



2014

INFORME DE GESTIÓN DE GERENCIA



FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE

Contenido

1.	Integración Medio de Pago	4
1.1.	Resumen de Logros:.....	19
2.	SITP.....	21
2.1.	Plan de Implementación	21
2.1.1.	Generalidades	21
2.1.2.	Avance a septiembre de 2012.....	27
2.1.3.	Avance a Junio 9 de 2014	28
2.1.4.	Factores exógenos	37
2.2.	Cantidad de flota del TPC vinculada al SITP y Proceso de Desintegración:	42
2.3.	Operación Carrera 7ma	44
2.3.1.	Diseño Conceptual y Operacional	44
2.3.2.	Diseño de Flota.....	46
2.3.3.	Operación al Aeropuerto Eldorado.....	47
2.4.	Infraestructura	50
2.4.1.	Estado a Octubre 2012	50
2.4.2.	Estado a 09 Junio de 2014.....	52
3.	Alianzas Público Privadas	63
3.1	Proyectos de Asociación Público Privadas - Sistema de Trenes Ligeros.....	63
3.2	Proyecto de Asociación Público Privada - Sistema Troncal Fase I Y Fase II. App Bogotá Elektrika.	65
3.2.1	Actividades Realizadas	67
3.3	Convenio CAF	71
3.4	Adquisición de Acciones de la Empresa Férrea Regional.....	71
3.5	Convenio Corredores Férreos.....	72
3.6	Plan de Ascenso Tecnológico	72
3.6.1	Generalidades	72
3.7	Cicloparqueaderos.....	83
3.7.1	Generalidades	83
3.7.2	Divulgación	84
3.7.3	Reglamentación.....	86
3.7.4	Adecuación de estaciones con cicloparqueaderos	87
4.	Medidas tomadas para el mejoramiento del servicio Troncal	88
4.1.	Ampliación de Horarios.	88

4.2.	Ruta Temporal T05 (Calle 80 - Calle 72).....	90
4.2.1	Descripción del Trazado de la Ruta	90
4.2.2	Paraderos	90
4.3.	Ruta temporal sobre la troncal Suba hasta la Carrera 7.....	91
4.4.	Solicitud de Flota Adicional.....	95
5.	Negociación FI y FII	99
5.1.	Estado a Octubre de 2012.....	101
5.2.	Estado a 09 Junio de 2014.....	101
6.	Procesos De Incumplimiento a operadores.	104
6.1.	Coobus y Egobus.....	104
6.1.1.	COOBUS.....	104
6.1.2.	EGOBUS.....	120
6.2.	Procesos incumplimiento otros operadores:.....	127
6.3.	Procesos de Arreglo Directo.	132
7.	Estructuración Planta de Personal de Transmilenio S.A.	136
7.1.	Proceso de Gestión de Talento Humano	136
7.2.	Informe del proceso de vinculación de la planta de personal.....	138
7.3.	Informe de resultados proceso de reestructuración orgánica y funcional de la entidad. .	140
8.	Actividades Realizadas por la Subgerencia de Negocios.....	144
8.1.	Gestión de Conocimiento:	144
8.1.1.	Educación Continuada:	144
8.1.2.	Visitas Técnicas:	144
8.2.	Gestión de Infraestructura:	145
8.2.1.	Padrinazgo de Estaciones (Naming Right):.....	145
8.2.2.	Arrendamientos de Infraestructura:.....	145
8.2.3.	Explotación de los Espacios Publicitarios en la Infraestructura de las Fases I Y II del Sistema Transmilenio:.....	146
8.3.	Gestión de Marca:	147
8.3.1.	Derecho Marcario:.....	147
8.3.2.	VI Feria Internacional De Transporte Masivo.....	147
9.	Anexo 1: Acciones Realizadas Subgerencia de Comunicaciones SITP.....	148
10.	Anexo 2. Plan de Mejoramiento Contraloría de Bogotá	148
11.	Anexo 3. Estado Contable de Transmilenio S.A.....	148

12.	Anexo 4: Ejecución Plan de Desarrollo Años 2012 y 2013.	148
13.	Anexo 5: Manuales y Procedimientos.....	148
14.	Anexo 6. Paz y Salvo Inventarios de Transmilenio S.A.	148

FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE

Informe de Gestión

(10 Octubre 2012-9 de Junio 2014)

1. Integración Medio de Pago

De la manera más atenta me permito poner en su conocimiento los logros, el estado actual y la relación de actividades realizadas en materia de integración del medio de pago, desde Octubre de 2012, mes en el que inicié mi gestión al frente de la Gerencia General de Transmilenio S.A.

