

EL CONTRATO DE CONCESION EN LA ORGANIZACIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTA



Presentado por:
YENNY ROCIO MARTINEZ CASTAÑO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
BOGOTÁ
NOVIEMBRE DE 2011

EL CONTRATO DE CONCESION EN LA ORGANIZACIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTA

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TITULO DE
ESPECIALISTA EN FINANZAS Y ADMINSITRACION PÚBLICA

Presentado por:
YENNY ROCIO MARTINEZ CASTAÑO

Asesor Temático
INGRID NATALIA MARTÍNEZ CASTAÑO
Asesor Metodológico
CLARA INÉS DOMÍNGUEZ GARCIA

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
BOGOTÁ
NOVIEMBRE DE 2011

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA



FACULTA DE CIENCIAS ECONOMICAS
DIRECCION DE POSGRADOS
FORMATO DE EVALUACION DEL ENSAYO EN SU PARTE ESCRITA

Nombre del trabajo: EL CONTRATO DE CONCESION EN LA ORGANIZACIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTA

Nombre del (los) estudiante (S) : YENNY ROCIO MARTINEZ CASTAÑO

No.	ASPECTOS DE FORMA	1	2	3	4	5	OBSERVACIONES
1	Se realizó el número de páginas establecido						
2	Precisa las referencias bibliográficas en forma adecuada (orden alfabético, materias, autores, etc) (Normas ICONTEC vigentes)						
3	El contexto del documento es claro y evita conceptos redundantes						
4	La metodología empleada se ajusta a lo dispuesto.						
5	Los anexos empleados son claros y sustentan lo expuesto						

No.	ASPECTOS DE FONDO	1	2	3	4	5	OBSERVACIONES
1	Los conceptos son lógicos y coherentes						
2	Existe en las conclusiones aplicación al contenido del ensayo o Especialización respectiva.						
3	Los análisis son consientes y están enfocados hacia el tema central.						
4	El tema tratado guarda coherencia con el objetivo del ensayo						
5	Los anexos empleados son claros y sustentan lo expuesto						

3. CONCEPTO GENERAL _____

CD DEL ENSAYO SI _____ NO _____

4. NOTA DEL ENSAYO: _____

NOMBRE DEL EVALUADOR: _____

FECHA: _____

FIRMA DEL EVALUADOR: _____

AGRADECIMIENTOS

A Dios por la oportunidad que me dio de hacer la Especialización.

A mi Esposo y a mi Hija por el apoyo y comprensión.

A la Universidad por darme las herramientas y el conocimiento para ser una
ciudadana que le aporte a nuestro país.

TABLA DE CONTENIDO

PALABRAS CLAVES.....	7
RESUMEN.....	8
SUMMARY.....	9
HOJA DE PRESENTACIÓN	10
INTRODUCCION	11
4. PROBLEMA DE INVESTIGACION	12
4.1 LÍNEA INVESTIGATIVA	12
4.2 ELECCIÓN DEL PROBLEMA	12
4.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	12
4.4 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
5. JUSTIFICACIÓN.....	13
5.1 METODOLOGÍA.....	13
5.2 PRÁCTICA	14
6. DELIMITACIÓN	14
6.1 TEMPORAL.....	14
6.2 ESPACIAL.....	14
6.3 LEGAL - CONTRATACIÓN ESTATAL	14
7.1 GENERAL	15
7.2 ESPECÍFICOS.....	15
8.1 TEÓRICO.....	15
8.2 CONCEPTUAL	16
9. EL CONTRATO DE CONCESION.....	18
9.1 DEFINICIÓN.....	18

9.2 SUJETOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	20
9.3 CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	21
9.4 IMPLICACIONES JURIDICAS.....	24
9.5 EJECUCIÓN DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN	25
10. EL TRANSPORTE EN LA POLITICA PÚBLICA	27
10.1 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD	30
10.1.1 Tranvía	30
10.1.2 Buses	32
10.1.3 Buses bajo empresa Pública	32
10.2 MODERNIZACION DEL TRANSPORTE	34
10.2.1 Transmilenio.....	35
10.2.3 Sistema De Transporte Público Colectivo	36
10.3 SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP	37
CONCLUSIONES	39
BIBLIOGRAFIA.....	40
CIBERGRAFIA.....	42

PALABRAS CLAVES

Contrato de Concesión

Estado

Licitación Pública

Política Pública

Sistema de Transporte Masivo

El Sistema Integrado de Transporte Público

RESUMEN

La movilidad en Bogotá en gran proporción corresponde al transporte público, el cual se constituye en uno de los problemas fundamentales urbanos, en razón a la falta de planeación y políticas públicas que vayan de la mano con el crecimiento de la ciudad.

Para otorgar solución a estos quebrantos ciudadanos se ha implantado un modelo contractual denominado “Concesión” que redundará en beneficios mutuos tanto para el Estado como para el sector privado, de conformidad con la evolución del transporte público, debe acudir a las licitaciones públicas para adjudicar los contratos que contengan las rutas y áreas de Bogotá con análogas características a las del Sistema Trasmilenio y de esta manera mejorar el traslado de los ciudadanos así como su calidad de vida y bienestar general.

SUMMARY

The mobility in Bogota in great proportion corresponds to the public transport, which is constituted in one of the fundamental urban problems, in reason to the lack of planeación and public policies that go of the hand with the growth of the city.

To grant solution to these losses ciudadanos there has been implanted a contractual model named "Concession" who redounds to mutual benefits both for the State and for the private sector, of conformity with the evolution of the public transport, one must come to the public biddings to award the contracts that contain the routes and areas of Bogota with analogous characteristics to those of the System Trasmilenio and hereby to improve the movement of the citizens as well as his quality of life and general well-being.

HOJA DE PRESENTACIÓN

FACULTAD	CIENCIAS ECONÓMICAS	
PROGRAMA ACADEMICO	ESPECIALIZACIÓN EN FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	
GRUPO DE INVESTIGACION	GRUPO DE ESTUDIO MACROECONOMICOS	
LINEA DE INVESTIGACION	GESTIÓN PÚBLICA	
ÁREA TEMATICA O TEMA	CONTRATACION PÚBLICA	
TITULO	EL CONTRATO DE CONCESION EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTA	
PALABRAS CLAVES	CONSECIÓN, CONTRATO, GESTIÓN PÚBLICA	
GRUPO	A	
FECHA	18 DE NOVIEMBRE DE 2011	
ASESOR TEMATICO		
INGRID NATALIA MARTINEZ CASTAÑO		
ASESOR METODOLOGICO		
DRA. CLARA INÉS DOMÍNGUEZ GARCÍA		
ESTUDIANTE		
NOMBRE	CÓDIGO	
YENNY ROCIO MARTINEZ CASTAÑO	4401129	

INTRODUCCION

El transporte Público corresponde a una necesidad innata de las grandes ciudades como Bogotá, a medida que un conglomerado social va asentándose y creciendo es menester su movilidad, es por ello que su funcionamiento debe ser objeto de análisis y estudio para el cumplimiento de los deberes estatales y la calidad de vida de sus ciudadanos.

