos del fondo-cuenta que fue creado en 1998.

Pero no toda la sobreoferta puede salir de la tarifa de la fase III, porque eso haría demasiado costoso el valor del tiquete del Sistema TransMilenio. Además, no basta con la democratización de la Fase III, sino que se debe dar la democratización del sistema integrado, tal como lo propone el Plan Maestro de Movilidad. La experiencia de los propietarios, así como su vehículo, deben ser bien valorados en el proceso licitatorio".

**Oscar Roldán:**

"En la actualidad, TransMilenio es para los grandes empresarios y no para los pequeños propietarios, pues estos últimos no tienen capital de inversión. Sin embargo, si les diéramos a los pequeños propietarios una ruta como la Avenida Caracas o la carrera 7ª, sin competencia, al cabo de un año tendrían el dinero suficiente para poder hacer la inversión que un sistema masivo de buses necesita".

**Luis Alberto Egea:**

"No es válido decir que los empresarios lo único que quieren es afiliarse a más vehículos, entre otras razones porque eso ya no es posible. Ahora, por el contrario, los empresarios están avanzando hacia otros esquemas, modernizando la flota, llevando procesos de verdadera operación de los vehículos. La democratización es buena, pero es necesario garantizar una renta real y efectiva para los propietarios dentro del sistema masivo, y con ello se posibilitaría su entrada sin ningún problema".

**Felipe Castro:**

"Es importante que en las licitaciones esté involucrado el elemento de que los pequeños propietarios no solo tengan participación ini-

cial en el sistema, sino que se adopten estrategias que les permitan mantener esa propiedad en el tiempo, para evitar que la dinámica de las empresas, a través de la capitalización, los excluya del mercado.

La aritmética muestra que si los pequeños propietarios se convirtieran en operadores de parque, con reducción de la sobreoferta, podrían tener ingresos adicionales. Los costos de operación de hoy podrían tener importantes ahorros y ser repartidos como ingresos adicionales para los transportadores, pues la demanda del servicio es fija y se ubica actualmente entre 4,5 y 5 millones de pasajeros al día.

En el Distrito estamos trabajando para que las condiciones de las licitaciones de las pretruncales sean un poco más flexibles, dado que las inversiones en el sistema complementario son un poco menos costosas. Una vez que vayan a pasar al sistema troncal, pueden competir en mejores condiciones con los empresarios grandes".

**Arturo Ardila:**

"Teniendo en cuenta la necesaria reducción en vehículos de transporte colectivo, ¿qué otras cosas se pueden hacer en paralelo, para actuar en el tema de empleo y a la vez mostrar que estos sistemas de transporte no deben ser la principal fuente de trabajo en una ciudad?"

**Ricardo Noero:**

"Es indiscutible que una reducción de entre el 40 ó 50% de los buses en Bogotá, o en el caso de Cali, que pasa de 4.500 a 1.000 buses, debe tener un impacto fuerte sobre una industria como la del transporte.

Para solucionarlo, hay que entregar recursos y un acompañamiento para los pequeños propietarios en la reducción del parque, y también buscar los mecanismos para que pasen de ser propietarios de un vehículo a propietarios de un paquete accionario, que desde el día cero

empiece a generar dividendos preferenciales anticipados y que les garantice la sostenibilidad como socios de una empresa operadora”.

**Javier Hernández:**

“Inicialmente, es necesario reconocer que hay unas empresas y unos propietarios que se han organizado bajo un modelo distinto al de la afiliación, y eso hay que incentivarlo desde el gobierno. Frente al tema de la sobreoferta, hay que ser claros, *los usuarios no tienen por qué subsidiar la ineficiencia de un sector productivo*; la ciudad debe definir cuántos vehículos se requieren, y esos son los que deben operar, y no mantener más vehículos solo para ayudar a un sector.

Por supuesto, este proceso debe ir acompañado de una política que permita que los propietarios que quieren incorporarse al sistema lo puedan hacer, bajo figuras como: la democratización, fondos para buscar reconversiones laborales y los recursos de la venta de los vehículos. Sin embargo, hay otra fuente que no se ha mencionado, y son los Fondos de Reposición, pues los propietarios que salen del negocio tienen el derecho a recibir los recursos que habían ahorrado para reponer el vehículo, pero eso no está pasando. Creo que esta serie de recursos pueden utilizarse para dar alternativas, ya sea para integrarse a la operación del nuevo sistema o bien para estructurar nuevos negocios.

Adicionalmente está el tema de los conductores, pero también el hecho de que ahora ellos tendrían un horario acorde con lo legal, de tal manera que sería necesario contar con al menos dos conductores por vehículo, de tal manera que se compensaría con el número de puestos de conducción que se eliminan, por la reducción en el número de vehículos”.

**Luis Alberto Egea:**

“Es necesario que se reconozca que las empresas no tienen la total responsabilidad de la sobreoferta, como se pretende mostrar. En

cuanto a los fondos de reposición, el Gobierno nunca ha asumido el papel que le corresponde dentro de ellos, porque creó la figura jurídica, pero no definió los porcentajes que deben ir a esos fondos, lo que ha generado que las empresas tengan recursos simbólicos, pero mínimos, que no alcanzan para ninguna reposición”.

**Felipe Castro:**

“Reitero lo dicho anteriormente, en cuanto al horario de los conductores, que están sometidos a jornadas de 16 y 18 horas, lo que implica que en el tema del empleo, si se organizaran los horarios, el problema estaría cubierto. Mientras tanto, los propietarios podrían seguir en un negocio transportador con mejores utilidades.

Respeto a la capacidad transportadora, es un tema que ya demostró ser obsoleto, pues se convirtió en una de las causas principales de la sobreoferta, la cual no deben cubrir los usuarios del transporte público colectivo”.



## Capítulo 4.

**PANEL 2. "Modernización"**  
Moderador: Doctor Ricardo Montezuma, Director de la Fundación Ciudad Humana



#### 4. PANEL 2. "MODERNIZACIÓN" MODERADOR: DOCTOR RICARDO MONTEZUMA, DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN CIUDAD HUMANA

**Doctor Pedro Luis Jiménez,**  
*Coordinador de la Gerencia de Participación Privada del Departamento Nacional de Planeación*  
**Doctor Fernando Guzmán,**  
*ex Secretario Privado del Distrito*  
**Doctor Ramiro Rivera Suárez,**  
*Presidente de Conaltr*  
**Doctor Felipe Castro,**  
*Subsecretario Técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá*

##### 4.1 Doctor Pedro Luis Jiménez, Coordinador de la Gerencia de Participación Privada del Departamento Nacional de Planeación

Se refiere inicialmente a las estrategias de modernización, las cuales divide en estrategias de operación, de financiamiento y de regulación.

"Con respecto a la modernización, es necesaria la existencia de una nueva estructura

empresarial basada en la propiedad, sin ir en contravía de la presencia de inversionistas en los procesos de licitación, tanto en el transporte colectivo como en el masivo. Sin embargo, se debería recuperar y reinventar la figura de las cooperativas de transporte, ya que estas representan una muy buena manera de aunar esfuerzos de los propietarios para generar nuevas estructuras empresariales.

Adicionalmente, se ha trabajado en la reinserción, dentro de este nuevo esquema de transporte, de las personas que laboraban en esta actividad. Por ejemplo, temas como el lavado de los vehículos, la confección, el mantenimiento o el recaudo (en cuanto a comercialización y publicidad), pueden significar el nacimiento de nuevas asociaciones empresariales, que se asocien al transporte en estos procesos de reconversión.

Por otra parte, desde el Departamento Nacional de Planeación se viene trabajando de manera importante en el tema de cambio de combustibles, con el fin de reemplazar el diesel por un gas que es relativamente fácil de explotar; por lo tanto, empezar a trabajar en tener este cambio, preparar mecánicos especializados y flotas específicas para este tipo de combustible, puede generar nuevas fuentes de trabajo.