A la fecha los resultados concretos en esta materia son los siguientes:

- Todas las estaciones del Sistema permiten el acceso con tarjetas cliente frecuente y monedero.
- Todas los buses zonales del SITP permiten el acceso con las tarjetas cliente frecuente, monedero y Tullave.
- Además de que todas las estaciones de la Fase 3 y la totalidad de los buses zonales que reciben los 3 tipos de tarjetas existentes, se han instalado 113 torniquetes que reciben las tarjetas Tullave, en algunas estaciones y portales de las fases 1 y 2. De esta manera se permite en dichas estaciones y portales el acceso con los tres tipos de tarjetas.

Estos resultados son la diferencia con el momento de mi llegada cuando encontré un proceso paralizado y sin avances, en el que había pasado un año sin que se lograra acordar la propuesta de integración del medio de pago entre los operadores de recaudo.

Durante este proceso ha quedado demostrado que la integración del medio de pago no puede estar sujeta al interés particular de empresarios:

La solución de integración del medio de pago adoptada y exigida por Transmilenio a los operadores de recaudo se fundamenta jurídica y técnicamente en el Decreto 309 de 2009, artículo 19, numeral 19.2: "(...) c. integración del medio de pago: Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema."

Definición que tiene tres pilares: El usuario o ciudadano, su derecho para acceder y utilizar los servicios del sistema (sin restricciones) y el único medio de pago, definido en otra norma como *"la tarjeta inteligente sin contacto"* dejando claro que no se aceptan otros medios de pago tales como monedas, fichas, boletos magnéticos, tarjetas de crédito, etc.

Este objetivo en manos de los operadores de Recaudo no avanzó durante 2012, como es ampliamente conocido. Tiempo en el cual TransMilenio hizo todos los análisis necesarios que condujeron en abril de 2013 a la expedición de la Resolución 125 que adoptó la propuesta de integración que presentó Recaudo Bogotá; contratista que tenía la obligación de presentar una propuesta e implementar la integración.

A continuación se presenta una breve relación de las actividades realizadas:

Antes de expedir la Resolución 125 de Abril de 2013, por la cual se adopta la propuesta de integración del medio de pago:

1. Revisión técnica con los asesores externos de la Universidad de los Andes

Logit-Logitrans y la Universidad de los Andes manifestaron en sus conceptos que las 4 alternativas son posibles tecnológicamente, pero considerando aspectos relacionados con impacto al usuario, nivel de integración e impacto operativo, entre otras, las dos empresas de consultoría coincidieron en que la número 1 es la técnicamente ideal, pero a su vez, Uniandes advirtió que la alternativa número 4 tendría menos impactos frente a la ciudadanía.

TRANSMILENIO S.A. entendió que a pesar de que la alternativa 1 es técnicamente viable, no contemplaba obligaciones contractuales relacionadas con la coexistencia de los contratos y de los medios de pago, ya que tenía como premisa que la única tarjeta válida fuera la de Recaudo Bogotá, obligando al retiro de más de 7 millones de tarjetas que se expidieron para las fases 1 y 2 del sistema, para reemplazarlas por la tarjeta TULLAVE.

A su vez la alternativa 4, que también es posible técnicamente según Uniandes, era susceptible de mejorar para que cumpliera integralmente los requisitos contractuales de la integración de manera que beneficiara al ciudadano, incluyendo acceso y recarga en todos los puntos del Sistema.