Un pilar fundamental que ha determinado el desarrollo social y económico de nuestra ciudad es el transporte público, Bogotá es una ciudad que depende de este medio de movilización para la realización de sus actividades, ya que más de las tres cuartas partes de los viajes se realizan a través del transporte público. Lo anterior implica que el servicio de transporte público, por ser un servicio básico y fundamental en nuestra ciudad, deba ser prestado de acuerdo a principios de eficacia, eficiencia, calidad, continuidad, oportunidad, equidad y seguridad; en términos de movilidad, comodidad, seguridad y accesibilidad.

Bajo estas directrices se motiva el presente trabajo con el objeto de examinar críticamente la modalidad del transporte Público bajo la figura jurídica de la Concesión.

4. PROBLEMA DE INVESTIGACION

4.1 LÍNEA INVESTIGATIVA

Gestión Pública.

4.2 ELECCIÓN DEL PROBLEMA

La Concesión es la figura contractual adecuada para suplir la insuficiencia e impacto en la prestación del servicio público de transporte en Bogotá?

4.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Frente a las obligaciones estatales consagradas por la Constitución Política de Colombia como un Estado Social de Derecho el contrato de Concesión es una solución de facto y jurídica para el suministro de los servicios públicos tales como el transporte público en la capital de la República?

4.4 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El contrato de concesión¹ es uno de los mecanismos que tiene el Estado² para cumplir sus obligaciones constitucionales, en la cual se acude a actores privados para desarrollar tareas específicas como la ejecución de proyectos y obras especializadas requeridas para su desarrollo, encargándose el Estado de su vigilancia y control.

Esta figura es el resultado de prácticas costosas, ineficaces realizadas por un Estado Paternalista en el que se evidencio el desangre del erario público y su

¹ Es aquel contrato entre dos personas con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario, la prestación, operación, explotación, organización y/o gestión, total o parcial, de un producto, marca o servicio, o la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público. Tomado de la página <http://www.gerencie.com/contrato-de-concesion.html>

² El Estado es un concepto político que se refiere a una forma de organización social, política soberana y coercitiva, formada por un conjunto de instituciones involuntarias, que tiene el poder de regular la vida nacional en un territorio determinado.

despilfarro, frente a estos padecimientos se plantea la posibilidad de entregar al sector privado la ejecución de estas tareas, generando un mecanismo de trabajo cooperativo y redundando en beneficios para ambas partes, que implica una contraprestación por cumplir la labor específica determinada por los acuerdos de voluntades y por parte del Estado se logra cubrir las necesidades de la población sin generar los costos que inicialmente se generaban.

5. JUSTIFICACIÓN

Este trabajo busca analizar y evaluar el contrato de concesión y sus incidencias en la prestación de un servicio público como el transporte masivo de ciudadanos, desde su etapa previa a la elección, su adjudicación, desarrollo y terminación. Partiendo de la modalidad de escogencia del concesionario, a través de un proceso de licitación pública, en el cual participan los particulares quienes presentan sus ofertas para hacer parte de la licitación, a través de pruebas documentales legales, técnicas y jurídicas que permiten su escogencia en pro de la implementación del proyecto de transporte Público denominado “Sistema Integrado de Transporte Público” para la ciudad de Bogotá.

5.1 METODOLOGÍA

Este proyecto de investigación se apoya en un enfoque cualitativo teniendo en cuenta la normativa histórica y vigente que le rige, acudiendo a los métodos descriptivo, analítico y comparativo con la contratación estatal, observando sus alcances en todas sus etapas contractuales.

Soportado en lo anterior se recurre a la técnica de investigación y observación documental con análisis de contenido, dada la revisión de normatividad aplicable aunado a los diferentes autores y tratadistas.

5.2 PRÁCTICA

Es importante el presente estudio, dado que a través del mismo se demostrará la incidencia y efectos del contrato de concesión reflejado en la ejecución de proyectos de inversión pública a través de particulares y un trabajo asociado y cooperante entre el sector público y privado.

6. DELIMITACIÓN

6.1 TEMPORAL

Esta investigación busca definir como debe funcionar el Transporte Público en Bogotá bajo el modelo de Concesión a partir de la ley 80 de 1993.

6.2 ESPACIAL

La presente investigación se realizara al Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Bogotá.

6.3 LEGAL - CONTRATACIÓN ESTATAL.

- Ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- Decreto 2170 de 2002. Por el cual se reglamenta la ley 80 de 1993, se modifica el decreto 855 de 1994 y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 855 de 1994, Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 80 de 1993 en materia de contratación directa.
- Constitución Política Nacional 1991.

7. OBJETIVOS

7.1 GENERAL

Determinar cómo el Distrito ha delegado en los particulares la ejecución de obras de impacto social a través del modelo de concesión como uno de los mecanismos más idóneos para regular el transporte público en Bogotá.

7.2 ESPECÍFICOS

Definir qué es y cómo funciona dentro de la contratación pública la figura del contrato de concesión.

Analizar el funcionamiento del Transporte Público en Bogotá, a través de las experiencias gubernamentales y privadas, demostrando su incidencia y aspectos más relevantes para su ejecución y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público.

8. MARCO DE REFERENCIA

8.1 TEÓRICO

Uno de los objetivos de la presente investigación es analizar los efectos del transporte público bajo la figura del Transporte Público y su funcionamiento en Bogotá. Es por ello que se realiza un capítulo conceptual para entender el contenido del contrato de Concesión lo cual se hace extensivo al contrato Estatal. Posteriormente, se hace referencia al desarrollo de la Política Pública en el Transporte Público desde el punto de vista contractual y las implicaciones que tienen la ejecución y funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público.

