

**FORO**  
**BOGOTA SIEMPRE GANA CON**  
**EL SITP**

**JUEVES 22 DE MAYO DE 2014**

**Maria Isabel Patiño**

# Antecedentes legales

**Plan Maestro de  
Movilidad**

**Decreto 319 2006**

**Definición del SITP**

**Competencia de Transmilenio**

**Plazo para iniciar implantación: 2007**

**Adopción del SITP  
Oct 2011**

**Decreto 309 2009**

**Cronograma: Secretaría de Movilidad**

**Completar implantación: Octubre de  
2011**

**Coexistencia *temporal* SITP - TPC**

**Adecuación de infraestructura**

**Ajuste cronograma  
Decreto 535 de  
2011**

**Elimina la fecha límite de oct de 2011**

# Artículo 19 Decreto 309 / 2009

## Fase 1

### Preparación

- Estructuración de contratos
- Desarrollo de licitaciones para operadores SITP y SIRCI
- El inicio de la operación se define en los pliegos de cada concesión

## Fase 2

### Implantación Gradual

- Adjudicación de Contratos de Concesión
- Integración operativa entre zonas y con Transmilenio
- Ejecución de la adecuación de la infraestructura vial

## Fase 3

### Operación Integrada

- 100% de integración física y operacional
- Obras de infraestructura vial para mejorar la eficiencia operativa

# Contrato de concesión 11 / 2010

## Etapa Preoperativa

## Etapa de Operación

- Elaborar plan de implementación
  - Cierre Financiero
  - Consecución de áreas de patios y talleres para la operación no troncal (Terminales Zonales).
  - Poner a disposición del Concesionario SIRCI los vehículos adquiridos.
  - Desintegración física del 10% de la Flota Usada no disponible para operación (Otrosí No. 3).
- Orden de inicio de Operación cuando se han concluido las obligaciones de la Etapa Preoperativa (Cláusula 13) .
  - Desarrollo del plan de implementación (Anexo 2): Entrada gradual de rutas
  - Inicio de la remuneración al Concesionario
  - Culminación de la desintegración física de la Flota Usada no disponible . (Otrosí No. 3)

# Riesgo de Implementación

- Asignación del riesgo previsible:

*“Frente a los riesgos no previsibles (teoría de la imprevisión, hecho del príncipe) señala que la Ley prevé la asignación - como parte de los documentos de la licitación – únicamente de los riesgos previsibles, pues como es natural los imprevisibles no pueden ser incluidos en la matriz.” (Transmilenio, Audiencia de Riesgos).*

- La descripción de lo que resulta “previsible” se hace en el contrato, sus anexos y en la matriz riesgos, de manera cualitativa, mediante una descripción de las condiciones en las que podría acaecer el riesgo.
- De acuerdo con la jurisprudencia, el riesgo imprevisible será soportado por la entidad contratante.

# Riesgo de Implementación: Otros Operadores

- Escenario Previsible: Las concesiones de otros operadores están bajo el control de TM; si falta un operador no se inicia la operación.
  - Numeral 1.1.1 Anexo Técnico: “Para la entrada en operación de las rutas compartidas ambos operadores deben estar listos para dar inicio a la operación conjunta.”
  - Numeral 8.1 del manual de operaciones obliga a que la programación de las rutas compartidas se haga de manera conjunta por los dos operadores.
  - Matriz de Riesgos: “TRANSMILENIO S.A. se encuentra en capacidad de controlar los pedidos de flota a los concesionarios, por lo cual en caso de autorización de dichos pedidos para rutas compartidas sin contar con los dos concesionarios involucrados y que esta autorización genere un daño emergente al Concesionario, corresponde al concedente asumir dicho evento.”

- Manejo del Riesgo: TM asume el riesgo en caso en que solicite la flota y ésta no pueda entrar en operación
- Mitigación: Cláusula 22 – Ajuste al Plan de Implementación propuesto por el Concesionario.

# Riesgo de Implementación: Otros Operadores

- Manejo del Riesgo: TM asume el riesgo en caso en que solicite la flota y ésta no pueda entrar en operación.
  - No se contempla un escenario de operación intermedio sin contar con el otro operador de ruta compartida
- Mitigación: De acuerdo con la matriz de riesgos, la Cláusula 22 opera como mecanismo de mitigación para el Concesionario
  - El inicio de la operación SITP se efectuará de acuerdo con el Cronograma de implementación establecido en el Anexo No. 2, el cual podrá ser ajustado de acuerdo con las observaciones y contrapropuesta realizada por los concesionarios y con el estado de avance de las obras de adecuación de la infraestructura

# Riesgo de Implementación: SIRCI

- Escenario Previsible: La Concesión SIRCI está bajo el control de TM; si falla o falta no se inicia la operación.
  - Matriz de Riesgos: “(...)se prevén contractualmente los mecanismos para asegurar que el concesionario del SIRCI cumpla estrictamente con los cronogramas de implementación.”
  - Cláusula 79: El Concesionario del SICI tiene 4 semanas para la instalación de los equipos del recaudo antes de la entrada en operación de la flota.

# Compensación por Riesgo de Implementación

- De acuerdo con la Cláusula 119.2, se incluyen los vehículos vinculados y que no pueden entrar en operación en la remuneración semanal mediante el pago del valor  $TMVZ_k$  para cada uno de ellos.

VALORES DE TMVZ Y TKMZ		Microbus	Buseta	Bus	Bus
		Bus 19 Pax	Bus 40 Pax	Bus 48-60 pax	Bus 80-90 Pax
TMVZ	Remuneración x Vehículo (\$ Mes/Veh)	1.339.712	1.819.763	2.254.977	4.762.275

- Esta compensación sólo resulta aplicable si se han adquirido vehículos y no es posible su operación.

# Riesgo de Demanda

- Escenario Previsible: El SITP integra varios modos de transporte, un medio de pago y descuentos que le dan ventaja competitiva frente a otros medios. Además, no compite con el colectivo.
  - Anexo explicativo de la matriz de riesgos: “(El riesgo de demanda) se asigna al concesionario por considerar que el SITP y la política pública de movilidad (...) fomentan la utilización del transporte público como medio de movilización de los ciudadanos y eliminan los actuales incentivos al transporte ilegal (a través de la integración tarifaria, el aumento de cobertura del sistema y la creación de elementos de fácil diferenciación del transporte legal del ilegal).  
  
“En consecuencia, lo previsible en términos de comportamiento de la demanda en materia de transporte público es que como mínimo la misma se mantenga en los niveles actuales, salvo que se presenten disminuciones de los niveles de servicio ofertado actualmente, asunto este que está claramente bajo el control del prestador del servicio concesionario del SITP.”

# Riesgo de demanda

- Manejo del Riesgo: El riesgo se asigna al concesionario, bajo el escenario previsible. No existen referencias para un escenario diferente.
- Mitigación: Se limita al control de la ilegalidad.