2- Reuniones con los concesionarios

Con el propósito de evidenciar si estas propuestas eran susceptibles de mejorarse o se podía construir una quinta que permitiera solucionar el problema de la integración, el Gerente adelantó unas reuniones con cada uno de los concesionarios durante los días 10 y 11 de diciembre.

- En la reunión con RECAUDO BOGOTÁ esta empresa expuso que retiraba la alternativa cuatro e insistió en que la única aceptable para ellos es la alternativa 1, con el argumento de que la alternativa 4 no había sido aceptada por Angelcom y UT Fase II.

Ante ello el Gerente de TRANSMILENIO SA les manifestó que si tuviera sentido ese planteamiento no habría ninguna alternativa sobre la mesa.

Durante el desarrollo de esta reunión TRANSMILENIO SA resaltó la importancia de que cualquier ciudadano pueda ingresar en cualquier punto del sistema sin importar la tarjeta con que lo haga, entendiendo así la integración del medio de pago.

- En la reunión con ANGELCOM y UT FASE II, con el mismo propósito de determinar si se podía encontrar una alternativa más efectiva para la integración nos encontramos con que estos concesionarios no aceptan la tarjeta Tullave porque no es de la misma tecnología Mifare de la Tarjeta Capital.

TRANSMILENIO SA basado en los conceptos técnicos de sus asesores evidenció que la compatibilidad técnica entre estas tarjetas es perfectamente posible a través de la plataforma de carga y lectura, así como que la tarjeta Tullave cumple cabalmente con la norma ISO 14443 A exigida en el contrato, mientras que la Tarjeta Capital no cumple con todos los ítems de dicha norma; lo cual es entendible tratándose de que las tarjetas de fase I y II se implementaron con la tecnología disponible en el año 1999.

3- Comité de Recaudo del 14 de diciembre en la Alcaldía Mayor de Bogotá

Ante lo que fue calificado por el Dr. Sanclemente como un “diálogo de sordos” por parte de los operadores de recaudo, el gerente solicitó al Alcalde Mayor que presidiera el Comité de Recaudadores para que evidenciara las complejidades de este proceso y allí el Alcalde Mayor planteó dos alternativas de decisión unilaterales y una tercera sujeta al común acuerdo de las partes:

- a. Exigir el cambio de la tarjeta Tullave por una que con interfaz compatible con la Tarjeta Capital, también denominada Cliente Frecuente o Monedero. Este cambio sería a costo del Operador Recaudo Bogotá.
- b. Terminar unilateralmente el contrato de UT Fase II, o de Angelcom, o de ambos concesionarios, para implementar la alternativa 1. Los costos que conllevaría esta decisión serían por cuenta del operador Recaudo Bogotá.
- c. Buscar un Conciliador Técnico a nivel internacional que defina cuál es el camino que se deberá implementar, con obligación de aceptación para las partes de lo que ese experto técnico defina. Los costos de esa mediación serían por parte de los concesionarios en iguales proporciones. Siempre y cuando las partes lo aceptaran.

Inmediatamente presentadas las opciones, UT Fase II manifestó que no aceptaría la opción c. de un mediador técnico internacional. Por ser la única opción sujeta al común acuerdo, se entendió que esta opción c. quedaba descartada.

A su vez Recaudo Bogotá expresó que la tarjeta Tullave cumple estrictamente con lo previsto en el contrato 01 de 2011 y que la integración con las tarjetas de la fase I y II es perfectamente posible haciendo ajustes en desarrollo de su plataforma tecnológica. De esta manera volvió a poner sobre la mesa en este Comité, la Alternativa número 4.

Finalmente, el Alcalde Mayor informó que adelantaría una reunión de trabajo con acompañamiento de la Procuraduría para socializar la decisión y que si allí no se lograba un acuerdo entre los concesionarios, notificaría la decisión correspondiente.

4- Reunión entre el Alcalde Mayor, el Gerente de TRANSMILENIO S.A. y Recaudo Bogotá

Como consecuencia de la postura del Sr Alcalde en este Comité de Recaudo, la Junta Directiva de dicha empresa en cabeza del sr. Pedro Luis Ruano pidió mediante oficio al Alcalde Mayor que los recibiera con carácter urgente para tratar el tema de integración del medio de pago.