En igual sentido se desarrollarán temas a partir de la Ley 1150 de 2007, la cual modifico la Ley 80 de 1993 y del Decreto 2474 de 2008, en el marco de la Constitución Política de Colombia.

Adicionalmente, se tomara como base bibliográfica, dentro de la investigación y observación documental, planteamientos y comentarios de autores y tratadistas que han escrito sobre el tema, entre ellos:

SOLANO SIERRA Jairo Enrique. Contratación Administrativa. Cuarta Edición. Bogotá D.C. Ediciones Doctrina y Ley Ltda. 2010.

8.2 CONCEPTUAL

CONTRATO DE CONCESIÓN: Es un contrato mediante el cual el concesionario pone su organización comercial actuando a nombre, por cuenta y riesgo propios a disposición del concedente para colocar sus productos en el mercado o para brindar a terceros el servicio que el concesionario prefiere no explotar a su riesgo.

ESTADO: Es un concepto político que se refiere a una forma de organización social, política soberana y coercitiva, formada por un conjunto de instituciones involuntarias, que tiene el poder de regular la vida nacional en un territorio determinado.

CONTRATO: Es un acuerdo de voluntades, verbal o escrito, manifestado en común entre dos, o más, personas con capacidad, que se obligan en virtud del mismo, regulando sus relaciones relativas a una determinada finalidad o cosa, y a cuyo cumplimiento pueden compelerse de manera recíproca, si el contrato es bilateral, o compelerse una parte a la otra, si el contrato es unilateral.

TRANSPORTE URBANO: En Colombia ha sido tradicionalmente manejado por una gran cantidad de empresas comerciales privadas en las grandes ciudades.

Los organismos de control asignan rutas a las diferentes empresas, las cuales sirven las rutas con una variedad de vehículos llamados buses, busetas, microbuses o colectivos de acuerdo a su carrocería.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE: Sistema que planea el avance en infraestructura de la ciudad así como el ordenamiento del transporte masivo dándole un nuevo aire de urbanismo a la ciudad.

CAPITULO I

9. EL CONTRATO DE CONCESION

Debido a la imposibilidad del Estado para satisfacer las necesidades ciudadanas y la incapacidad de realizar obras publicas o la prestación adecuada de un servicio público ya sea por falta de recursos o técnicas suficientes para desarrollarla, fue menester buscar otro mecanismo que permitiera la financiación y la ejecución de los diferentes proyectos, arribando al contrato de concesión, como una manera estatal de otorgar cumplimiento a sus obligaciones constitucionales acudiendo al sector privado para el desarrollo y ejecución de tareas específicas. El contrato de concesión es una figura contractual por medio del cual el Estado suple su insuficiencia a la hora de cumplir sus obligaciones con los ciudadanos

9.1 DEFINICIÓN

Un contrato de de concesión es un convenio realizado entre dos personas con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario, la prestación, operación, explotación, organización y/o gestión, total o parcial, de un producto, marca o servicio, o la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de una obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad contratante, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valoración, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

La causa y finalidad del contrato de concesión es el interés público y puede ser de dos modalidades para la concesión de bienes el cual hace referencia a la construcción y explotación de una obra o bien destinado al servicio o uso público

o para la concesión de servicios, el cual se refiere a la prestación, operación, explotación organización y gestión de un servicio público. De tal forma que con el contrato de concesión, una entidad del Estado le esta encomendando a una empresa privada la gestión de un servicio público.

Cuando se hace mención de un contrato de esta naturaleza una de las partes la que contrata, siempre será una entidad del Estado, esto con el fin de establecer qué tipo de régimen jurídico va a regular esos actos jurídicos. La definición de concesión como un contrato Estatal se encuentra establecida en la Ley 80 de 1993 en el artículo 32, así:

“Contrato de concesión.

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”³

El contrato de concesión se puede formalizar mediante documento privado o público, o por simple acuerdo entre las partes, pero por las connotaciones que este puede tener y las obligaciones y derechos que de él se pueden derivar, es

³ Ley 80 de 1993, artículo 32, numeral 4

recomendable que este se haga siempre por escrito, puesto que será la mejor prueba para demostrar los derechos originados en el contrato.

La concesión es un contrato conmutativo, donde las partes se obligan recíprocamente y de manera equivalente. Así mismo se trata de un contrato bilateral, en cuanto a que el acuerdo de voluntades se hace teniendo en cuenta a dos sujetos o partes. Por un lado está la entidad concedente que tiene un carácter público o estatal, y por el otro el concesionario que es el particular a quien se le otorga la realización del objeto del contrato. Para que el contrato tenga efectos jurídicos es necesario que la entidad Estatal tenga plena competencia, y que el contratista tenga capacidad.

9.2 SUJETOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

- **CONCEDENTE:** Es la autoridad otorgante, que adquiere la obligación de permitirle que la contraparte ejecute lo pactado en el contrato, pues en ejercicio de función administrativa, es la que se encarga de otorgar la concesión. Una de las obligaciones más importantes que debe cumplir la autoridad otorgante es la vigilar y controlar al concesionario.
- **CONCESIONARIO:** Es el particular a quien se le encarga el cumplimiento de uno de los siguientes objetivos: prestación de un servicio público, o la construcción de una obra pública, o la explotación de un bien estatal. Prácticamente todas las definiciones hacen referencia al menos a dos elementos como integrantes del tipo contractual que nos ocupa: de un lado, la existencia de un régimen legal en sentido amplio, que de manera previa regula el funcionamiento del servicio concesionado, régimen que puede ser delineado, alterado o definido por la administración y, de otro, las condiciones en las cuales esta última conviene con el particular la prestación del servicio, la construcción, el mantenimiento, la explotación de la obra.

9.3 CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

- 1) Su celebración por parte de una entidad estatal, que actúa con el carácter de concedente y por una persona natural o jurídica que toma el nombre de concesionario.
- 2) Es el concesionario quien asume los riesgos derivados de la explotación o de la prestación del servicio público, a quien le corresponde participar, por ende, en las utilidades y pérdidas a las que hubiere lugar.
- 3) Hay siempre lugar a una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras, en favor de quien construye la obra o asume la prestación del servicio público el citado contrato presenta las siguientes características:
 - a) Implica una convención entre un ente estatal concedente y otra persona concesionario.
 - b) Se refiere a un servicio público o a una obra destinada al servicio o uso público.
 - c) Puede tener por objeto la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra destinadas al servicio o uso público.
 - d) En dicho contrato existe la permanente vigilancia del ente estatal, lo cual se justifica por cuanto se trata de prestar un servicio público o construir o explotar un bien de uso público. Según la ley, se actúa bajo el control del ente concedente, lo que implica que siempre existirá la facultad del ente público de dar instrucciones en torno a la forma como se explota el bien o se presta el servicio.
 - e) El concesionario debe asumir, así sea parcialmente, los riesgos del éxito o fracaso de su gestión, y por ello obra por su cuenta y riesgo. Al respecto La Ley 105 de 1993 dispone que para recuperar la inversión en un contrato de concesión, se podrán establecer peajes o valorización.⁴

⁴ Ley 105 de 1993, capítulo IV artículo 3.