Además, será necesario crear estructuras de ingeniería dentro de estas nuevas empresas de transporte, que serían al menos la unidad básica de ingeniería de transporte, la unidad básica de ingeniería mecánica y la unidad básica de ingeniería industrial. Igualmente, para integrar cambios tecnológicos se requiere generar centros específicos de investigación, tales como el Centro de Recaudo Único (en varias ciudades se está trabajando en este tema), el Centro de Control de Despachos, el Centro de Control de Operación y los centros de mantenimiento únicos, creados por el Gobierno Nacional como parte del proceso de innovación tecnológica en la operación general de buses. En el tema de recaudo cen-

tralizado, es importante destacar la necesidad de estandarizar los protocolos de información y las tecnologías propietarias, con el fin de no permitir la conformación de monopolios en el manejo del recaudo.

En cuanto a las estrategias de financiamiento del proceso de cambio, estoy de acuerdo con utilizar los fondos de reposición para convertirlos en patrimonios autónomos, así como la estrategia de regular la capacidad transportadora para chatarrizar sin reponer. También el DNP está pensando en procesos de financiamiento, a través del Banco de Oportunidades y de las cajas de compensación familiar.

Desde el punto de estrategias de regulación, es necesario que las secretarías de tránsito tengan una tecnología de control de la informalidad y establezcan el equipo que necesita cada ciudad y la unidad en el consumo de combustibles; esto generaría unos procesos claros con respecto al tema de tarifa.

En cuanto al tema de Soacha, discrepo con las opiniones expresadas por la autoridad de ese municipio, porque nadie le dijo a los transportadores de ese municipio que quería que fueran los transportadores de Bogotá. Sin embargo, eso sucedió por una dinámica, que generó en muchos la convicción de que el transporte representa la posibilidad de encontrar un empleo. Pero como también se mencionó acertadamente, lo importante es hacer cumplir la ley, para lo cual se debe generar un sistema adecuado de base de datos y de información, que permita determinar la necesidad real de vehículos en cada ciudad, de tal forma que se evite que un municipio como Soacha tenga 3.500 vehí-

*En cuanto a las estrategias de financiamiento del proceso de cambio, estoy de acuerdo con utilizar los fondos de reposición para convertirlos en patrimonios autónomos, así como también la estrategia de regular la capacidad transportadora para chatarrizar sin reponer. También el DNP está pensando en procesos de financiamiento, a través del Banco de Oportunidades y de las cajas de compensación familiar.*

los que terminan operando en Bogotá. Cada ciudad tiene que asumir su flota transportadora.

Para prevenir este tipo de inconvenientes, es necesario establecer las autoridades metropolitanas de transporte, diferenciando los entes operadores de los gestores y los reguladores. Por ejemplo, TransMilenio es el ente gestor, pero no puede ser a la vez autoridad de transporte; ese papel lo cumple la Secretaría de Transporte”.

#### 4.2 Doctor Fernando Guzmán, ex Secretario Privado del Distrito

“El concepto de la modernización se ha ligado a la racionalidad y a la eficiencia económica, de tal forma que cuando se adoptan medidas, están muy sesgadas a este campo. Sin embargo, en la prestación de un servicio público es necesario integrar otras variables, sobre todo cuando intervienen diferentes actores y no solo las entidades públicas. Por esto, dentro de la modernización habría que resaltar dos procesos, que consisten en la coexistencia de la idea de mejorar la relación entre el pasado y el futuro, y en ese marco el transporte tendría algo de estos elementos, una forma menos moderna y otra que busca modernizarse. La ‘Guerra del Centavo’ es la principal manera como se refleja este conflicto entre dos formas de racionalidad.

Igualmente, el campo jurídico ha sido un escenario de lucha entre las dos tendencias, en la medida como esta legislación influye sobre cada uno de los actores. La ley nacional establece dos modos de transporte: el

masivo y el colectivo. En Bogotá, los transportadores han podido avanzar en el campo jurídico, e inclusive han logrado, en algunos temas, avanzar demasiado en la flexibilización de la ley en materia de transporte. Pero la norma no es el único propiciador de los conflictos, sino también la forma de organización y la manera racional como se asume el negocio del transporte, y el modo como se ejercen las competencias legales por las entidades públicas.

Por lo tanto la reducción de costos de la contaminación ambiental, la mejora de la productividad y de la calidad de vida de los ciudadanos, la mejor administración del tiempo y el espacio público, y el mejoramiento del servicio, son variables que permiten identificar hacia dónde se dirige Bogotá. Así, la ciudad va marcando hitos en este sentido.

La ley nacional también establece que en el Distrito hay dos entidades que trabajan sobre el transporte: la Secretaría de Tránsito sobre el colectivo y TransMilenio sobre el masivo. La legislación concibió inicialmente el transporte colectivo como una industria regulada por el Código de Comercio y la legislación civil, con factores que han promovido un gran número de empresas y una propiedad atomizada de los vehículos, con una división entre los objetivos del empresario y del propietario. A esta 'irracionalidad' que se genera en la prestación del servicio público de pasajeros la podríamos llamar *prácticas poco modernas* en la organización empresarial del servicio colectivo.

Otra forma de organización a la que podría catalogarse de poco racional es la relación entre la Nación y el municipio o el Distrito. Si bien se ha avanzado en la descentralización en muchos campos, el transporte es uno de los que está menos descentralizado. Aún hay bastante incidencia del Ministerio de Transporte en muchos temas relacionados con un aspecto clave de las administraciones locales, como lo es el transporte. Un primer avance hacia la

modernización debería ser el traslado de algunas funciones de regulación a los municipios, que hoy ejerce el Ministerio. Por dos razones: primero, porque las empresas hacen *lobby* en el Ministerio para incidir en las condiciones que se imponen a nivel local, sin permitir la participación de la autoridad municipal en esa discusión, y segundo, porque el municipio no tiene capacidad para generar acciones como integración a un solo sistema de transporte, sino que se enfrenta permanentemente con el conflicto jurídico.

La manera de resolver el conflicto entre los dos sistemas de transporte no es compitiendo entre ellos, sino que coexistan y se articulen los dos sistemas de transporte, y modernizando tanto la gestión empresarial del colectivo como la gestión pública del masivo y de la autoridad de tránsito.

En Bogotá, el rediseño de la autoridad de tránsito y la empresa de transporte masivo es una condición necesaria para la modernización del transporte. De manera que la modernización consistiría en articular los dos sistemas de transporte, sin que uno subyugue o elimine al otro, ni desde el punto de vista de eficiencia y racionalidad económica, ni desde el punto de vista jurídico".

### 4.3 Doctor Ramiro Rivera Suárez, Presidente de Conaltur

*Discurso enviado por el doctor Ramiro Rivera:*

"Las empresas estamos implementando la infraestructura necesaria para la administración de flota; varias compañías han podido adquirir terrenos para los despachos, parqueaderos y talleres de mantenimiento; sabemos que para nosotros esta montaña es más empinada que para los operadores de Transmilenio, donde el Estado les brindó toda esta infraestructura, pero nuestra posición ha sido de asu-

mir el reto, y sabemos que se requiere realizar muchas más inversiones.

Existen ya en Bogotá modelos de bolsa única, de administración de flota, de remuneración distinta a la tradicional para los conductores. Estos modelos, implementados generalmente a pequeña escala, nos están dando el conocimiento necesario para la prestación de un servicio adecuado.

Varias empresas de Bogotá se encuentran en el proceso de implementación de sistemas de gestión de calidad; estos procesos generan gran dinamismo en las compañías, pues requieren la participación de la empresa, propietarios y conductores.

De igual manera, la capacitación a los conductores ha venido fortaleciéndose en los últimos años, con la participación de la STT, la Policía, las ARP y las mismas empresas; por ejemplo, muchos conductores se encuentran actualmente estudiando primaria y bachillerato, en los días de pico y placa, por iniciativa de las empresas.