El 19 de diciembre de 2012 tuvo lugar esta reunión entre el Sr. Alcalde, el Gerente de TRANSMILENIO S.A. y la Junta Directiva de Recaudo Bogotá. Allí el mencionado concesionario manifestó que la integración de los medios de pago depende únicamente de que UT Fase II entregue una información mínima necesaria relacionada con la estructura lógica de grabación de las tarjetas (mapping), unos módulos SAM de muestra (parecidos a la tarjeta SIM de un celular) e información relacionada con planos de distribución física de los equipos lectores, entre otros. Con esa información, Recaudo Bogotá afirmó que podía garantizar que en cuatro meses a partir del recibo de dicha información estarían los medios de pago integrados.

Como alternativa, en caso de que UT Fase II no accediera a entregar dicha información, el concesionario Recaudo Bogotá entregó al Gerente de TRANSMILENIO SA, en presencia del Alcalde toda la información requerida para que fuera UT Fase II quien hiciera los desarrollos, pero advirtiendo que en este caso la integración podría demorar más de ocho meses.

5- Demostración por parte de Recaudo Bogotá de que las tarjetas Mifare Clasic e Infineon pueden ser cargadas y leídas en los equipos de la fase III

El día 20 de diciembre el operador Recaudo Bogotá hizo una demostración de que la tarjeta Mifare Clasic que se utiliza en la Fase I y II se podía leer para descargar saldo y recargar en los equipos de la Fase III. Con esto pretendía desvirtuar incompatibilidad técnica de las tarjetas y demostrar que a través de su plataforma, desarrollando una interface de software y con un mapping y tarjeta sam, en este caso creados por Recaudo Bogotá sobre una tarjeta Mifare Clasic, era posible la lectura y recarga de las dos tarjetas en una estación del sistema.

Basado en esta prueba Recaudo Bogotá volvió a insistir en que requería la información de UT Fase II para adelantar la integración del medio de pago.

6- Reiteración por parte del Ente Gestor a UT Fase II para que entregue la información requerida

Mediante oficio 2012EE11731 suscrito por el Gerente General de TRANSMILENIO S.A. se conminó al Concesionario UT Fase II a entregar la información requerida por Recaudo Bogotá para adelantar la integración del medio de pago, teniendo en cuenta que ante pedidos anteriores UT Fase II manifestó que *“no consideraba oportuno ni pertinente”* entregar la información requerida por el Ente Gestor.

El mencionado oficio hizo una relación detallada de las obligaciones contractuales, de la información que se requiere y de las consecuencias asociadas al incumplimiento contractual que se presentarían por no entregar dicha información.

7- Reunión con la Procuraduría para solicitar acompañamiento en la toma de la decisión que profiera el Alcalde Mayor.

Conforme a lo anunciado por el Alcalde Mayor, el Gerente de TRANSMILENIO SA y su grupo de asesores técnicos y jurídicos llevó a cabo una reunión el 26 de diciembre con la Procuraduría General de la Nación a instancias de la Dra. Tatiana Londoño y sus delegados, en donde se informó con todo detalle los avances y complejidades de este proceso.

Como resultado de esta actividad se propuso adelantar una mesa de trabajo entre todos los actores para la tercera semana de enero de 2013, que incluía a los Concesionarios de Recaudo así como al Ente gestor con sus asesores técnicos y jurídicos.

El objetivo de esta reunión era buscar el acuerdo final de la solución de integración que se debería implementar, o anunciar por parte del Alcalde Mayor cual sería la decisión unilateral que tomará la administración.

Paralelo a estas mesas de trabajo con la Procuraduría, también el Gerente de TRANSMILENIO S.A. solicitó audiencia con el Contralor Distrital, para ponerlo al tanto de la situación y las alternativas de decisión unilaterales entre las que optará el Sr. Alcalde Mayor.