- f) En los contratos de concesión, deben pactarse las cláusulas excepcionales al derecho común, como son las de terminación, interpretación y modificación unilaterales, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad.
- g) Dada la naturaleza especial del contrato de concesión, existen unas cláusulas que son de la esencia del contrato, como la de reversión, que aunque no se pacten en forma expresa, deben entenderse ínsitas en el mismo contrato.

En relación con la amplitud del objeto sobre el cual puede versar el contrato de concesión, según se expuso, dicho objeto puede encontrarse referido a la prestación de un servicio público o a la construcción de una obra pública o a la explotación de un bien estatal; la primera modalidad en referencia, esto es, la concesión de servicio público tiene lugar cuando se otorga a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público; la segunda, la concesión de obra pública es la que se configura cuando el contratista tiene a su cargo la construcción, explotación o conservación, total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso públicos, contrato que se caracteriza porque el contratista adquiere no sólo la obligación de construir la obra, sino también la de ponerla en funcionamiento, esto es, la de explotarla, obtener ingresos por este concepto y pagarse así lo invertido en la construcción. Y la tercera modalidad de concesión en referencia, la concesión de bien público, tiene por objeto la explotación o conservación, total o parcial, de una obra o bien de dominio público sea fiscal o de uso público, comoquiera que puede “ser objeto de concesión cualquier bien inmueble, cualquiera que sea la finalidad del mismo, pero que permita ser explotado por el sistema de concesión.

El contrato de concesión no sólo se celebra para la prestación de servicios públicos sino también para la explotación de bienes o actividades que

constitucional o legalmente se hayan asignado al Estado o cualquiera de las entidades públicas, porque al fin y al cabo cualquiera que sea su naturaleza, siempre tendrá una finalidad de servicio público.

Por cuanto atañe a la especialidad de las facultades de dirección, vigilancia y control que ejerce la entidad concedente respecto del concesionario, en relación con el alcance de esas mismas facultades tratándose de otros tipos contractuales, el especial interés público que involucran, el control del Estado sobre la actividad del concesionario se acrecienta e intensifica no sólo para saber si el contratista cumple, sino también para establecer si puede cumplir mejor, en condiciones de mejoramiento de cantidad, calidad y precio del servicio para los usuarios, en cuyo beneficio se otorga la concesión

Y en lo atinente a la obligación, a cargo del concesionario, de asumir la ejecución del objeto de la concesión por su cuenta y riesgo. En la concesión la Administración encarga a un particular, quien se hará cargo de la consecución de los recursos, tanto técnicos como financieros, requeridos para su ejecución, asegurándole el repago de la inversión que él realiza mediante la cesión, por parte de la entidad concedente o autorización de recaudo o pago directo de “derechos, tarifas, tasas,

Valorización o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, y en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden al concepto de concesión, resulta que el concesionario tendrá a su cargo la ejecución del objeto del negocio concesional por su cuenta y riesgo, lo cual le adscribe la responsabilidad de la consecución de los recursos técnicos y económicos requeridos a tal fin; como contrapartida, el Estado contratante le otorgará, a más del derecho a construir la obra o explotar el bien o servicio, la remuneración correspondiente, la cual usualmente provendrá de la explotación económica del objeto de la concesión,

con exclusión de terceros en esa actividad, a modo de privilegio, por un plazo determinado con el fin exclusivo de que recupere la inversión del capital destinado a la obra .

9.4 IMPLICACIONES JURIDICAS.

La concesión se estructura como un negocio financiero en el cual el concesionario ejecuta el objeto contractual por su cuenta y riesgo.

El cumplimiento del objeto contractual por parte del concesionario debe llevarse a cabo con la continua y especial vigilancia y control ejercidos por la entidad concedente respecto de la correcta ejecución de la obra o del adecuado mantenimiento o funcionamiento del bien o servicio concesionado.

El concesionario recuperará la inversión realizada y obtendrá la ganancia esperada con los ingresos que produzca la obra, el bien público o el servicio concedido, los cuales regularmente podrá explotar de manera exclusiva, durante los plazos y en las condiciones fijados en el contrato; la remuneración, entonces, “puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden” .

Los bienes construidos o adecuados durante la concesión deben revertirse al Estado, aunque ello no se pacte expresamente en el contrato.

La Ley 80 de 1993, en el artículo 45, señala que constituye una potestad del jefe o representante legal de la entidad estatal respectiva dar por terminado unilateralmente el contrato, una vez configuradas en el mismo ciertas causales de nulidad absoluta.

Tratándose del ejercicio de la facultad de terminar unilateralmente el contrato en virtud de lo normado por el artículo 45 de la Ley 80 de 1993, debe respetarse el

debido proceso y, consecuencialmente, por lo menos, garantizarse la audiencia del contratista antes de la adopción de la respectiva decisión terminar unilateralmente el contrato por encontrarlo incurso en alguna de las causales de nulidad absoluta contempladas en el artículo 45 de la Ley 80 de 1993, razonablemente bastará con que se comunique el inicio de la actuación administrativa correspondiente al contratista, para garantizarle su derecho de audiencia y que se le brinde una oportunidad real para ser oído, a continuación de lo cual puede procederse a adoptar la determinación que corresponda. Pero la omisión de esta mínima garantía procedimental, sin duda, puede comprometer la legalidad de la decisión que posteriormente se adopte.

9.5 EJECUCIÓN DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN

El proceso de ejecución de un contrato de concesión consta de dos fases. A continuación se explican brevemente cada una de estas.

La primera fase es conocida como la construcción del proyecto. Esta fase corresponde a la construcción de la obra y de la infraestructura necesaria para la correcta prestación del servicio público. En esta fase también se hacen las tareas correspondientes a la financiación del proyecto.