"Pero requerimos más esfuerzos, para que el transporte logre estar acorde con las necesidades de la ciudad; es así como proponemos:

- Que se autoricen 2 ó 3 siderúrgicas, de manera que se facilite y acelere la chatarrización y cancelación de matrículas.
- Que se permita la reposición de equipo, dos por uno, hasta llegar a 14.000 vehículos, si es lo que requiere la ciudad, bajo las siguientes condiciones:
  - Que al vehículo que ingrese bajo esta modalidad no se le aplique la restricción de pico y placa.
  - Que se establezca previamente la tipología vehicular, de acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad, para seguridad del inversionista y que el propietario

pueda hacer dicha reposición en la empresa de su preferencia, según disponibilidad de capacidad transportadora.

- Pedimos que el IDU implemente un plan adecuado para reparación de la malla vial en la que circula el transporte público colectivo, pues el estado actual de las vías genera sobrecostos muy altos en la prestación del servicio.
- Creemos que la implementación de tecnología en nuestra operación será la herramienta que nos permita capitalizar los esfuerzos que hemos hecho y los que tenemos que hacer; por eso, las empresas necesitamos que se nos permita tener un sistema de información y recaudo nuestro, que nos dé las herramientas para la administración y control efectivo, de manera que los pasajeros paguen con tarjeta inteligente y los conductores se dediquen a conducir profesionalmente; que podamos optimizar la flota dependiendo de la demanda, que los buses solo paren en los paraderos asignados, que no circulen con las puertas abiertas, que se permitan transferencias a los usuarios sin pagar dos pasajes. De manera que las empresas manejen la información en una central para la administración necesaria, y los propietarios puedan consultar la información de sus buses por internet.

Desde hace dos años, un número de empresas agremiadas a Conaltur, Fecoltran, Asotur y Acotranscol hemos venido trabajando en una propuesta de recaudo centralizado, con un concepto integral en calidad de servicio, protección del medio ambiente, profesionalización del recurso humano, responsabilidad social, transformación empresarial, reducción de la accidentalidad y alianzas estratégicas, y preparados para una futura integración con Transmilenio y actuar como un sistema complementario, proyecto denominado Sistema Unificado de Administración y Recaudo (SURE)".

#### 4.4 Doctor Felipe Castro, Subsecretario Técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá

"A continuación complementaré algunas de las ideas que han expuesto los anteriores panelistas. Existen cuatro elementos de modernización para contar con un sistema de transporte eficiente y eficaz.

1. Las empresas deben ser operadoras y administradoras de flota, con el fin de propender por optimizar la prestación del servicio. Hay intentos en algunos grupos de ellas para modernizarse, y la Secretaría de Tránsito ha venido trabajando en la capacitación a propietarios y algunos conductores.
2. La modernización del parque automotor, de tal forma que cumpla con estándares previamente determinados. Se está trabajando en el tema, pues no se trata que desde el principio se apliquen esos estándares, sino que sea un proceso gradual del estado actual a la modernidad final.
3. Se requiere modernizar el sistema de regulación y control, pues nuestro sistema de semaforización acusa ya 30 años de servicio y está 'esclavo' de algunos elementos de *hardware* y *software*, que hacen difícil migrar a sistemas más modernos.
4. La modernización del Estado. Un elemento fundamental es la relación entre el Estado Nacional y el Estado Distrital. Las normas nacionales limitan ciertas actuaciones de las grandes capitales, que ya cuentan con la capacidad técnica y administrativa para apersonarse de diversas tareas.

Adicionalmente, se requiere la modernización del Distrito mismo, ya que la Secretaría de Tránsito y Transporte en particular y todo el

sector de la movilidad no responden a las necesidades de la ciudad; no hay un sector de movilidad estructurado, coherente, bajo una cabeza única de planeación y unos elementos de operación de cada uno de los otros componentes: la infraestructura, la operación del servicio, etc.

Así, se requiere de estos cuatro elementos modernizados; por esto la STT, no obstante sus limitaciones, ha comenzado a trabajar en los cuatro frentes. Ya se está capacitando a los empresarios, propietarios y conductores, se están definiendo estrategias para la modernización del parque; en el tema de regulación y control, ya se están abriendo los concursos para contar con elementos que nos ayuden a manejar el sistema de movilidad con mejores condiciones que las actuales.

Y en el tema del Estado, en el cual, como ya comentó el doctor Ospina, de la Secretaría de Gobierno, están cursando en el Concejo las iniciativas de modernización del Distrito. Aun sin estar aprobada esta modificación, la Secretaría de Tránsito está trabajando en todos estos temas de modernización de la movilidad de la ciudad".

#### 4.5. Debate entre panelistas

El doctor Ricardo Montezuma resalta que es evidente la conveniencia existente de alcanzar una modernización dentro de la ciudad, pero el gran ausente en la reflexión de la modernización es la calidad del servicio para el usuario. "Para un usuario que tradicionalmente ha sido cautivo del transporte colectivo, pero hoy ya cuenta con alternativas, como el transporte masivo, vehículos viejos a precios muy bajos y la misma motocicleta, que tiene costos incluso inferiores a los que implica el transporte colectivo. De hecho, varios estudios de la movilidad en Bogotá coinciden en que cada día hay menos usuarios del transporte público colectivo.

En ese contexto, pregunto: ¿En estos procesos de modernización, en qué medida se debería tener en cuenta el factor calidad y el usuario? En particular, teniendo en cuenta que el usuario esperaría que una mayor eficiencia del transporte público debería beneficiarlo a través de la tarifa”.

### **Pedro Luis Jiménez:**

“Es evidente que el concepto de mejoramiento de la eficiencia del negocio debe ser beneficioso para el usuario. Por ejemplo, estudios que ha hecho el DNP muestran que en ciudades como Armenia, Pasto y Santa Marta, el 37% de los viajes se hacen a pie, lo cual refleja que, si bien hay un mercado potencial para el transporte público, la calidad del servicio es tan deficiente que las personas prefieren viajar a pie que tomar bus.

La calidad del servicio genera otro tipo de problemas; por ejemplo, el de las motocicletas y los mototaxis como medio de sustento y de movilización, lo cual hasta ahora no ha ocurrido en Bogotá. La única manera como se logra que las personas vuelvan a utilizar el transporte público colectivo es alcanzar mejores niveles de servicio. Por eso, TransMilenio ha logrado tener éxito con los servicios expresos, porque les brindan importantes ahorros de tiempo a los usuarios. Pero eso necesita unos esquemas de ingeniería de transporte, mecánica e industrial, que permita optimizar la flota y los servicios”.

### **Fernando Guzmán:**

“La utilización de modos de transporte como la motocicleta, o de no usar el transporte colectivo, se debe a la combinación de dos factores: el costo y la necesidad de desplazamiento de los ciudadanos. Por ciertas oportunidades se generan fenómenos como la informalidad o el uso de motocicletas, por ejemplo.

Lo que ha enseñado el modo de transporte masivo en Bogotá es que sí puede haber un

mejoramiento de la calidad del servicio y su relación con el costo, con la movilidad y la productividad de la ciudad. Este aprendizaje se ha transmitido, y el usuario busca calidad en su transporte, lo cual ha generado esfuerzos dentro de las empresas de transporte colectivo, para adaptar sus servicios a estos estándares de calidad. Sin embargo, hay temas que no se han incorporado a los estándares de calidad del servicio, como es el caso de la accidentalidad.

La calidad del transporte incluye también temas como que el usuario no tiene opciones claras y organizadas de intercambiadores o multimodalidad. No hay interconexión entre el modo colectivo y el masivo, tampoco con el servicio tipo taxi; no hay una manera organizada que le permita al usuario planificar sus viajes con distintos modos de transporte. Igualmente, el espacio público asociado es un elemento importante de la calidad del servicio al usuario, en la medida que posibilita accesibilidad y seguridad para el ingreso a los servicios de transporte público”.

