

SITP un monopolio quebrado en Bogotá



Camilo Díaz, columnista online.



614 0 1 0



A pesar de ser un monopolio el SITP no cubre sus costos operacionales dejando en evidencia su pésima gestión.

por CAMILO DÍAZ

En el antiguo esquema de transporte de Bogotá los “carros” como los llamaban sus propietarios, eran rentables y daban para todo. Aunque con extensas jornadas de trabajo remuneraban al chofer y su ayudante, pagaban las llantas, la tanqueada diaria, los lubricantes, las planillas de despacho, los cargos por rodamiento en las empresas, el mantenimiento en el taller y hasta financiaban la “repotenciada” de los vehículos que consistió en poner nuevos motores diésel, arreglar las carrocerías y cambiar sillas para estirar la vida útil de los vehículos que producían incluso para pagar propinas a los emboladores de llantas de los paraderos, los despachadores y hasta a los calibradores de ruta.

El esquema hay que decirlo era caótico porque tenía sobreoferta de buses y frecuencias lo que provocaba la llamada guerra del centavo, otras veces había maltrato con los usuarios e inseguridad, y desde que se supo la implementación del nuevo esquema los transportadores dejaron de invertir en renovar la flota. Con todo y esos defectos, el anterior sistema fue financieramente viable, cubría toda la ciudad y atendía a los usuarios hasta la madrugada en especial las rutas de mayor demanda, eso sin contar la negociada del pasaje con los usuarios, que en la práctica era un subsidio por demanda con cargo no a las arcas distritales sino al operador del vehículo.

Lea también: No solo de impuestos vive el Estado

Se suponía que el SITP iba a solucionar esos defectos, aprovechando que podría hacer economías de escala optimizando rutas y frecuencias, también en los costos puesto que no es lo mismo comprar combustible, llantas, lubricantes y mantenimiento para una flota de 6.000 vehículos que para uno solo o flotas pequeñas. De la misma manera se esperaba acabar la informalidad y mejorar las condiciones laborales de los conductores.

Nada de eso ha pasado y entre la administración Petro y Peñalosa han logrado algo que en economía es técnicamente difícil y es quebrar un monopolio. Las pésimas decisiones en materia de tarifas con subsidios sin evaluación, deficiente programación de rutas y frecuencias por donde no viajan usuarios, un único medio de pago con escasos puntos de recarga, falta de estandarización usando vehículos viejos pintados de azul o con letreros de provisional sobre las antiguas rutas que además son las de mayor demanda, fueron la manera como la administración anterior deterioró el recién implementado SITP.

Desde que la administración Peñalosa asumió las cosas tampoco han mejorado, mala gestión del riesgo operacional con accidentes cada vez más frecuentes y severos, declaratoria de quiebra por los dos principales operadores e insolvencia técnica de los demás, inacción de la administración para buscar solución a los problemas del SITP, ausencia de evaluación y reprogramación de las rutas por parte de Transmilenio, una visión centrada en los buses articulados como única alternativa de transporte para la ciudad, continuidad de buses viejos como SITP provisionales en las rutas con mayor demanda y cero pedagogía para atraer usuarios, dan cuenta de la pobre gestión del transporte público por parte de la administración Peñalosa.

Los Bogotanos debemos solicitarle al Gobierno de la ciudad que se imagine las fórmulas para mejorar la provisión de un servicio público esencial como el transporte. Será que pueden darse cuenta por ejemplo que es mejor enviar buses azules del SITP por las antiguas rutas que están siendo cubiertas por los provisionales pero que a su vez tienen la mayor demanda; que deben implementar otro medio de pago además de la tarjeta, que tal si se vuelve a recibir efectivo temporalmente a cambio de un pasaje pero si es comprado en el bus cueste por ejemplo \$300 pesos más, o si se imaginan recibir tarjeta debito como en Transmilenio; que tal si negocian con los tenderos mejores comisiones para que sea rentable recargar tarjetas de SITP, que tal si instalan máquinas de recarga en los colegios, las empresas, hospitales, universidades, centros comerciales y almacenes de cadena.

Por último, la administración todavía no dice qué va a hacer con el tránsito particular y Transmilenio cuando tenga que cerrar la Caracas en caso de construir el metro elevado, ¿los va a desviar por las ya atestadas carreras 17 y 13?, ¿los particulares van a quedar siempre por ahí?. Si el transporte público no funciona siendo cómodo, los usuarios seguirán migrando a la motocicleta con malas consecuencia para la movilidad.