La segunda fase tiene que ver con la puesta en funcionamiento del proyecto, es decir cuando entran en operación. En este sentido, el proyecto debe comenzar a satisfacer las necesidades al tiempo que el concesionario comienza a recibir dineros y recuperar la inversión.

Cuando surge un litigio entre la Administración y el particular, le corresponde a la jurisdicción contenciosa administrativa su solución; cuando la polémica es entre el particular y uno de sus empleados, el competente para conocer y resolver es la justicia ordinaria a menos que se trate de cláusulas del contrato, situación que debe ser estudiada por el contencioso Administrativo, las discusiones entre los

usuarios y la entidad contratante debe ser atendida por la jurisdicción de lo contencioso Administrativo.

Una vez entendido el contrato de concesión en la prestación de un servicio público, es importante explicar cómo funciona el servicio de transporte público, para sustentar que el modelo de concesión es el que más se adecua para dicha prestación.

CAPITULO II

10. EL TRANSPORTE EN LA POLITICA PÚBLICA

En el desarrollo urbano el sistema de transporte es fundamental, no solo por servicio que presta a las personas y a las mercancías, sino porque el transporte contribuye a su desarrollo. Un sistema de transporte con cobertura y calidad genera igualdad y democracia; un transporte costoso y sin cobertura genera segregación en la población. Por eso las ciudades se encuentran inmersas en la política pública en el sector de la movilidad con el fin de generar un sistema de transporte que sea eficiente, equitativo y de acceso para toda la población. Es por ello que dentro de los lineamientos políticos públicos debe estudiarse los modelos que apliquen a la ciudad de Bogotá generando excelentes prácticas tanto en su funcionamiento como en el bienestar general.

Resulta relevante desarrollar políticas públicas alrededor del tema del transporte urbano de pasajeros si se tiene en cuenta que en las ciudades latinoamericanas y en Colombia la mayoría de la población se moviliza en transporte público, siendo esta una primera característica de dichas ciudades.

Bogotá no se aparta de esa constante, y por eso la distribución de los viajes se asemeja a la de las demás ciudades latinoamericanas. De acuerdo a la encuesta de movilidad realizada por “Bogotá como vamos”, en la que se medían los modos de transporte utilizados por los Bogotanos se llego a la medición según la cual en 2010 el 69% de los viajes se hacen en Trasmilenio, bus, o colectivo.⁵

⁵ Encuesta modos de viaje, Bogotá como vamos

Una segunda característica de estas ciudades es que el servicio de transporte público es prestado de manera informal con una calidad bastante baja. Por eso la energía de los Gobiernos locales y Nacionales, debe estar dirigida a mejorar el servicio de transporte público. El sistema Integrado de Transporte es solo una alternativa.

La Nación, en el documento CONPES 3677 de 2010, define el Programa Integral de Movilidad de la Región Capital, el cual integra un conjunto de políticas, programas y proyectos del Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca. En este documento se especifica que "resulta imperativo que cada ente territorial garantice la adecuada evaluación, priorización, secuencia, diseño y ejecución de sus proyectos, así como buscar fuentes alternas de financiamiento que no dependan de los presupuestos públicos."

Para un adecuado funcionamiento de una política pública de transporte urbano como mecanismo de escogencia de los operadores es a través de una licitación de operación. Este mecanismo de selección justifica partiendo de la base que el sector privado puede proveer un mejor servicio que el que ofrecería el sector público, y en ese sentido el sector privado tendría la capacidad de ofrecer un servicio eficiente con una tarifas posibles para la ciudadanía. Una segunda justificación para acudir a la licitación tiene que ver con preferir la competencia por el mercado, lo cual hace que la competencia se traduzca en la elección del operador que vaya a ofrecer el servicio de mejor calidad a una tarifa adecuada para la población. Se hace especial énfasis en la licitación porque se quiere romper con la manera tradicional como ha sido la asignación de rutas, a partir de la influencia que ha existido entre los dueños de los buses y las autoridades.

Para que la licitación se haga de manera transparente, confiable, objetiva, imparcial y justa, la entidad que busca hacer la contratación debe hacer el proceso de evaluación y de escogencia en presencia de los mismos proponentes, de los

medios de comunicación y de los observadores externos. La información contenida en la licitación y en los pliegos debe anunciarse públicamente en un mismo momento para que todos los interesados conozcan al tiempo las reglas de juego a las que serán sometidos en caso de querer participar de la licitación y del contrato en caso de ganar la licitación.

El proceso precontractual debe incluir los criterios de escogencia y la manera como se van a medir. Los criterios más importantes para la escogencia de un operador para el servicio de transporte público son la tarifa; el nivel de servicio lo cual incluye las frecuencias, la capacidad y los periodos de operación; la calidad del servicio lo cual está ligado a los buses que se utilizaran; y los estándares ambientales, con el objetivo de mitigar y reducir el impacto en cuanto a la contaminación. En la etapa previa a la firma del contrato la entidad contratante debe enunciar las condiciones del mercado, el tipo de vehículos que se requiere, la frecuencia de los servicios, una posible tarifa. También se debe pactar la entrada y la salida de operación de los buses de tal manera que no se le genera sobre costos al operador. El proponente que haga la mejor oferta y resulte ganador será a quien se adjudique la licitación y será con quien se suscriba el contrato para que opere determinada ruta o área de la ciudad.

El proceso de la licitación, el rol del Estado, que se hace a través de la entidad contratante, es la “(...) gestionar el proceso de licitación, monitorear el rendimiento de los operadores, y asegurar un nivel mínimo de vehículos y de servicio y velar por una competencia igualitaria y justa”⁶ En ese sentido, le corresponde a la autoridad competente realizar un proyecto de licitación con el fin de mejorar el statu quo del transporte, establecer el procedimiento, los criterios y la evaluación del proceso licitatorios para que sea transparente, igualitario y justo.

⁶ Pardo Carlos Felipe: Regulación y planificación de buses en América Latina –resumen orientado a tomadores de decisión. 2009. Página 43.

Por su lado, el particular ganador de la licitación debe obligarse a cumplir con los compromisos adquiridos con el contrato, satisfacer la demanda de la ruta o zona de la ciudad que se ganó, realizar los contratos laborales al personal necesario para que ocupe los cargos y puestos de trabajo necesarios para el correcto funcionamiento de la operación.