### **Ramiro Rivera:**

“Los transportadores no prestan mejor servicio porque no existe la forma ni las herramientas necesarias para hacerlo, tales como una infraestructura especial para transporte público. Si a nosotros nos dieran un carril exclusivo, nos podrían dar un carril preferencial y podríamos dar un mejor servicio.

Estamos convencidos de que con un recaudo centralizado y ayudas tecnológicas, como cámaras de seguridad dentro de los vehículos, podríamos prestar un servicio con una calidad igual o superior a la del sistema TransMilenio.

En cuanto a la afectación laboral que implica la modernización y la reducción de la sobreoferta, dentro de nuestro proyecto proponemos organizar las empresas y tener dos conductores por vehículo”.

**Felipe Castro:**

"El Plan Maestro de Movilidad reconoce las ineficiencias del sistema de transporte, las inequidades frente a los diferentes actores, y sus propuestas se orientan ante todo a trabajar en el mejoramiento de la calidad del servicio al usuario.

En el tema de la reducción de la tarifa por mayor eficiencia de un transporte colectivo organizado, si bien una aritmética sencilla nos diría que una reducción a la mitad de los vehículos debería resultar en una tarifa cercana a la mitad de la actual, hay que tener en cuenta que existen costos que el sistema actual no reconoce, tales como la explotación al conductor y el bajo pago a los propietarios de los buses. En esos cálculos hay que hacer análisis cuidadosos para presentarlos adecuadamente.

En cuanto al asunto de la accidentalidad, es un tema que deberá ser mejorado con la reducción de la sobreoferta, en la medida en que se ocupe menos espacio de las vías y se tenga una operación más organizada. Igualmente, la reducción de la sobreoferta disminuirá el impacto negativo de las emisiones contaminantes de los vehículos de transporte colectivo.

En cuanto al tema de los viajes peatonalizados, el Plan Maestro analiza casos de ciudades europeas que son muy competitivas, a pesar de que tienen un alto porcentaje de sus viajes a pie, y por esa razón, generan propuestas para proteger y promover los viajes no motorizados. Por eso, considero que el hecho de que en una ciudad se presente un alto porcentaje de viajes a pie no es un aspecto negativo, es una forma de aumentar una práctica saludable y disminuir la utilización del vehículo particular".

**Ricardo Montezuma:**

"¿Hasta qué punto el marco reglamentario, tanto nacional como distrital, permite una real modernización? Este es un aspecto muy impor-

tante, porque propuestas de modernización las hay, y muy buenas, pero no ha habido ninguna que se haya salvado de ser demandada".

**Pedro Luis Jiménez:**

"Es necesario reconocer que en ese tema estamos deficitarios, aunque nos encontramos trabajando en el tema. De hecho, en el asunto de los recaudos únicos, Planeación Nacional viene trabajando en un estudio que busca determinar los protocolos de información y los parámetros mínimos que debe tener en cuenta. Porque si no se tiene un sistema de recaudo centralizado, controlado por el Estado, corremos el riesgo de pasar a otro tipo de 'Guerra del Centavo'.

Los fondos deben poder ser debidamente controlados y auditados, con tecnologías que permitan tener competitividad, y no tecnologías propietarias, en las que cada uno defiende su protocolo de información para el ingreso al sistema, lo cual generaría incluso la existencia de diferentes tipos de tarjetas de transporte, cada una proveniente de un operador diferente. Dentro de las ventajas de una tarjeta unificada de recaudo, o medios de pago electrónicos, se refiere al subsidio a adultos mayores y a niños, a través de un negocio centralizado. Incluso, la explotación colateral de la publicidad en la tarjeta electrónica se puede generar si manejamos una tarjeta única.

La necesidad de modernizar el marco regulatorio se debe a que, cuando entra un operador que busca ser más organizado y prestar un mejor servicio al usuario, termina perdiendo dentro con la competencia de un mercado desregularizado, porque no puede sobrellevar los costos adicionales que ello requiere".

**Fernando Guzmán:**

"La experiencia de Bogotá ha mostrado que los intentos de modernización tienen un riesgo jurídico. En el transporte masivo, el riesgo jurídico está más controlado y logra propiciar

formas de gestión y organización empresarial, y de prestación del servicio y de pensamiento sistémico. En cambio, en el transporte colectivo hay limitación para propiciar formas de organización empresarial. Esfuerzos como el recaudo centralizado y la reestructuración del servicio, serían elementos para estimular formas de organización 'moderna'. Sin embargo, el Distrito tiene experiencias en restricciones en la aplicación de este tipo de normatividad, por vulnerabilidad a las demandas y otros obstáculos.

Parte de la modernización del servicio podría lograrse mediante un acuerdo con el Ministerio de Transporte, para que no se sigan propiciando las formas ineficientes de gestión empresarial en el servicio colectivo, sin que el municipio pueda promover esquemas diferentes. Creo que en el momento actual hay una buena fórmula, en la medida que los transportadores y las autoridades están buscando formas de llegar a la modernización.

Llegar a esos acuerdos no necesariamente exige modificar de manera radical los marcos normativos, pero sí requiere que se trasladen ciertas competencias de la Nación al Distrito, para poder propiciar formas de organización deseables en el Distrito".

#### **Ramiro Rivera:**

"Estamos totalmente de acuerdo con la modernización, y en ese sentido hemos estado trabajando los transportadores, para que Bogotá tenga un transporte moderno, y por eso formulamos estas propuestas. El recaudo que proponemos estaría sujeto a auditoría y sería manejado por una entidad fiduciaria.

El objetivo es que todas las empresas y los propietarios, en lo posible, estén inmersos en un solo sistema, pues no hay nada más excluyente que el proceso de licitación, ya que haría desaparecer el 90% de los propietarios, teniendo en cuenta que no tenemos recursos suficientes para participar en este proceso".

#### **Felipe Castro:**

"Con respecto a la vulnerabilidad jurídica, existe normatividad nacional que permite incluso a algunos operadores de unos municipios entrar a operar en otros, lo cual resta gobernabilidad en materia de transporte urbano. El tema de la vida útil se estableció en otras condiciones del parque y del país, cuando la oferta era reducida y se presentaban los 'racimos humanos'. Hoy esa condición ha cambiado totalmente, pero este tipo de elementos son nocivos y generan vulnerabilidad a un proceso de cambio".





## Capítulo 5.

### **PANEL 3. "Conflicto"**

Moderador: Doctor Juan Fernando Petersson, Director del Programa "Ojo con Bogotá". Cámara de Comercio de Bogotá

**5. PANEL 3. "CONFLICTO"**  
**MODERADOR: DOCTOR**  
**JUAN FERNANDO PETERSSON,**  
**DIRECTOR DEL PROGRAMA**  
**"OJO CON BOGOTÁ". CÁMARA**  
**DE COMERCIO DE BOGOTÁ**

**PANELISTAS**

**Doctor Ricardo Noero,**

*Viceministro de Transporte*

**Doctor Oscar González Arana,**

*Contralor Distrital*

**Doctor Alfonso Pérez,**

*Presidente de Apetrans*

**Doctor Alcides Tórres,**

*Presidente de Asotur*

**Doctor Felipe Castro,**

*Subsecretario Técnico de la Secretaría  
de Tránsito y Transporte de Bogotá*

**5.1 Doctor Ricardo Noero,**  
**Viceministro de Transporte**

“**B**ajo el esquema actual del transporte colectivo, empresarios y propietarios se encuentran, en cierta forma, desprotegidos por la relación

informal que los une. Un grado mayor de protección y seguridad podría alcanzarse si su relación contractual pasa del permiso al contrato. Como ejemplo, en las ciudades de la Costa se presenta esta proliferación de mototaxis, cuyo crecimiento va a acabar con las empresas de transporte de estas ciudades, pues mientras por un lado estamos masificando el transporte, por otro lado lo están individualizando.

