

Chapinero y Santa Fe, donde más roban

La Veeduría Distrital presentó un informe que señala que Bogotá tuvo el año pasado una tasa de hurtos de 1.477 por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con el documento, las localidades más afectadas fueron Chapinero y Santa Fe, donde la tasa de atracos callejeros fue de 8.317 casos y 7.845, respectivamente.

En la escala sigue La Candelaria, con 7.238;

Teusaquillo, 5.256, y Los Mártires, con 4.297.

En contraste, las zonas donde se registraron los menores indicadores fueron Sumapaz (145 por cada 100.000 habitantes), Ciudad Bolívar (579) y Usme (722). Ante este panorama, la Veeduría solicitó al Distrito implementar el Plan Integral de Seguridad, Convivencia y Justicia 2017-2020.

Bogotá

Scotiabank Colpatría S.A. informa las tasas de interés vigentes para junio de 2019

PRODUCTOS	Tasa M.V.	Tasa E.A.
	Compras/Avances	
Tarjetas de Crédito: Red Scotiabank Colpatría y Red Colpatría Multibanca del Grupo Scotiabank	2,1408%	28,94%
Tarjeta Crédito Fácil CODENSA Tarjeta Enertolima	2,1408%	28,94%

Las tasas aplican para las dos redes del Banco Scotiabank Colpatría S.A.



© Marca registrada de The Bank of Nova Scotia, utilizada bajo licencia.



Las 48 rutas de Tranzit recorren, además de Usme, zonas de Antonio Nariño, Rafael Uribe Uribe y Sumapaz. / Diego Cuevas

El operador de Usme fue el único de los siete que no firmó el otrosí

Los caminos de Tranzit, el operador del SITP que rechazó la renegociación

Aceptar el otrosí, sacar a flote su reorganización o la liquidación: sus opciones. En el medio están los usuarios y aunque el Distrito garantiza la prestación del servicio, pequeños transportadores dicen que solo hay 150 buses de 700.



FELIPE GARCÍA ALTAMAR

fgarcia@elespectador.com
@FelipeAltamar

Siete meses duraron las reuniones entre el Distrito y los representantes de los operadores del SITP, antes de firmar la renegociación de los contratos, con lo que esperan sacar al sistema de la crisis. Pese a que los voceros de la Alcaldía se mostraron satisfechos y compararon esta misión con la difícil tarea de desactivar una bomba, aún hay un aspecto que impide que el pacto sea totalmente exitoso. Tranzit S.A.S., encargada de 48 rutas en Usme, fue la única que se negó a firmar el acuerdo, aumentando la in-

certidumbre sobre su futuro.

No solo porque se queda por fuera del paquete de acuerdos por buscar sacar a flote a los operadores del SITP, sino porque es una de las tres sociedades del sistema (las otras son Suma y Masivo Capital) en reorganización empresarial ante la Superintendencia de Sociedades. Aunque Tranzit ya presentó a sus acreedores un proyecto para pagar hasta 2036 sus deudas y poder empezar de cero, las negociaciones no han sido fáciles.

Es justo lo que hay alrededor de este trámite lo que llevó a sus directivos a rechazar la renegociación. Aunque los voceros del operador se abstuvieron de dar declaraciones públicas, este medio conoció que Tranzit no está dispuesto a renunciar a los recursos que le está reclamando a Transmilenio (TM)

por posibles incumplimientos, petición que estudia un tribunal de arbitramento.

"Hay una cláusula del otrosí, la cual dice que, al firmar la renegociación, los operadores deben desistirse de cualquier reclamo anterior. Hay un proceso en el que reclamamos \$34.000 millones y al momento de firmar el documento estaríamos renunciando a eso. A Tranzit le deben kilómetros en vacío y hay otros incumplimientos, así que no podemos permitir que una cláusula borre las deudas", afirmó la fuente del operador.