Una vez terminado el proceso de contractual, el proyecto debe llevarse a cabo, cumpliendo a cabalidad todo lo establecido en el contrato. Las partes cuentan con las herramientas jurídicas suficientes para protestar en caso dado de que la contraparte no cumpla con sus obligaciones. Al final del cumplimiento del contrato, las partes debieron haber cumplido con su objetivo.

10.1 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD

Desde los inicios del transporte se ha evidenciado la falta de planeación urbana y la improvisación, dado que es el resultado de la construcción de viviendas y vías de acuerdo a las necesidades del momento sin visión futurista que contribuyera a una instalación de redes de transporte. El problema del transporte no es un hecho aislado, sino el reflejo de la violencia, los desplazamientos y la falta de inversión en el campo, logrando el aglutinamiento y sobrepoblación en la capital, hechos que superan las políticas públicas y sólo cuando se observa una crisis se intenta remediar los males en el tejido social.

Frente a estos hechos que no son ajenos a nuestros ojos, es necesario evitar ser anacrónicos y recordar como fue su evolución.

10.1.1 Tranvía

Inicialmente existió el tranvía en Bogotá implantado desde el 24 de diciembre de 1884 a 1951, que funciono inicialmente bajo tracción de mulas que rodaban sobre rieles de madera revestidos con zunchos, luego de ocho años se instalaron rieles

de acero ingleses, bajo administración de la compañía estadounidense The Bogotá City Railway Company. La primera línea del tranvía recorría la carrera Séptima desde la Plaza de Bolívar, pasaba por el parque Centenario, hasta la plazoleta de San Diego sobre la calle 26, y de ahí continuaba hacia el norte por la carrera 13 (llamada entonces Camino Nuevo), hasta Chapinero. La tarifa era de 5 centavos. En 1892 se inauguró una línea que unía la Plaza de Bolívar y la Estación de la Sabana.

En 1894 se importan rieles de acero de Inglaterra, reemplazando los originales de madera que generaban altos costos de mantenimiento. Otra innovación técnica se implementó en 1910 con la electrificación del tranvía.

Como resultado de un boicot ciudadano a la Railway Company, motivado por un sentimiento antiestadounidense, se clausura la compañía y la administración del tranvía pasó al municipio, se creó entonces la Empresa del Tranvía Municipal de Bogotá. El municipio recibió un sistema compuesto por 4 líneas, 1 planta eléctrica, 180 mulas, 9 bueyes, 6 carros eléctricos, 33 carros de pasajeros de carga, 12 km de red, 2 km electrificados.

Después de la electrificación, se fue extendiendo la prestación del servicio hacia los barrios del sur; en 1922, bajo la gerencia de Nemesio Camacho el sistema contaba con veintinueve carros eléctricos, cinco de mulas y dos de carga. En 1947 se realizó la última extensión del sistema, llevándolo hasta el barrio Santander de la actual localidad de San Cristóbal

La destrucción de algunos vagones del tranvía durante los sucesos del 9 de abril de 1948 (Bogotazo) fue usada por el gobierno como excusa para terminar con la empresa. El servicio de tranvía funcionó en Bogotá hasta el 30 de junio de 1951 cuando el alcalde Fernando Mazuera Villegas decidió unilateralmente y mediante engaños terminarlo. Es importante destacar que la empresa de tranvía no

desaparece sino que comienza a operar con buses. Dicha empresa era de carácter pública y se conocía como Empresa Distrital de Transporte Urbano.

10.1.2 Buses

Iniciaron su servicio masivo en la ciudad de Bogotá en la década de los 30, cuando conquistan la ciudad, los barrios periféricos y se convirtieron en la manera para transportarse en la ciudad. Sin embargo el crecimiento descontrolado y la falta de atención gubernamental llevaron a una situación de caos. En Bogotá ha existido tres modos de funcionamiento de buses; los operados directamente por el distrito, los operados por los privados pero son control alguno, y los que funcionan en transmilenio a través de una concesión, como se expone a continuación.

10.1.3 Buses bajo empresa Pública

La innovación del sistema de transporte en Bogotá, se origino luego del Bogotazo con el reemplazo de buses por los tranvías, la empresa Municipal de Bogotá compro varios buses, entre esos los famosos trolebuses que funcionaban con energía eléctrica y eran operados por la empresa distrital y trabajadores públicos.

La Empresa de Buses Municipales con largos años de operación prestaban un servicio eficiente con conductores uniformados, paraderos fijos, frecuencia y servicio operando con grandes buses a gasolina y trolley-buses eléctricos, sin embargo los valores de sus pasajes se disparaban con el alza de la gasolina y cualquier falla en el fluido eléctrico generaba una parálisis total; compitiendo con empresas particulares a las que se les asignaban rutas para explotación que muchas veces coincidían en tramos y destinos, desatándose una lucha por el pasajero, la denominada “guerra del centavo” ya que cada conductor obtiene su ingreso de acuerdo con el volumen de pasajeros.

En 1954 el Municipio de Bogotá pasó a ser Distrito Especial y con su reorganización de entidades públicas, se convirtió en 1958 en la empresa de Buses de Bogotá D.E., empresa que en 1959 paso a llamarse Empresa Distrital de Transporte Urbano de Bogotá D.E. La entidad encargada de operar los trolebuses sufrió una crisis financiera pues tenía un número excesivo de empleados, un sindicato con los beneficios necesarios, y prestaban un servicio que tenía poca incidencia en la demanda de pasajeros de la ciudad.

El proceso de decadencia, los problemas técnicos de los buses, la falta de eficiencia, las múltiples deudas hizo que la empresa no lograra superar la década de los 80, y fue a finales de estos años cuando dejaron de operar los trolebuses y la empresa distrital se termino. La empresa fue liquidada por el decreto número 861 de 1989.

Los controles que se trataron de establecer para bajar la accidentalidad y mejorar la calidad fueron muchos, la mayoría de las empresas operadoras obtenían sus rutas por medio de intereses políticos [corrupción] y lo que inicialmente era una asociación de transportadores [sindicato, cooperativa, etc.] propietarios y operadores de sus vehículos fue convirtiéndose en una “patente de corzo” donde simplemente se inscribía un vehículo particular, con conductores a destajo y sin mayor control, lo que permitía, además de la mala calidad de servicio, la aparición de rutas piratas y la falta de responsabilidad ante cualquier eventualidad

Las denominaciones de las diferentes empresas y sus colores eran una buena referencia para el ciudadano que esperaba el autobús: buses azules, amarillos y rojos, verdes, blancos, verdes, etc. le ayudaban a escoger el que le convenía según su destino; por tratar de establecer un control de las tarifas, algún funcionario estableció un color naranja como indicativo y pronto tanto los vehículos que les correspondía como a los que no optaron por pintarse de ese color para

mayor confusión de los pasajeros y sonrisas de los visitantes que daltónicamente veían un bus naranja con un aviso de “amarillos y rojos”.

