

Con rebaja de tarifas, Personería pide indemnizar a usuarios de transporte

Por demora en unificación de tarjetas

- *Con una Acción de Grupo se busca que el sistema de transporte devuelva \$55 mil millones pagados de más por los usuarios.*
- *Cada usuario destina en promedio \$52.000 mensuales para cubrir costos de transbordos, a precios de 2013.*
- *En 2014 los capitalinos pagaron más de \$4.911 millones extras en sólo traslados de las Fases I y II, a la III de Transmilenio.*
- *El Estado no puede trasladar la culpa de sus errores a los usuarios. Debe responder por los errores.*

El Personero de Bogotá, Ricardo María Cañón Prieto, presentó nuevamente una Acción de Grupo ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca con el propósito de que las entidades responsables del servicio de transporte de la Capital, indemnicen a los usuarios por los perjuicios económicos de que fueron objeto por la falta de integración del sistema de tarjetas de pago.

La demanda busca que la Alcaldía Mayor de Bogotá, Angelcom, Recaudo Bogotá, Transmilenio, la Unión Temporal Fase II y la Superintendencia de Puertos y Transporte, como responsables del daño, paguen con una rebaja o gratuidad temporal del servicio por los sobrecostos generados a los usuarios del servicio, calculados en \$55 mil millones, derivados de la demora en la unificación del pago, que debió operar desde agosto de 2012.

La Acción de Grupo incluye un estimativo de los dineros adicionales cobrados a los más de 500 mil pasajeros diarios que realizan transbordos entre las fases de Transmilenio, los buses urbanos o viceversa, por la falta de integración del sistema.

Sobrecosto

Para los usuarios que no utilizan la tarjeta Tullave Plus (verde) constituye un sobrecosto realizar transbordos, debido a que el descuento que se otorga por traslados dentro del SITP no aplica para los usuarios con las tarjetas Cliente Frecuente (roja) y Monedero (azul).

Por ejemplo, para 2014 en las Fases I y II se realizaron 547'808.717 viajes, de los cuales 903.105 fueron transbordos en horas valle e implicaron un costo para quienes no utilizan la tarjeta verde, de \$1.290'920.449. En horas pico se realizaron 1'993.520 traslados, con un costo aproximado para esos usuarios de \$2.847 millones. En resumen, los usuarios que realizaron transbordos de las Fase I y II al zonal y/o

viceversa, incurrieron en un costo adicional de \$4.911'070.973 por la no integración del medio de pago.

De acuerdo con el Decreto 309 de 2009, la integración tarifaria permite a los usuarios del SITP la utilización del servicio con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro. Sin embargo no se pueden realizar traslados entre las fases con un pago inferior al primer cobro, con ninguna de las 3 tarjetas. Lo anterior se evidencia cuando el usuario sale de la estación Museo Nacional de la Fase III y quiere ingresar a la estación Calle 26 de la Avenida Caracas, Fase I: El pasajero paga la tarifa completa para entrar a ésta última estación, pero eso no equivale a transbordo.

En promedio, cada persona debe destinar \$52.000 mensuales adicionales, para cubrir los costos de transbordos de buses articulados a rutas urbanas del SITP o viceversa. La afectación se agudiza más en los estratos con menor capacidad económica. La no existencia de un medio único de pago se agrava día tras día, toda vez que en la medida que aumentan los pasajeros movilizados, son más las personas que sufren las consecuencias, al tener que portar dos tarjetas y, además, no poderse beneficiar de descuentos por transbordos.

El Decreto 356 de 2012, que establece una tarifa diferencial para ciertos pasajeros por condiciones especiales como la edad (62 años) y la hora de utilización del servicio, y un beneficio económico por el transbordo dentro de las diferentes modalidades del sistema, no se benefician debiendo pagar una carga irrazonable e ilógica, lo que constituye un detrimento patrimonial para estos.

Incumplimiento Legal

En 2006 el Distrito expidió el Decreto 319 o "Plan Maestro de Movilidad", que contempla la creación del SITP y establece como propósito el recaudo unificado de dinero. En 2009 se expidió el Decreto 309, que adopta el sistema y ordena una operación integrada entre las diferentes formas de transporte público.

El Artículo 8 del último Decreto, estableció que Transmilenio, S.A., como ente gestor del SITP, realizará el proceso de integración de los modos de transporte y medios de pago. El Decreto creó también el denominado Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario. El artículo 19.2 establece la utilización de un único medio de pago, que permita a un usuario el pago del pasaje para la utilización de los servicios del sistema.

El 30 de junio de 2012 se inició a la operación del SITP con el componente troncal Fase III y en septiembre 30 del mismo año se inició el componente zonal con las rutas urbanas, operando estos con la tarjeta Tu Llave, la cual no era compatible con las tarjetas que se utilizaban en las Fases I y II.

La integración de la tarifa del SITP a cargo de la Administración Distrital y las sociedades privadas demandadas, debió haber entrado en funcionamiento desde el 1º de agosto de 2012, según el Artículo 6 del Decreto 356 de 2012, situación que no sucedió.

La situación fue advertida y reiterada por la Personería al Distrito. Incluso el 30 de julio de 2013 la Superintendencia de Puertos y Transporte sancionó a Transmilenio con

multa sucesiva de hasta 180 salarios mínimos legales mensuales vigentes, por cada mes de mora en la expedición de los actos administrativos que conllevaran a la integración de tarjetas de recaudo del Sistema.

Indemnización

La Personería en su demanda destacó que la fórmula de reparación se puede aplicar no sólo a través del pago de perjuicios a los usuarios afectados que puedan demostrar dicha condición, sino a través de la rebaja en la tarifa o la gratuidad temporal del servicio de transporte.

El ente de control acudiendo a sentencias del Consejo de Estado y la Corte Constitucional e incluso a un caso norteamericano, que podría tomarse como ejemplo de indemnización. Se trata de la demanda de David Daar, contra Yellow Cab Company, por el sobre costo tarifario de los taxis de la ciudad en el que la Corte Suprema de California, el 15 de noviembre de 1967, ordenó que le pagarán a los perjudicados con la rebaja o gratuidad del servicio de manera temporal, como forma de reparar los costos exagerados del servicio.

Modificado por última vez en Jueves, 07 Mayo 2015