8- Reunión con Angelcom SA y UT Fase II

Por considerarlo un acto de transparencia y equidad, el Gerente de TRANSMILENIO S.A. citó a los Representantes Legales de Angelcom y UT Fase II para notificarles personal y directamente lo

ocurrido en la reunión extraordinaria que pidió la Junta Directiva de Recaudo Bogotá con el Alcalde Mayor.

Les puso de presente que dicho concesionario entregó toda la información de su *know –how* empresarial en el despacho del Alcalde para facilitar la integración y los invitó a que ellos hicieran entrega de la información necesaria para que Recaudo Bogotá realizara la integración en un término de cuatro meses.

Los representantes legales de estos concesionarios manifestaron no entender la propuesta de Recaudo Bogotá, se les explicó más detalladamente y manifestaron que hacer integración con la tarjeta de Recaudo Bogotá traería problemas operacionales.

Ante esta posición Transmilenio SA les manifestó que estos problemas siempre son esperables en todo proceso de integración independiente de las tarjetas que se usen y que los contratos prevén la coexistencia de los recaudadores, integración del medio de pago y de tarifas, del subsistema de información y de la plataforma tecnológica.

9- Convocatoria de 12 Comités de Recaudo para 2013

Como una medida de seguimiento permanente al Comité de Recaudo, y revisado el protocolo de los mismos se encontró que era importante hacer dichas reuniones mensuales, por el Gerente general de TRANSMILENIO S.A. notificó mediante oficios 11825, 11828 y 11831 a los Representantes Legales de los 3 recaudadores para que agendaran en la última semana de cada mes, el Comité de Recaudadores.

Finalmente, ante la improductividad de dichos Comités se acogió la recomendación de la Veeduría Distrital en el sentido de suspender su realización desde el mes de mayo de 2013.

10- Reunión con la Procuraduría General de la Nación y con la Contraloría Distrital

Con presencia de los representantes legales de todos los recaudadores se hizo una reunión el 21 de enero de 2013 en la Procuraduría General, como se hizo referencia en el numeral 7; allí cada uno de los Representantes Legales hizo su intervención exponiendo los argumentos que a juicio de cada uno de ellos les ha impedido ponerse de acuerdo para la integración del medio de pago: Angelcom y UT Fase II porque considera que la tarjeta Tullave no es compatible, y Recaudo Bogotá porque considera que puede lograr la compatibilidad a través de unos desarrollos de Software pero requiere información que Angelcom le ha entregado de manera insuficiente.

En esta reunión se acordó realizar un Comité Técnico entre los expertos en el tema desde el punto de vista tecnológico a instancias de Transmilenio y se acordó realizarlo el 23 de enero.

11- Mesas Técnicas del 23 y del 30 de enero:

El 23 de enero se llevó a cabo la mesa de trabajo acordada para buscar un acuerdo a nivel técnico sobre la solución de integración del medio de pago. Allí Recaudo Bogotá hizo una presentación explicativa sobre la necesidad de información que tiene para hacer la integración, ampliando de esta manera lo solicitado mediante un documento de 44 páginas que a través de Transmilenio hizo llegar el 22 de enero a los operadores de Fase I y Fase II.

Durante la reunión, los funcionarios técnicos de Angelcom y de UT Fase II señalaron que la información solicitada no les dejaba dudas técnicas, pero pidieron aplazar la reunión debido a que el requerimiento estaba contenido en 44 folios y necesitaban tiempo para analizar el documento, a la vez que se comprometieron a que el 25 de enero informaban el estado de esa revisión para continuar el Comité Técnico durante el día 27 o 28 de enero.

Al finalizar el 25 de enero Angelcom, expresó por escrito que seguían analizando la solicitud de información. Ante esta situación el Ente Gestor programó continuar el Comité Técnico para el 29 de enero.

Ese mismo día 29, Angelcom envió una comunicación invitando para el día 30 de enero a los técnicos de Transmilenio con el fin de hacer una demostración sobre la integración entre tarjetas que tienen interfaz compatible con Mifare. TMSA aceptó la invitación y asistió con sus asesores técnicos de la Universidad de los Andes, a la vez que aplazó la mesa técnica del 29 para ese mismo 30 de enero.