En la década de los 90 llegaron los buses conocidos como ejecutivos que buscaban agilizar el transporte público de la ciudad. La resolución 221 del 25 de enero de 1989 del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte determinó las características que debían tener los buses que funcionaran como ejecutivos, entre las que se destacan que debían ser buses de último modelo y no podrían permanecer en servicio por más de 7 años, rápidamente el servicio perdió su sentido, se continuó con el irrespeto de los paraderos y en consecuencia la guerra del centavo continuó rigiendo el transporte público de la ciudad. Los buses, que debían funcionar por tan solo 7 años, aun siguen circulando en las vías de Bogotá.

10.2 MODERNIZACION DEL TRANSPORTE

De 1988 a 1990 durante la alcaldía de Andrés se propuso que en la avenida Caracas, entendida como un eje longitudinal de la ciudad se construyera un sistema de buses con carril exclusivo operado por los trolebuses, con paraderos cada determinado número de cuadras, con innovación tecnológica y evolución en materia administrativa e institucional. Incluso se llegó a proponer un modelo de concesión según el cual el sector privado debía operar el servicio. El Alcalde de Bogotá construyó parte de la troncal de la Caracas, pero su operación continuó dándose a través de los permisos dados por el Distrito a actores privados que funcionaron bajo el modelo de la competencia en el mercado. A pesar de lograrse avances en la movilidad en esta vía, sobre todo en cuanto al aumento de la velocidad de los vehículos, la troncal entró en desprestigio y se convirtió en una tenebrosa tierra de nadie, sucia, agresiva e insegura, junto con la incapacidad de los transportistas, en ese momento atomizados en incontables propietarios de buses de comportamiento anárquico en intangibles empresas, llevaron al fracaso

del proyecto y a la concepción del sistema de Transmilenio que basado en la responsabilidad empresaria.

10.2.1 Transmilenio

Es el sistema de transporte masivo tipo BRT que funciona en la ciudad de Bogotá, Colombia. Su construcción se inició en 1998, durante la alcaldía de Enrique Peñalosa, inaugurado el 4 de diciembre de 2000, entró en operación el 18 del mismo mes, con las troncales (líneas) de la Avenida Caracas (hasta la Avenida de los Comuneros o Calle Sexta) y la Calle 80. Desde entonces se han abierto varias nuevas troncales y hay otras que están en proceso de construcción.

El Sistema de Transporte Masivo del Tercer Milenio -TransMilenio- hace parte del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) de Bogotá, que incluye la red de ciclorrutas y los proyectos futuros del Tren de Cercanías y la primera línea de Metro.

Con la inversión financiada con un porcentaje de la sobretasa a los combustibles y los aportes del Distrito Capital y el Gobierno Nacional, se pudo dar inicio a este servicio. La construcción de la infraestructura y del sistema vial, y el mantenimiento de éstos, los desarrolla el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). El sistema consiste en vehículos articulados con paradas fijas en estaciones exclusivas. Los usuarios pagan 1.700 pesos colombianos en taquillas localizadas en cada estación.

Funciona como un metro pero con autobuses articulados. Así, TransMilenio es un sistema de autobús de tránsito rápido. Por lo general, hay doble vía de exclusividad en los dos lados de la estación, para permitir que los articulados de servicio expreso sobrepasen a los de servicio corriente.

El sistema está basado en la Rede Integrada de Transporte de la ciudad de Curitiba, pero con algunas diferencias, puesto que se fueron incorporando innovaciones tanto aprendidas en previos proyectos BRT como aquellas desarrolladas por el propio equipo de ingenieros en Bogotá. El sistema TransMilenio es el tercero de este tipo BRT implantado en Latinoamérica (el primero fue el de Curitiba en Brasil y el segundo el Trolebús de Quito en Ecuador), el primero en Colombia y uno de los más exitosos debido a la gran densidad urbana que tiene Bogotá, por ello ha sido tomado de modelo para algunos de los demás proyectos de este tipo que se están adelantando en algunos países de Hispanoamérica. En el sistema TransMilenio se implementó una uniformidad total en cuanto a color de los buses, sin importar la ruta, y la uniformidad de pago, permitiendo que con un pasaje que tiene una tarifa única, el pasajero puede viajar en cualquiera de los horarios del día en los que el sistema se encuentra operativo, esto ha permitido mejor eficiencia en el recaudo y un mayor impacto favorable en los usuarios.

TransMilenio es un sistema cuya infraestructura (vías y estaciones), se desarrolla con recursos públicos, y la administración, planificación y organización del sistema la hace una empresa pública, TransMilenio S.A. Sin embargo, los vehículos son propiedad privada, el recaudo lo hace otra empresa privada (Angelcom), y el Distrito de Bogotá recibe el tres por ciento, 3%, de las utilidades, con las que debe mantener la infraestructura del sistema, mientras los transportadores se reparten el resto.

10.2.3 Sistema De Transporte Público Colectivo

Más de 14.000 autobuses, busetones, busetas y microbuses (a 2009), prestan el servicio de transporte urbano en la ciudad. Cerca de 66 empresas afilian los vehículos de varios miles de pequeños propietarios. Este sistema de transporte sigue siendo la base principal del transporte en la ciudad.

A diferencia del transporte público masivo (TransMilenio), estos servicios cobran una tarifa nocturna (después de las 8 PM) y festiva, aumentando el valor del pasaje \$50 pesos colombianos.

El servicio ha mejorado en los últimos años con la adquisición de nuevos vehículos, pero aún circulan buses que llevan más de 20 años de circulación, generando una contaminación ambiental muy fuerte.

La incapacidad del estado en regular la operación eficiente y los incentivos dados por el sistema, ponen a que todos los conductores (independientes) quieran operar la mayor cantidad de horas. Como el ingreso es proporcional al número de pasajeros transportados, se genera una "sobre-oferta" y un comportamiento de competencia caótica conocido como la "guerra del centavo".