Pero precisamente por la forma como está establecida actualmente la relación entre las alcaldías con las empresas y sus propietarios, no existe ningún incentivo para que la administración municipal intente defender a las empresas de transporte. Sencillamente observa que estas empresas manejan unos permisos de operación de rutas, por los cuales cobran una cuota de administración, y los propietarios ven siempre deteriorar sus ingresos, a raíz de estos nuevos mecanismos informales e ilegales que se están presentando y proliferando.

¿Por qué Transmilenio S.A. sale a defender sus corredores exclusivos, para evitar que se presenten rutas paralelas y competencia por parte del transporte colectivo? Porque tiene un contrato, una obligación de reconocer unos costos por kilómetro a ese operador, y eso lo lleva a defender el espacio que se entregó en concesión, para garantizar unos ingresos mínimos a un sector que hizo unos esfuerzos y unas inversiones.

Esta es una razón más para que el sector del transporte colectivo busque esa transformación del permiso al contrato, aunque hay un temor obvio, por el hecho de tener que pasar por un proceso de licitación pública. Entonces, los transportadores no deben generar resistencia a este proceso de cambio, sino centrarse en cómo debe ser el proceso que realice el ente gestor, para que esta transformación se haga con plenas garantías para la industria transportadora, para que se generen las condiciones para que el pequeño propietario tenga la capacidad de pasar de ser propietario de un

bus a accionista de una empresa, y buscar otros mecanismos para que esa nueva industria o ese nuevo esquema absorba parte de esos propietarios.

La única forma de romper con el actual problema entre el empresario afiliador, el propietario, el conductor y el Estado, es mediante la conversión de empresas colectivas a concesionarias, y esa transformación debe ser demandada por la industria actual, quien pida al ente gestor que no sólo se piense en estructurar corredores troncales, manejando el concepto de pretroncales, donde puede presentarse una verdadera democratización de la propiedad.

En la medida en que Transmilenio S.A. sea más ambicioso en el cubrimiento de viajes, en que se introduzcan pretroncales que le permitan demandas adicionales, se podrán encontrar mayores eficiencias en los modelos económicos. Así, se podría tener una mayor holgura entre la tarifa técnica y la tarifa al público.

En conclusión, el gremio del transporte público estará mucho más protegido con obligaciones contractuales del Estado, mediante contratos de concesión, que con los permisos de operación”.

## 5.2 Doctor Óscar González Arana, Contralor Distrital

“Por razones constitucionales y legales, la Contraloría de Bogotá actúa como representante de la comunidad en el ámbito de los recursos públicos, razón por la cual hago unas reflexiones acerca del transporte colectivo, desde la perspectiva del usuario:

- En Bogotá ha fracasado la política de movilidad, con muestras como la dispersión institucional en el tema, lo cual a su vez genera falta de control y ausencia de autoridad.
- Para el usuario, los elementos que más influyen se relacionan con precios y calidad. En cuanto a los precios, tema asociado a la capacidad de los ciudadanos, la tendencia en Bogotá ha sido que las familias utilicen mayores recursos para movilizarse, pero reciben una menor calidad en el servicio.
- El usuario espera que los recursos públicos que se destinan al tema de la movilidad se manejen con transparencia, pero se encuentra con altos niveles de corrupción en la Secretaría de Tránsito. Se debe reestructurar esta entidad, para rescatar la moralidad administrativa, que allí no se encuentra.
- En el tema de la chatarrización, instrumento necesario para reducir la sobreoferta de más de 8.000 vehículos, los usuarios observan que se ha sido poco eficiente. Se llevan a chatarrizar buses desmantelados, buses sin motor o con motor de Renault 4. Debo reconocer que, a pesar de los esfuerzos hechos, hemos fracasado en garantizar eficiencia y transparencia en este proceso.
- En el tema de la reducción de la sobreoferta, encontramos situaciones tan lamentables como la propiciada por el Decreto Distrital 060 del 2005, que a la luz de la legislación vigente permite transformar un taxi del servicio público en particular, cuando ha cumplido su vida útil. A través del decreto se hizo posible que más de 8.700 taxis se incorporaran en año y medio, y pasarán al servicio particular, y además se incorporaron nuevamente el mismo monto de taxis. Es decir, la ciudad perdió la oportunidad de reducir en 17,11% su volumen de taxis, en lo que algunos medios de comunicación se denominó “el carrusel de los taxis”, lamentable error de la Administración Distrital, que debe corregir cuanto antes. Porque si seguimos con la práctica, los 51.000 taxis que hay actualmente en Bogotá, con cinco años de vida

útil, se convertirán en 51.000 vehículos particulares en exceso y 51.000 taxis nuevos, es decir, 102.000 vehículos 'de regalo', contradiciendo la estrategia de reducción de la sobreoferta.

- También es crítico el asunto del Factor de Calidad, que es un valor adicional a la remuneración que reciben por costos y rentabilidad los transportadores; es decir, el pasajero de su bolsillo entrega más o menos el 3% del valor de la tarifa, que va destinado a un fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio. Inicialmente en Bogotá eran \$30. Irregularmente se redujo a \$15, y los otros \$15 se trasladaron a incrementar la remuneración al transportador, lo cual no podía hacer el Secretario de Tránsito, dado que él no puede modificar con un acto administrativo el Acuerdo expedido por el Alcalde.

Durante el tiempo de vigencia de esta norma, que va de agosto del 2003 hasta mayo 31 del 2006, los bogotanos que utilizan el servicio de TPC habían entregado de su bolsillo \$110 mil millones, que recibieron los conductores. Estos recursos debieron ser semanalmente entregados al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad, administrado por una fiduciaria. Al 31 de mayo solamente se han entregado \$21 mil millones, y quedan \$89 mil millones por entregar. Esto ha llevado a la Contraloría a adelantar juicios de responsabilidad fiscal a 65 empresas de transporte público, y la mayoría han sido embargadas, para garantizar que esos dineros no se pierdan.

Estos dineros de los usuarios, que al mes de diciembre debían corresponder a 60 millones de dólares, podrían permitir la compra de 6.000 buses a muy buen precio, y se solucionaría el problema de la sobreoferta. La ciudad reclama que esos dineros aparezcan, porque un transportador no puede quejarse de que no le pagan por el bus lo que quiere, y cuando le dan la plata para

comprar el bus, entonces ese dinero se pierde. En asocio con otras entidades de control, haremos lo que sea necesario para recuperar esos recursos, de tal manera que el Factor de Calidad en efecto se revierta en mejor calidad del servicio.

- En cuanto al Sistema TransMilenio, hay una distribución inequitativa de los aproximadamente \$1.440 millones que recauda diariamente, de los cuales a la ciudad le corresponden solamente el 3 ó 4%. Por ejemplo, ahora se está difundiendo que habrá servicios alimentadores que debe pagar el usuario, pero si hubiera una adecuada distribución de los recursos, seguramente esos alimentadores estarían completamente financiados y sus costos no se trasladarían a los usuarios.
- En la calidad del servicio se espera que el transporte público colectivo no siga siendo fuente de contaminación. Tal como vamos, Bogotá se convertirá en pocos años en la ciudad de Latinoamérica con mayor nivel de contaminación. En ciudades como el Distrito Federal de México, Sao Paulo y Santiago de Chile se están tomando diferentes medidas para mejorar el medio ambiente, mientras que Bogotá está haciendo muy poco; hasta ahora solamente se ha hablado del 'Pico y Placa ambiental', pero eso por el momento solo es una intención".

### 5.3 Doctor Alfonso Pérez, Presidente de Apetrans

"Para empezar la discusión sobre el conflicto, debemos comenzar a analizar que el entonces alcalde Peñalosa dijo a la ciudad que el 90% de los transportadores serían dueños de la primera fase de TransMilenio. Sin embargo, se ha presentado una escasa democratización de la propiedad:

Fase I	Metrobús	3 socios 5 socios	99,8% 0,02%
	SI99	11 socios 15 socios	97,78% 2,22%
	Express del futuro	20 socios 28 socios 56 personas	89,46% 7,56% 2,98%
	SITM	2 socios 2 socios	77% 23%

Como se puede ver, los pequeños transportadores no están en ninguna parte de la primera fase. Los transportadores fueron engañados por la Administración, así como lo fue la ciudad en general.