En la demostración en laboratorios de ANGELCOM se observó lo que ya ha sido escrito y pronunciado ampliamente por los asesores técnicos y por Transmilenio durante todo el proceso: Personal técnico de TRANSMILENIO asistió a los laboratorios de pruebas de cada uno de los operadores, tanto de ANGELCOM y UT FASE II, como de RECAUDO BOGOTÁ y corroboró con el apoyo de estas entidades que los dos caminos son viables para lograr la compatibilidad de las tarjetas:

- a) *Utilizando tarjetas que tengan una interfaz de comunicación compatible con la interfaz de las tarjetas Mifare.* Esto quiere decir, mediante el uso de una tarqueta que emule las características de las tarjetas de fase 1 y 2. Demostrado en su laboratorio por ANGELCOM y UT FASE II
- b) *A través de dispositivos que permitan la interacción con las dos tarjetas.* Utilizando las tarjetas actuales del sistema. Demostrado en su laboratorio y en una estación de Fase III, por RECAUDO BOGOTÁ.

En las dos demostraciones realizadas independientemente por los operadores de recaudo se evidenció que para evidenciar la compatibilidad era indispensable utilizar lectores, equipos de recarga y BCAs. Y no como lo manifestaban los operadores de fase 1 y 2.

Durante la demostración realizada por ANGELCOM se observó cómo se podían recargar y leer dos tipos de tarjetas: la tarjeta capital y una tarjeta emuladora con interfaz compatible con Mifare; se apreció una presentación en Power Point y se recibieron algunos archivos ejecutables, así como la presentación mencionada y otros archivos que se requieren para hacer integración de tarjetas con interfaz compatible. Todo esto incluido en un CD y relacionado en un oficio remisorio con carácter confidencial por parte de Angelcom y con la expresa advertencia de que no se podía entregar a Recaudo Bogotá en razón a que entre ellos hay una demanda por competencia desleal. Esto motivó a que la información se dejara en custodia de Angelcom mientras se definía la posición jurídica en cuanto a dicha información.

En la Mesa Técnica del 30 y con presencia de todos los operadores de recaudo se dieron a conocer a Recaudo Bogotá los condicionamientos y el texto de la carta remisoria, sobre la cual el Subgerente Jurídico de Transmilenio advirtió que analizaría las implicaciones de la demanda por competencia desleal entre los operadores, pero de entrada consideraba que debe primar el

interés general de la prestación de un servicio público sobre las relaciones judiciales entre particulares.

12- Comité de Recaudo del 31 de enero.

El 31 de enero se llevó a cabo Comité de Recaudo, durante el cual se surtió la agenda del día, que incluyó la expresión de puntos de vista todos los actores. Además de los 3 operadores de recaudo y del Ente Gestor, se hicieron presentes delegados de la Superintendencia de Puertos y Transportes y la Procuraduría General de la Nación.

El Comité de Recaudo una vez más terminó sin acuerdo entre los operadores:

Angelcom S.A. y UT Fase II, insistieron en que la tarjeta compatible que exige el contrato se debe interpretar como “tarjeta con interfaz compatible y que en ese sentido la tarjeta tullave no tiene dicha interfaz”. Indicando también que la información necesaria para esta integración es la entregada el 30 de enero.

A su vez, Recaudo Bogotá S.A., insistió en que la tarjeta compatible que exige el contrato se debe interpretar como aquella que se logrará modificando los equipos validadores y la plataforma tecnológica, pero para ello requieren una información ya especificada de los operadores de Fase I y II, que se han negado a entregar¹.

Con esta discusión que fue permanente durante todo el proceso, el Ente Gestor dio por terminada la fase de acuerdos y concertación entre los operadores y anunció que estaría tomando una decisión con base en las alternativas que propuso el Sr. Alcalde Mayor en el Comité de Recaudadores del 14 de diciembre para el caso en que no se dieran los acuerdos o concertación para la integración entre los operadores de Recaudo.

