**Contraloría de Bogotá:Primer año de SITP más costos que ingresos**  
· Costos del SITP durante 1er. año de implementación ascienden a $236.133 millones no se compadecen con los ingresos por $55.863 millones.  
  
· Distrito Capital asumió el 76% de costo de implementación a través del Fondo de Estabilización Tarifaria - FET, equivalente a $180.270 millones para cancelarle a los agentes del SITP los servicios prestados  
  
**Bogotá, D.C., octubre 21/2013**.- En seguimiento realizado por la Contraloría de Bogotá al SITP al cumplir un año, y a pesar que desde el mes de abril del año 2012 a enero de 2013 el organismo de control ha puesto en conocimiento del Alcalde Mayor Gustavo Petro, a través de advertencias y pronunciamientos las deficiencias y posibles daños al patrimonio presentadas en el SITP, no se han dado las acciones necesarias para evitarlo, dijo el Contralor de Bogotá, Diego Ardila Medina.   
  
Según el organismo de control, evaluado el primer año de su implementación (29 de junio de 2012), en la cual se incluye la operación del sistema troncal Calle 26, Carrera 10ª y servicio zonal, se detectó que persisten las siguientes falencias, a pesar que su implementación se haría de manera gradual:  
  
**1.- Los ingresos y costos del SITP**Durante el primer año los ingresos percibidos por el SITP, desde su inicio, es decir, el 29 de junio de 2012, hasta agosto de 2013, provenientes de 15 rutas zonales y 12 rutas troncales alcanzaron la cifra de $55.863 millones, que representan tan solo el 24% del total de los costos de operación, los cuales ascendieron a $236.133 millones cancelados a los agentes del mismo, y que tuvo que asumir el Distrito Capital a través del Fondo de Estabilización Tarifaria - FET, para cancelarle a los agentes del SITP los servicios prestados, lo anterior con el fin de atender las diferencias que han venido presentándose entre los ingresos del SITP y los costos generados por el mismo.  
  
Lo anterior, para el organismo de control, significa que del valor total de los costos del Sistema, el Distrito Capital tuvo que asumir el 76%, esto es, $180.270 millones; dineros respecto de los cuales es oportuno recordar que provienen de la SHD con destino al Fondo de Estabilización Tarifaria-FET, es de tener presente que los mismos se originan de fuentes diferentes a la operación del SITP y que por lo tanto, nada garantiza la indefinida continuidad en su provisión; máxime cuando las necesidades insatisfechas que aquejan a la población del Distrito son múltiples.  
  
En este sentido, la Contraloría de Bogotá, le pidió al Alcalde Gustavo Petro, evaluar las causas generadoras del desequilibrio en la implementación del SITP que viene presentándose. Situación a la que han contribuido igualmente la no unificación del medio de pago, como también, la implementación de 13 rutas conocidas en el medio del transporte público colectivo- TPC, como rutas muertas o en abandono, las cuales en últimas no generan los ingresos esperados.  
  
  
**2.- Implementación de Rutas.**  
De conformidad con el cronograma definido por TRANSMILENIO S. A., la fecha límite para la implementación total del SITP, es abril de 2014, con un plazo de ejecución de 18 meses, contados a partir del 29 de septiembre de 2012[1] No obstante, durante el primer año, sólo se ha puesto en operación el 22% de las rutas entre troncales y zonales definidas, debido a la no integración del medio único de pago previsto, con afectación de los ingresos del Sistema dada la baja demanda de usuarios.   
  
  
**· Servicios Troncales.**  
Para la prestación del servicio troncal de la Calle 26 y la Carrera Décima, conforme lo previsto, se han implementado 12 rutas de las 26 previstas, con una flota de 66 buses articulados, 181 buses biarticulados y 179 buses que atienden 17 rutas alimentadoras; a pesar de lo cual, el señor Alcalde es conocedor que el operador COOBUS S.A.S., no ha dado cumplimiento con el suministro de la flota troncal contractualmente establecida; en razón de lo cual, el Consorcio Express, es quien a la fecha viene prestando el servicio de operación.  
  
  
**· Rutas Zonales.**  
Es preciso señalar que de las 399 rutas definidas para el componente zonal, sólo se encuentran en operación 75, entre Complementarias (9), Especiales (5) y Urbanas (61), las cuales representan tan sólo el 19% del total previsto.  
  
