



## ECONOMIA Y SOCIEDAD

Lunes, 09 de Agosto de 2010 01:39

### **El Sistema Integrado de Transporte va más allá de la modernización de buses. Es un proyecto que tendrá impacto en la economía local y nacional.**

---

El transporte público en Bogotá es de interés nacional; la capital genera cerca del 30% del ingreso nacional, y este número seguramente aumentará en los próximos años. La movilidad bogotana es un factor de bloqueo de la economía local y de la economía colombiana; hay que hacer algo al respecto, y los gobiernos distrital y nacional están procediendo en consecuencia. El documento Conpes “de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca”, del mes pasado, es el más reciente acto de política pública nacional en esta materia. Está en marcha igualmente la licitación para la prestación del servicio de transporte en buses en las trece zonas definidas por la administración distrital.

Además, las otras ciudades grandes del país, y el propio gobierno nacional, tendrán que recoger las lecciones de este proceso bogotano que es toda una revolución y que propone grandes retos de programación, consenso social, transparencia en la caja pública y gestión logística. La movilidad bogotana no es, pues, un asunto “rolo”.

El último número del periódico de la Universidad Nacional, UN periódico, <http://www.unperiodico.unal.edu.co/>, incluye dos artículos relevantes para mejorar el conocimiento y para adelantar la discusión pública de este tema. Los sendos autores son Diego Fernando Hernández, Decano de la Facultad de Ingeniería de la UN y director del Grupo Validador del Proyecto Metro, y Jorge Iván González, Profesor de la Facultad de Ciencias Económicas y miembro de dicho grupo.

En éstos y en muchos documentos, incluso oficiales, hay una dualidad de términos que vale corregir. El SITP, Sistema Integrado de Transporte, es el cuadro grande e integrado de Transmilenio, el sistema de buses, los eventuales modos férreos (Metro y Tren de Cercanías), y los modos no colectivos. Así, el SITP no es solamente el



**César González  
Muñoz**

sistema de buses que ahora está en proceso de modernización. Esta confusión es muy frecuente.

Es obvio, por otra parte, que es necesario programar y gestionar todos los modos de transporte en uno solo.

Ello implica, entre muchas otras cosas, que debe existir en la programación del SITP un solo modelo tarifario. Ese modelo no existe hoy. Así lo señalan Hernández y González, y así lo dice también el documento Conpes, que hace muy duras “recomendaciones”, incluyendo la de tener estudios de integración tarifaria, para darle vía desde la Nación al transporte masivo capitalino.

Puesto que, como afirma Jorge Iván, “en el mejor de los casos, el Metro movería el 7% de los pasajeros, Transmilenio, el 23%, así que el transporte convencional seguiría moviendo, por lo menos, el 70% de la población de Bogotá”, los eventuales sistemas férreos no pueden ser los nodos centrales del transporte masivo bogotano.

Ahora bien, el gobierno sabe que el transporte masivo no será financiable exclusivamente con la tarifa. Los contribuyentes tendrán que acudir como tales mediante una combinación de dos factores: Un aumento de la carga tributaria, y una reducción del peso relativo de otros programas de gasto público distrital. El Concejo y la administración del Distrito tendrán que emprender muy pronto esta discusión pública, una vez se sepa qué porción de la tarifa técnica del sistema Transmilenio – Buses será cubierta por los clientes, y qué parte tendrá que financiarse con recursos del tesoro. ¿Habría algún alcalde que se atreva a decir, por ejemplo, que la tarifa para el cliente de este sistema será equivalente a un dólar, como mínimo? Seguro que no. Sería un acto socialmente reprochable. Es de esperar que los contribuyentes vengan al rescate, en cuantías que serán muy importantes en el presupuesto.

Y después vendrá el Metro con sus preguntas, con su tarifa, con su gravitación en la deuda pública de Bogotá.



88 personas recomiendan esto.

[< Prev](#)

[Próximo >](#)