Se advirtió que TMSA analizaría la información entregada por Angelcom desde los puntos de vista técnico y jurídico, para proceder a determinar su entrega al operador de Fase III y que esperaba que el próximo Comité fuera para implementar la hoja de ruta de la decisión que al respecto se tome.

13- Revisión de la información recibida y entrega de la misma a Recaudo Bogotá

TMSA evaluó jurídica y técnicamente la información recibida de ANGELCOM conjuntamente con asesores externos de la Universidad de los Andes y considero que la información era útil pero altamente insuficiente y además que dicha información recibida se ponía a disposición del Operador Recaudo Bogotá S.A.S., lo cual se notificó mediante comunicación del 10 de febrero, sujeta a que se suscribiera el correspondiente acuerdo de confidencialidad sobre el manejo de la misma.

¹ Los conceptos de la Universidad de los Andes afirman que los dos tipos de compatibilidad son válidos técnicamente: *“La UA encuentra que la compatibilidad debe darse entonces entre los dispositivos de lectura y recarga con las tarjetas y que esta compatibilidad se puede lograr de dos maneras: 1. A través de tarjetas que tengan una interfaz de comunicación compatible con la interfaz de las tarjetas Mifare como en la propuesta de los recaudadores actuales o 2. A través de dispositivos que permitan la interacción con las dos tarjetas como en el caso de la propuesta de RB sin que, a juicio de la UA, pueda decirse que alguna de las dos formas de hacerlo sea incorrecta”*. Por su parte Logit-Logitrans indicó como válida técnicamente la opción de integrar el medio de pago a través del sistema tarjeta-lector, que coincide esencialmente con lo afirmado por Universidad de los Andes.

El Operador de Recaudo Bogotá envió una propuesta de dicho acuerdo de confidencialidad que se radicó en TMSA el 11 de febrero y se entregó la información el 13 de febrero de 2013.

14- Nuevo requerimiento de información a Angelcom, recibo de la misma, validación y entrega a Recaudo Bogotá.

El 22 de febrero se recibió en TMSA respuesta al nuevo requerimiento de información y nuevamente se puso a disposición del concesionario Recaudo Bogotá el 26 de febrero después de haber sido revisada en el área técnica de TMSA.

15- Requerimiento contractual e inicio de proceso sancionatorio a UT Fase II y a Angelcom S.A.

Debido a la entrega incompleta de la información, con fecha 8 de marzo de 2013 se expidió Acto Administrativo número 2013EE2518, por el cual se hizo requerimiento contractual e inicio de proceso sancionatorio a UT Fase II y también con fecha 18 de marzo de 2013, mediante Acto Administrativo número 2013EE3088, se respondió al operador una comunicación y se ratificó la continuidad al proceso conminatorio so pena de sanción.

Igualmente y de manera paralela con fecha 8 de marzo de 2013 se expidió Acto Administrativo número 2013EE2519, por el cual se hizo requerimiento contractual e inicio de proceso sancionatorio a Angelcom y con fecha 18 de marzo de 2013, mediante Acto Administrativo número 2013EE3089, se respondió al operador una comunicación y se ratificó la continuidad del proceso conminatorio so pena de sanción.

16- Conminación a Recaudo Bogotá para que presentara una Alternativa de integración que cumpliera con lo exigido en el contrato, so pena de sanción

TRANSMILENIO S.A, después de hacer las evaluaciones técnicas y jurídicas a las propuestas que estaban sobre la mesa, presentados por los operadores con anterioridad y sobre los cuales estos no se habían puesto de acuerdo, concluyó que ninguna de ellas cumplía estrictamente con lo estipulado en los contratos, motivo por el cual TRANSMILENIO S.A. conminó al operador Recaudo Bogota a presentar una propuesta integral en un término máximo de 15 días calendario, incluyendo cronograma en el cual a partir de los 15 días de presentada, debía realizar una prueba real de la integración de las tarjetas de los operadores de Fase I y II con las de Fase III.