En la primera fase deberían haber salido 2.400 vehículos, para reponer por vehículos articulados, pero sacaron la Resolución 8999, en la cual se aumentaban las capacidades transportadoras de las empresas en 2.400 vehículos. Además, se dejó sin reducir la capacidad transportadora de las empresas en 2.400 vehículos. Esto es, 4.800 vehículos que incrementaron la capacidad transportadora de la ciudad, a pesar de estar congelado el parque automotor desde 1993.

Los grandes transportadores no solo entraron 4.800 vehículos en la primera fase, sino que en la segunda fase, en la cual debieron chatarrizar casi 5.000 vehículos, si bien se chatarrizaron, luego llenaron sus capacidades transportadoras a través de Transcard, y entraron casi 1.800 vehículos sin que se hubiera chatarrizado ningún vehículo. Pero como el señor de Transcard tenía influencias políticas, por eso le abrieron las puertas. Qué coincidencia que el mismo juez que falla la primera tutela de

Transcard, en el año 2002, es quien le falla la segunda tutela en el año 2006. ¿No parece que hubo una manipulación de este señor para que este mismo juez, que le falló la primera tutela, le falle la segunda?

En Fase II de TransMilenio, la concentración de la propiedad fue similar a la de la Fase I:

Fase II	SI02	1 persona 9 personas 12 personas Personas naturales	59,42% 19,62% 3,66% 17,30%
	Transmasivo	31 personas 168 personas	79,19% 20,81%
	Conexión móvil	1 persona 16 personas	72% 28%

Se observa que tampoco aquí el pequeño transportador tuvo real participación, a pesar de que la segunda fase planteaba que el 10% de los transportadores debían participar, lo que significa que deberían participar alrededor de 2.400 transportadores, pero eso no se cumplió.

*Le hemos dicho al Ministro de Transporte y al Alcalde de Bogotá que al menos el 80% de la tercera fase debe ser para los pequeños transportadores, ya que todos los empresarios, a excepción de las cooperativas, están operando en la primera y segunda fase de TransMilenio.*

Para la tercera fase, los grandes operadores de TransMilenio quieren quedarse nuevamente con la operación, mientras que el pequeño transportador quedaría sin nada. Por eso, le hemos dicho al Ministro de Transporte y al Alcalde de Bogotá que el 100%, o al menos el 80% de la tercera fase, debe ser para los pequeños transportadores, ya que todos los empresarios, a excepción de las cooperativas, están en la primera y segunda fases. Y en cuanto al recaudo, reclamamos que el 100% debe ser para los propietarios, porque esa será una gran fuente de empleo para ellos.

El Acuerdo 004 está hecho para que el pequeño propietario y el conductor entren en la primera y segunda fases, pero esos dineros solamente fueron prestados a Si99 y Sidauto, e inclusive, desde la primera fase Sidauto, hasta hace unos meses, aún estaba debiendo más de 2.000 millones de los fondos de este Acuerdo 004. Aquí hay otro aspecto muy particular: Si99 y Sidauto son los mismos, pero cada uno licitó por aparte, y la concesión que se ganó Sidauto se la venden a terceros, Conexión Móvil y SITM.

Por último, es necesario aclarar que las empresas no defienden a los pequeños transportadores; finalmente, las 66 empresas \_a excepción de las cooperativas\_ son los mismos dueños de TransMilenio. El sistema debe cambiar, el mejor negocio del mundo se llama TransMilenio, y ellos dicen que están defendiendo a los pequeños transportadores”.

#### 5.4 Doctor Alcides Torres, Presidente de Asotur

“Queremos hacer algunas precisiones con relación al transporte público. Durante el manejo del doctor Javier Hernández en la Secretaría de Tránsito se perdió la mejor oportunidad para organizar la ciudad, pues la falta de concertación impidió que unos decretos bien concebidos hubieran permitido la reorganización en Bogotá. Lastimosamente, tuvimos que demandar los decretos 112 a 116, no porque estuvieran mal concebidos, sino porque no se podían ejecutar como estaba previsto; se necesitaba un tiempo para poder cambiar la cultura del transportador de Bogotá.

En el tema del Factor de Calidad, quiero que el auditorio sepa que los transportadores no trasladaron los recursos a la fiduciaria, porque había un contrato leonino, que iba a sacar más de 42.000 mil millones a los dueños de los buses, con una sola fiduciaria (Lloyd Trust). La

inflexibilidad para modificar este convenio con la entidad fiduciaria obligó a llevar este caso a los estrados judiciales, y la justicia está dando la razón a los transportadores. No es justo ni equitativo que una sola fiduciaria estuviera encargada de este tema; se solicitó que fueran varias, que las condiciones no fueran así.

Vimos loable que el ex Secretario de Tránsito, doctor Carlos Eduardo Mendoza, redujera al 50% el aporte del Factor de Calidad y en un 230% la comisión de la entidad fiduciaria, a pesar de que aun con esa rebaja nos pareciera muy onerosa. Esa fue la razón por la cual no trasladamos los recursos. Muchas empresas hicimos el trabajo y luego, con la rebaja de comisiones, varias empresas fuimos a las fiduciarias a depositar los recursos. A pesar de ello, cometieron el error de embargar empresas, aun cuando habían trasladado todos los recursos.

Pero la Administración no ha querido prestarnos atención en estos temas. Nosotros solicitamos al Subsecretario Técnico de la STT una cita ocho días antes del paro de transporte, que no convocamos los empresarios. El día 25 no estuvimos de acuerdo con Alfonso (Pérez) con paralizar nuevamente la ciudad, porque somos conscientes de los costos que esto implica para el país y para Bogotá; hicimos un gran esfuerzo para prestar el servicio, pero el Alcalde consideró que estábamos utilizando a los pequeños propietarios.

Hoy tenemos la mejor voluntad de hacer una verdadera concertación, hay recursos en la fiduciaria y en los embargos para resolver el problema de la sobreoferta, en condiciones justas y equitativas para los transportadores de Bogotá.

Dijo equivocadamente el doctor Ospina (Secretario de Gobierno) que las mesas de trabajo con los transportadores son de discusión y no de concertación. ¿Para qué vamos a discutir, si no nos vamos a poner de acuerdo? Necesitamos concertación.

Por ejemplo, en el tema del medio ambiente, sacaron una normatividad que no se compadece con lo que el transportador ofreció para hacer una autorregulación con gradualidad, en unos porcentajes que permitieran desarrollar unos programas, pero la normatividad es imposible de cumplir.

En el tema de rutas alimentadoras, circulares y demás, también los transportadores hicimos unas propuestas, y alertamos para que no se fuera a pasar por encima de unas normas de carácter nacional. Si eso sucede así, por supuesto que los empresarios lo demandaremos, para hacer respetar la normatividad actual. Hemos presentado propuestas para hacer una transformación, y estamos dispuestos a ello, pero sin atropellar los intereses de los transportadores, ni empresarios, ni propietarios, ni conductores.

Por todo eso, hemos propuesto al Secretario de Tránsito que no se haga a través de licitación, para que nadie quede excluido. Una licitación es muy excluyente, porque mientras unos ganan, otros pierden, y queremos un proceso en el que todos los transportadores participemos”.

### 5.5 Doctor Felipe Castro, Subsecretario Técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá

“El tema del conflicto nace en el fracaso de la política de movilidad, fracaso que reconoce la ciudadanía, que reconoce el Estado, que reconocen \_aunque no de manera abierta\_ los empresarios, los propietarios y los transportadores en general. Hay que buscar alternativas que sean viables, principalmente para la ciudadanía.