10.3 SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP

El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) es el nuevo sistema de transporte que da paso a la integración operacional y tarifaria de los anteriores buses del Sistema de Transporte Colectivo y los del sistema TransMilenio. Con el sistema integrado de transporte, los usuarios pueden hacer transbordos con el pago de una fracción del segundo pasaje.

Uno de las principales diferencias del SITP (comparado con el sistema colectivo) es la vinculación de los privados por medio de contratos de concesión. Para ello, la ciudad fue distribuida en trece zonas (y una zona neutra no asignada), las cuales fueron ofrecidas por licitación para su operación, junto a las futuras troncales de TransMilenio. Las trece zonas fueron adjudicadas a 8 operadores. El antiguo esquema de afiliación, consistía en adjudicar permisos y rutas a los privados. Ahora, los contratos obligan a los operadores a cumplir unos requisitos. En caso de que no cumplan, se hacen acreedores de multas y sanciones.

Las zonas son: Suba Oriental; Suba centro; Calle 80; Engativá; Fontibón; Kennedy Norte; Kennedy; Bosa; Perdomo; Ciudad Bolívar; Usme y San Cristóbal. La zona neutra corresponde al Centro Expandido de Bogotá y no es asignado a ningún operador, por ser una zona hacia donde se dirigen buena parte de los viajes.

El SITP está contemplado en el Plan Maestro de Movilidad, que el Alcalde Samuel Moreno Rojas, se lo ofreció en su campaña a la ciudad, como una de las más importantes alternativas para mejorar la calidad de vida de la ciudad y para darle a Bogotá una movilidad sostenible.

Así mismo transformará por completo la vida de la ciudad, mejorará ostensiblemente la movilidad de la ciudad, habrá más seguridad vial, no habrá guerra del centavo, no habrá tres busetas peleándose un pasajero, sino tendremos una flota organizada, limpia, bien mantenida, con horarios y traerá grandes beneficios, sobre todo a los sectores trabajadores de la ciudad. Se tenía proyectado que inicie la implementación en el primer trimestre de 2011 y se tomará dos o tres años en estar completamente desarrollado.

El SITP es un desafío para Bogotá, porque pretende integrar los dos modos que existen hoy, es decir el Sistema de Transmilenio con el del Transporte público colectivo, dando un modelo contractual con el fin de formalizar y poder ofrecer un mejor servicio que el que se presta en la actualidad. Con la implementación del SITP la ciudad está apostando al Transporte Público como Política Pública, teniendo en cuenta que el sistema tradicional está perdiendo demanda, pues mucha gente se está pasando al transporte particular, generando congestión y caos en la movilidad de la ciudad.

CONCLUSIONES

- El contrato de concesión es una modalidad de cumplimiento de los fines estatales, mediante la cual se benefician mutuamente tanto el sector privado como el público.
- La evolución del transporte público en Bogotá demuestra los efectos positivos de concesión, en cuanto a la prestación del servicio en manos de particulares vigilados por el sector estatal.
- La ciudad no es estática, requiere transformaciones de fondo proporcional a su crecimiento, por ello se debe acudir a políticas públicas para la escogencia de los proponentes y oferentes a quienes se les va a adjudicar el contrato y la asignación de cuadrantes o áreas de la ciudad según las necesidades del sector.
- El SITP busca integrar el transporte público tradicional con Transmilenio, lo cual implica la liquidación de las empresas de transporte actuales y el establecimiento de modernas empresas que sean reguladas en forma análoga al Transmilenio.
- Las licitaciones Públicas, su estructura y lineamientos deben ser objeto de análisis e implementación de acuerdo a las necesidades actuales que permitan ofrecer mejor calidad de vida a los bogotanos y se sujeten a la normatividad legal y constitucional vigente.

BIBLIOGRAFIA

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA 1991

CUELLO DUARTE Francisco. Contratos de la Administración Pública. Tercera Edición. Bogotá D.C. Ecoe Ediciones. Julio de 2009.

Decreto 2474 (07, julio, 2008) por el cual se reglamentan parcialmente la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007 sobre las modalidades de selección, publicidad, selección objetiva, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2008. No. 47.043.

ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. Manual de buenas prácticas de contratación. E-book. 2010.

FLECHAS CAMACHO, Ana Lucia. Planificación de la Movilidad y Políticas Públicas para el Transporte en Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 28 de Noviembre de 2007

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN, ICONTEC. Referencias bibliográficas. Contenido, forma y estructura. NTC 5613. Bogotá. 35

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN, ICONTEC. Referencias documentales para fuentes de información electrónicas. NTC 4490. Bogotá.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN, ICONTEC. Documentación. Presentación de tesis, trabajos de grado y otros trabajos de investigación. NTC 1486. Bogotá.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN, ICONTEC. Documentación. Citas y notas de pie de página. NTC 1487. Bogotá.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN, ICONTEC. Referencias bibliográficas. Contenido, forma y estructura. NTC 5613. Bogotá.

Ley 80 (28, octubre, 1993). Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993. No. 41.094.

Ley 1150 (16, julio, 2007). Introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2007. No. 46.691.

MATALLANA CAMACHO, Ernesto. Manual de contratación de la Administración Pública. Editorial Norma. Año. 2010

ROA ROJAS, Hernán y ROA DÍAZ Cornelio. Régimen de Contratación Estatal. Bogotá. Ecoe Ediciones. Septiembre de 2008.

SOLANO SIERRA Jairo Enrique. Contratación Administrativa. Cuarta Edición. Bogotá D.C. Ediciones Doctrina y Ley Ltda. 2010.

CIBERGRAFIA

CORPORACIÓN TRANSPARENCIA POR COLOMBIA. Capitulo Transparencia Internacional. Transparencia en la contratación. {en línea}

<http://www.transparenciacolombia.org.co/CONTRATACION/tabid/68/Default.aspx>
INSTITUCION EDUCATIVA TECNICO INDUSTRIAL SIMONA DUQUE. Normas Icontec. Normas de presentación para trabajos (seminarios de grado, pasantías, monografías, tesis y otros trabajos escritos) {en línea}

<http://www.slideshare.net/guest5672989/normas-icontec>

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA. FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS. Dirección de Investigaciones. Pautas para presentación de Trabajos e informes. SEPTIEMBRE DE 2005. {en línea}

[http://administracion.uexternado.edu.co/pdf/Trabajos%20\(Pautas%20de%20presentaci%C3%B3n\).pdf](http://administracion.uexternado.edu.co/pdf/Trabajos%20(Pautas%20de%20presentaci%C3%B3n).pdf)