  
**· Vehículos.**  
Así mismo, de los 9.912 vehículos previstos para la operación sólo se cuenta a la fecha con 1.275 vehículos, equivalentes al 13%, quedando pendientes 8.637, esto es el 87%.  
  
No resulta coherente, señaló Ardila Medina, que TRANSMILENIO S. A., aun conociendo de la existencia de 13 rutas denominadas como “muertas o en abandono”, que le reportan al SITP una baja demanda de pasajeros y escasos ingresos, a la fecha no haya tomado acciones concretas tendientes a dar solución efectiva a la situación presentada con la no unificación del medio de pago, más aún cuando en el transporte público colectivo tradicional, las citadas rutas se conocen como de baja demanda.   
  
  
**3.- Chatarrización**  
Sólo se ha cumplido con la desintegración de 1.904 vehículos, que representan el 24%, de los 7.650 previstos, estando pendiente de hacerlo con respecto a 5.746 (5 meses), los que constituyen una sobreoferta del servicio público y que a la fecha compiten con el SITP, con el agravante que por las deficiencias existentes en materia de comunicaciones del Sistema, la población prefiere utilizar el transporte público colectivo- TPC y las rutas zonales continúan transitando sin pasajeros y por lo mismo, no generan los ingresos que debieran; sin que tal situación cause preocupación alguna, precisamente porque finalmente el Distrito Capital, por la vía de las transferencias de los mencionados Fondos, les viene garantizando el pago a los agentes del Sistema, dentro de los cuales están los operadores.  
  
  
**4.- Instalación y Mantenimiento de Paraderos y Señalética del SITP.**  
A 30 de agosto de la presente anualidad, es decir, transcurrido el primer año de haber dado inicio a la implementación del SITP, de las 6.737 señales tipo banderas previstas para instalar a la fecha solo se cuenta con 2.546 que representan el 38%; lo mismo ocurre con la demarcación, solo se han ejecutado 3.092 paraderos en vías locales, que corresponden al 46% de los 6.737 contemplados.  
  
  
**5.- Medio de Pago Único**

A la fecha no se cuenta con el Medio de Pago Único previsto, que garantice efectivamente la Integración del Sistema y el acceso del usuario al mismo, con consecuencias negativas en la implantación de las Rutas Zonales. Lo anterior motivó a la Superintendencia de Puertos y Transportes, a sancionar en el mes de abril al ente gestor con multas sucesivas hasta de (180) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada mes de mora, en la expedición de los actos administrativos que ordenen la integración de las tarjetas de recaudo del Sistema; multa que a la fecha asciende a un valor de $636 millones (equivalente a $106 millones mensuales).  
  
  
  
No es comprensible, dijo el Contralor Distrital, Diego Ardila Medina, que el ente gestor no haya dado efectiva solución a la falta de unificación del medio de pago previsto para el SITP. Cabe recordar, que la integración en materia de tarjetas, es un prerrequisito normativamente previsto para garantizar precisamente a los usuarios su acceso al Sistema.  
  
  
**6.- Persistentes fallas en la divulgación y difusión del SITP.**

Durante el primer año de implementación, TRANSMILENIO S.A. dispuso de recursos por un monto de $29.894 millones, para apoyar la difusión y capacitación al usuario; no obstante esta Contraloría evidenció que aún persisten serias falencias en materia de información sobre el uso del servicio, adquisición del medio único de pago, localización de los paraderos y recorrido, programación y frecuencias de las rutas, entre otras.  
  
Prueba de lo afirmado, es que el 94% de las 32.199 quejas presentadas por los usuarios del Sistema, corresponden precisamente a fallas en la información sobre el señalado servicio.  
  
Ante estos hechos, la Contraloría de Bogotá envió una Advertencia Fiscal al Alcalde Gustavo Petro, en razón a las falencias en su implementación y el inminente riesgo de afectación de los intereses patrimoniales del Distrito Capital, en consideración a que el Distrito Capital tuvo que asumir aproximadamente el 76%, esto es $180.270 millones, de los costos de operación, para poder cumplir con las obligaciones contractuales pactadas con los agentes del Sistema; situación que pone en riesgo su sostenibilidad, concluyó el Contralor Diego Ardila Medina.