El Distrito, para calmar las aguas, afirmó que la decisión de Tranzit no es definitiva y que buscará convencer a este operador, que a diario moviliza 200.000 usuarios de las localidades de Usme, Antonio Nariño, Rafael Uribe Uribe y Suma-

paz. La gerente de TM, María Consuelo Araújo, aseguró que "se seguirá estudiando el caso y en los próximos días se podría generar un acuerdo". Araújo también dio un parte de tranquilidad a los usuarios del suroriente al agregar que, pese al tropiezo, el servicio estará garantizado en la zona.

Aunque la impresión inicial es que la decisión de Tranzit tiene que ver con su reorganización, para el vocero de los operadores del SITP, Marco Tulio Gutiérrez, deben existir otras razones. Para sustentar su afirmación puso como ejemplo las otras dos empresas que, a pesar de estar también en reorganización, firmaron la renegociación, al verla como una oportunidad para tener un trámite más fluido ante la Supersociedades.

"Pensaría que tienen un tema muy complejo, porque se buscó la forma de aliviar económica, administrativa y jurídicamente a todos los operadores. A Masivo Capital le autorizaron esta semana el acuerdo de reorganización y creemos que a Suma, con el otrosí, también se lo aprobarán. Esperamos que Tranzit se sume y luego vayan a la Supersociedades a buscar salidas, porque formalmente no tienen más plazo", sostuvo Gutiérrez.

Piden liquidar

La situación de Tranzit es compleja y contrasta con la ilusión de los demás operadores de poder saldar sus deudas con el sector financiero, que superan los \$2,7 billones.

Aunque pidió un plazo adicional a la Supersociedades para ajustar el acuerdo de reorganización, se lo rechazaron. Por este y otros motivos, hay grupos que piden su liquidación. Al menos así lo hace Fernando Rojas, representante de las empresas de autopartes, que quedaron en los últimos renglones en la tabla de prelación de pagos. Para él, es mejor eso y recuperar hoy algo de dinero que esperar hasta 2036 a que le empiecen a pagar.

En sintonía está Betty Angel, quien representa a un grupo de setenta pequeños transportadores que entregaron sus buses a Tranzit cuando inició su operación. Ella comenta que el concesionario no les paga hace más de dos años, justificándose en la reorganización en la que ni siquiera los reconocen como rentistas. Denuncia, además, que de los 700 buses con los que inició el operador, hoy solo tiene en las calles 150. Los demás están en dos patios, varados o desguazados, pues tomaron sus partes como repuestos.

"Estamos pidiendo en memoriales a la Supersociedades y a TM la liquidación de la empresa, porque no es viable. Tiene muchas deudas y no cumple con los gastos administrativos". Sin embargo, más allá de esto, tiene su propia teoría: cree que el operador está buscando la liquidación, para quedar "limpio" y de esta manera luego participar en la licitación de las zonas que hoy tienen SITP provisional (Perdomo, Suba Centro y Fontibón, tras la liquidación de Coobús y Egobús). "Está pendiente la licitación de Fase V y es probable que ahí incluyan las rutas de Tranzit", agregó.

Las solicitudes aumentan e incluso ya se escuchan políticos pidiéndole a la Supersociedades la disolución del operador. El concejal Roger Carrillo (Partido Conservador) aseguró que "esta es la coyuntura para hacerlo. Esto será bueno para las partes, en especial para la ciudad, porque se contrataría a otro operador que realmente preste un servicio oportuno".

Los caminos de Tranzit son espinosos, pero en las próximas semanas podría decidirse si renegocia o se liquida. Hay una tercera vía: continuar el proceso de reorganización, pero en esta tiene el tiempo en contra. Por ahora, para evitarlo, insistirá en que le den treinta días más para ajustar su acuerdo. Mientras los usuarios siguen padeciendo la crisis de este operador y esperan saber cuál será su destino, los demás operadores empezarán a trabajar con el fin de que las promesas de la renegociación se traduzcan en un verdadero salvavidas para el SITP. ▀