El conflicto ha sido actor permanente entre los particulares y el Estado en este tema del transporte. En la situación actual, después de cerrarse la posibilidad de ingresar más vehículos, los

empresarios se limitan a negociar las tarifas, basados en que al haber muchos buses se requiere una tarifa alta, para que la rentabilidad del transportador se mantenga.

También el conflicto actual está centrado en la forma como se inició la implantación del sistema masivo, y donde el Estado reconoce que, si bien tiene unas virtudes inmensas, que vale la pena potenciar, tiene también algunos detalles que vale la pena corregir para la Fase III de TransMilenio y para las fases de premasivo y pretronal.

Los dos elementos que quiero relevar son: el tema de la concentración de la propiedad (que se debe modificar) y el recaudo unificado, en el cual muchos propietarios y conductores se muestran reticentes a que el manejo de estos recursos sea indirecto. El hecho de que no se pueda llevar ese “producido” todos los días, así como el hecho de no ser dueño de un vehículo, sino de un derecho accionario, son temas que generan muchas resistencias.

Para resolver estos problemas, la Secretaría de Tránsito ha estado convocando a diferentes actores y sectores, para ver cuáles son las condiciones que deben tener las licitaciones, para que los pequeños propietarios estén presentes. Licitaciones obligatorias, pues el Distrito no puede desconocer que existe una ley de contratación nacional, y así hay que hacerlo. A partir de eso, hemos procurado discutir sobre los puntos más sensibles del proceso de cambio: una diferente distribución de los ingresos, si se podrá tener mayor rentabilidad con una disminución del parque automotor.

Insisto en el tema de las nuevas empresas operadoras del transporte; las condiciones no deben limitarse al tamaño de la participación de los pequeños propietarios en dichas empresas, sino que deben estar unidas a un tema de garantía de permanencia y de garantía del nivel de inversión de los pequeños propietarios en esas empresas. Es claro que una empresa puede capitalizarse, con la consecuente afectación para el

pequeño propietario, así que debemos generar las condiciones para evitar que eso suceda”.

## 5.6 Debate entre panelistas

“Juan Fernando Petersson resalta que, aparte de los conflictos entre empresarios, propietarios y conductores, existe otro más importante, que se refiere a la baja calidad del servicio que se brinda al usuario, una tarifa que seguramente tendrá que discutirse en virtud de estudios más precisos, un aporte contaminante fuerte del transporte colectivo al aire de la ciudad y una gran sobreoferta de vehículos, que son elementos muy negativos para la ciudad, los cuales provienen de la estructura regulatoria y de prácticas del oficio.

“Dentro de estos temas, abro el debate con respecto al tema de la vida útil de los vehículos, que es determinada por la normatividad nacional en 20 años. ¿Qué hay que hacer para modificar esta norma?”

### **Ricardo Noero:**

“El tema de la vida útil es de ley, razón por la cual modificar la ley no es el camino. Reitero que el mecanismo es pasar del permiso al contrato de concesión, a través del cual se pueden establecer los tiempos de reposición de ese nuevo parque automotor.

Los mecanismos de regulación y de transformación de la industria están en los esquemas de contrato, y el único mecanismo de que una entidad pública pueda establecer una relación contractual con un privado es mediante licitación pública.

Se sacó la circular primera del Ministerio de Transporte, de mayo del 2004, que establece que en las licitaciones de transporte masivo se debe permitir que grupos de propietarios se puedan presentar sin empresarios y en igualdad de condiciones; es decir, que no existan requisi-

tos de que haya experiencia en empresas, reconociendo la experiencia de los propietarios”.

### **Oscar Arana:**

“En el tema expuesto del “carrusel de los taxis”, encontramos taxis de 21 años, que además de violar la norma de vida útil, pasan a convertirse en un particular que circula por la ciudad.

Este tema de la vida útil, además, se relaciona con la calidad del combustible que usan los vehículos, pues deberían utilizar combustibles limpios, empezando por el sistema TransMilenio. Pero no se cumple, por la mala calidad del diesel que se expende en Colombia.

Es imperativo que en este y en los demás temas de transporte se cumpla la ley vigente, y tener autoridad en las entidades. A mí los transportadores me pidieron una cita para discutir temas objeto de trámites judiciales, pero estos no los discuto, porque la aplicación de la ley no se puede negociar. ¿Por qué razón el particular va a tener el derecho a decidir por sí mismo cuándo cumple o no la ley?

Que si la fiduciaria es muy costosa, que si se usan bien los recursos, no hay excusas. Los recursos son de los pasajeros y, por lo tanto, deben enviarse al fondo, sin más discusión. Por esa razón es que las empresas están judicializadas y embargadas actualmente.

La ley decía que el recaudo de Factor de Calidad debía ser de \$30. Alguien irregularmente dijo que no eran \$30, sino que iban a ser \$15, y si no fuera por eso, ya tendríamos los fondos suficientes para eliminar la sobreoferta. Es cierto que la fiduciaria cobraba mucho, y por intervención de la Contraloría de Bogotá esa comisión se disminuyó. Pero el dinero es del pasajero, y en eso no se puede ser flexible, la norma está vigente y se deben recuperar los \$90.000 millones, y cada semana ese monto sigue creciendo. La norma está vigente, aunque haya habido un fallo en primera instancia. Y aun si la norma se cae, mientras estuvo vigente había que cumplirla”.

**Alfonso Pérez:**

"Sobre lo que dice el señor Contralor, debo hacer algunas consideraciones. Resulta que un estudio hecho por la Universidad de Los Andes se basa en la cifra de 11.500 pasajeros mensuales que se movilizan por bus. Pero analizando las planillas de algunos transportadores, se muestra que la cantidad de pasajeros por bus es apenas la mitad de esa cifra, así que estamos pagando el doble de lo que nos correspondería. Es decir, estaríamos pagando algo que no estamos recibiendo.

En esa cifra hay que reconocer una falla de un gerente de Cootransniza, quien dijo que se estaban movilizandando 600 pasajeros diarios, dato que fue utilizado por el estudio de la universidad. Pero como no estamos movilizandando más de 300 personas al día, el aporte se tuvo que reducir a la mitad.

En el Concejo de Bogotá tuvimos que darle siete debates a esa figura fiduciaria, porque normalmente una fiduciaria debe sacar lo correspondiente a sus costos, de las ganancias que generen los recursos en ella depositados. Según mi experiencia, una entidad fiduciaria no debe cobrar más del 4% de las utilidades, por lo que no entendíamos la razón para que la fiduciaria estuviera cobrando más de \$1.200 millones.

Las tarifas de hoy en día no son rentables. En Medellín, que tiene metro y próximamente va a meter un Transmilenio, las tarifas son de \$1.100 y \$1.200; el combustible se ha doblado o triplicado en los últimos dos años, al igual que las llantas, y no se han subido las tarifas desde hace más de dos años. No es que los propietarios no quieran desconocer el Factor de Calidad, pero este tiene que ajustarse. Después de la entrada de la NQS producimos menos pasajeros por vehículo, pero la tarifa no se ha modificado. Hay que adaptar la tarifa a los pasajeros que se produzcan. El Factor de Calidad tiene que bajar en este momento, o si es posible desaparecer, ya que las tarifas no son rentables".

**Alcides Torres:**

"No es justo y equitativo lo que dice el Contralor. El de la Universidad de Los Andes fue un estudio mentiroso, que no refleja la cifra real de pasajeros movilizandos. Nunca nos quisimos quedar con la plata, era injusto llevar a una sola fiduciaria más de \$42 mil millones, que por altas comisiones iban en detrimento del pequeño propietario.

Estamos de acuerdo con que si alguien infringe la norma se le debe castigar. Por algunos pocos se ha generado que todos los empresarios tengan el estigma de que son unos ladrones.

El Secretario de Tránsito de entonces no bajó el valor del aporte de Factor de Calidad como tal, sino que ajustó el pago a un número ajustado de pasajeros.

Las tarifas de Colombia son las más baratas de Suramérica. Si acaso pueden ser más baratas en Argentina, pero allá tienen un subsidio para los estudiantes, los mayores de edad y los transportadores de buses.

Se ha criticado a algunos empresarios de participar en el transporte masivo; no comparto eso. Eso fue un aporte que hicieron unos empresarios arriesgados en la primera fase, donde no había ninguna seguridad sobre el negocio. Hay que felicitarlos, porque hicieron patria, ciudad. Si entraron otros inversionistas que no eran transportadores, fue porque no nos alcanzó el músculo financiero para costear todo el proyecto. Los empresarios estamos proponiendo que ahora el negocio se reparta absolutamente para todos".

**Felipe Castro:**

"El tema de vida útil de los vehículos en la ley de carácter nacional es un elemento de conflicto. Algunos transportadores van a seguir peleando por mantener sus vehículos después de la vida útil, y agudizarán las dificultades de la reducción de la oferta.

Los representantes de los transportadores dicen que los costos de la fiduciaria del Factor de Calidad afectaban al propietario. Pero tal como lo dijo el Contralor, esos recursos no son del propietario, sino del pasajero. Además, los transportadores manifiestan que no estaban transportando 600 pasajeros, sino 300 pasajeros/día. Es decir, dan la razón al Estado, en cuanto a que la sobreoferta sí existe y es aproximadamente de un 100%, lo cual hace que la tarifa sea ineficiente y le resulte más onerosa al usuario.

La Secretaría de Tránsito, en nombre del usuario, está defendiendo ese interés y propende porque la tarifa sea lo más justa. Ahora que se trata el tema de las pretroneles de la integración con TransMilenio, debe analizarse cuidadosamente el tema tarifario, porque el usuario tiene que salir favorecido con un solo pasaje, para llegar desde su sitio de origen a su destino sin que le cueste más.

Los transportadores afirman también que la tarifa es muy baja, porque hay sobreoferta. ¿Quiere decir eso que si pudiéramos duplicar la oferta de transporte y, por lo tanto, cada transportador llevara la mitad de los pasajeros, deberíamos ajustar la tarifa al doble de la actual? Yo no lo creo, más bien el sistema debe racionalizarse integralmente. La tarifa debe ser técnica, asociada a la calidad del servicio, pero sobreoferta significa lo contrario a una buena calidad para los bogotanos”.

**Juan Fernando Petersson:**

“Los propietarios calculan el costo de la vida útil con base en el producido neto, el cual asciende \_dicen ellos\_ a \$1.800.000 mensuales netos. Por lo tanto, si tenemos un bus modelo 1990 (16 años de servicio), para salir del servicio este vehículo costaría \$86 millones (más el costo base del vehículo, es decir, otros \$30 millones). Ello representa un gran conflicto con la Administración Distrital y con los operadores de TransMilenio, quienes esperan pagar un precio más bajo por estos vehí-

culos para ser chatarrizados (por entrada de buses de TransMilenio o por el Factor de Calidad)”.

**Ricardo Noero:**

“Es imposible pretender que los esquemas de reducción de sobreoferta hagan reconocimiento de estas magnitudes de precios por vehículo, teniendo en cuenta que se está hablando de 8.000 vehículos de sobreoferta. Es necesario buscar mecanismos para reconocer el avalúo comercial del vehículo y para definir un monto de dinero que permita la migración hacia otra industria o a ser accionista del nuevo sistema.

Infortunadamente, los recursos para eso son y serán siempre insuficientes, para llegar a un nivel de esa magnitud. Si se liberan unos recursos y se ponen a producir, generan unos dineros que podrían ser la contrapartida de esos \$1.800.000 mensuales. La mejor forma de esa “indemnización” sería que los recursos del valor adicional del vehículo, y cualquier compensación adicional, sean incorporados a una nueva operadora, para que sea la misma industria transportadora la que genere ese retorno para los propietarios.

Entonces, tendríamos que hacer cálculos para comparar cuánto recibiría como accionista de la nueva operadora ese propietario que decidió chatarrizar su vehículo, si ese dinero es o no suficiente, y si la temporalidad de la entrega de esos recursos es conveniente para la persona que va a dejar de percibir un ingreso mensual como el actual. Por esa razón, se deben analizar mecanismos de dividendos preferenciales para el pequeño propietario que chatarriza, equiparando su ingreso en forma casi inmediata”.

**Oscar Arana:**

“Me parece interesante que los empresarios soliciten subsidios de ayuda del Estado, pues siempre se reclama libertad de empresa, que el Estado no intervenga, y se deje que el mismo

mercado se organice, pero cuando un sector está en dificultades (el agropecuario con el TLC, la banca y los transportadores). Eso me parece bien, pero debería aplicar para todos los actores de la sociedad.

Estoy de acuerdo con que las instituciones públicas y privadas hagan todos los esfuerzos para darle una mano al pequeño transportador, entendiendo el problema social que está detrás de esa situación, para ayudar en compra de vehículos para que sean remunerados de forma equitativa.

Creo que los recursos se consiguen. Pero se deben buscar puntos de equilibrio para resolver esta problemática: 1. Mientras el Factor de Calidad se encuentre vigente, ese dinero tiene que aparecer. 2. El tema de la recompra de vehículos que cumplieron su vida útil tiene que remunerarse como debe ser, teniendo en cuenta el valor del mercado y con algún subsidio para el pequeño transportador, buscando un punto intermedio.

La Fase III de TransMilenio es una excelente oportunidad para demostrar al país que sí es posible un capitalismo social democrático, donde haya miles de accionistas en este negocio, que tiene "cero riesgos". A diferencia de la primera fase, donde se requirieron empresarios que corrieran un gran riesgo financiero, ahora se tiene un negocio "con burro amarrado", en la medida que tenemos el 'know how' y se sabe que tiene una alta rentabilidad. Por los recursos no hay problema, pues cualquier institución financiera estaría dispuesta a financiar un proyecto de esta naturaleza.

Tengo entendido que el Alcalde Garzón está de acuerdo con democratizar. Pero democratizar significa que no es solo para los transportadores. Pienso que los accionistas de la Fase III de TransMilenio (y de las Fases I y II, que comenzarán a negociar dentro de tres años) deben ser básicamente los usuarios. Con su tarifa podrían pagar su ingreso a un negocio que está recibiendo \$1.444 millones diarios, lo cual no debe ser para enriquecer a unos pocos, sino

para garantizar mejor calidad del servicio en beneficio de los usuarios".

#### **Alfonso Pérez:**

"Los pequeños transportadores consideramos que lo que se está vendiendo no es un bus viejo, sino una industria. Porque de ese negocio dependen sus ingresos, sus familias y conductores. "Páguennos bien nuestros vehículos, porque de esto vivimos". Estamos vendiendo el futuro de nuestras familias.

¿Por qué para el pequeño propietario no se busca una fórmula de impuesto para salvar esta industria, que durante más de 50 años ha sido la sangre de este país? "Nosotros civilizamos este país". Ahora dicen que están sobrando 12.000 vehículos, pero los culpables son los la Secretaría de Tránsito, porque ellos fueron los que los dejaron matricular, y si los dejaron entrar, son los responsables de esta situación".

#### **Alcides Torres:**

"Es bueno escuchar que se debe buscar una salida digna para los transportadores. Cuando uno está en una empresa y lo quieren sacar, le dan las prestaciones sociales, le pagan una indemnización, y si llego a viejito, me pensionan. Eso es lo que está pidiendo el gremio, que no nos saquen a patadas".

#### **Juan Fernando Petersson:**

"Se han discutido y escuchado diversas posiciones, agradecemos la presencia de panelistas y asistentes.

Se puede concluir previamente que sí hay recursos, provenientes del Factor de Calidad y de los fondos de reposición, pero lo más importante es que coincidan las voluntades para lograr utilizar de la mejor forma estos recursos, para bien de los transportadores y de la ciudad.

*Muchas gracias".*