Entre las exigencias hechas se incluyó que la propuesta que se presentara debía contemplar la compatibilidad del medio de pago, la integración del medio de pago, la coexistencia con los contratos de concesión de Fase I y II, integración tarifaria y mantenimiento de los convenios existentes con universidades y sector financiero entre otros.

17- Reuniones con Representante Legal y miembro principal de la Junta Directiva de los operadores

Los días 14 y 20 de marzo se sostuvieron sendas reuniones con los representantes legales de los operadores de Fase I y Fase III respectivamente, así como con un miembro principal de la Junta Directiva de dichos recaudadores, en los que se precisó que el Ente Gestor no toleraría que se siga dilatando el proceso de integración y en el caso particular de Recaudo Bogotá S.A.S. se ratificó que la integración es su responsabilidad y que la misma es una obligación de resultado; igualmente a

Angelcom se le recordó su obligación de entregar la información que se requiera para el proceso de integración.

18- Recibo de Módulos SAM de Producción y de Pruebas

Como consecuencia de la conminación hecha por TRANSMILENIO S.A. al operador Angelcom, el 19 de marzo se recibieron por parte de TMSA de algunos módulos SAM de Producción y de Prueba; Estas tarjetas SAM de Fase I y Fase II con llaves de prueba fueron entregados el día 20 de marzo al operador Recaudo Bogotá S.A.S.

Los SAM de producción se declararon en disponibilidad para el operador, mediante el procedimiento de una cadena de custodia a partir del recibo de la propuesta por parte del Ente Gestor y de la debida solicitud.

19- Mesas de trabajo solicitadas por Recaudo Bogotá

Ante la conminación al operador de Recaudo Bogotá S.A.S. para que presentara una propuesta que cumpliera estrictamente con lo que requiere el contrato, dicha Entidad solicitó hacer unas presentaciones de los avances relacionados con su propuesta, los cuales tenían como objeto mostrar y recibir realimentación relacionada con el estricto cumplimiento de los contratos en las especificaciones solicitadas en el requerimiento.

Estas mesas de trabajo se llevaron a cabo el 14 y el 20 de marzo en instalaciones de TRANSMILENIO S.A.

20- Comité de Recaudadores del 22 de Marzo

Se realizó este Comité con presencia de los recaudadores, los asesores técnicos de la Universidad de los Andes, asesores jurídicos de Transmilenio y asistencia de la Veedora Distrital y de la Procuraduría General de la Nación.

En este Comité la Universidad de los Andes hizo una presentación en la que se aclaró dudas técnicas y definió el concepto técnico de compatibilidad, los estándares ISO 14443, las acusaciones de obsolescencia y se refirió al análisis de los conceptos del Austrian Institute of Technology, entre otros.

Por su parte el operador Recaudo Bogotá hizo una presentación básica y general de lo que estaba considerando en su propuesta de integración para atender el requerimiento del Ente Gestor y su obligación contractual. Se hizo énfasis por parte de TMSA acerca de que el tiempo máximo para presentar la propuesta de integración era el 01 de abril de 2013.

21- Mesa técnica el 26 de Marzo

Se realizaron mesas técnicas previstas en el Protocolo de Integración para realimentar al operador Recaudo Bogotá en la construcción de una propuesta de integración que sea viable y cumpliera con todos los requisitos contractuales. A estas mesas técnicas asistieron los asesores externos de la Universidad de los Andes, personal técnico del operador responsable de presentar la propuesta y funcionarios técnicos de TMSA.

22- Recibo de propuesta de Integración exigida por TMSA

El 01 de abril el operador Recaudo Bogotá S.A.S. presentó una propuesta de integración, exigida por TRANSMILENIO mediante acto conminatorio con advertencia de sanción, en la cual se le dieron 15 días hábiles para presentarla cumpliendo con todas las condiciones contractuales, tales como: integración del medio de pago, coexistencia de los contratos con los demás operadores, compatibilidad, etc.

23- Prueba de acceso con cualquier tarjeta de Fase I, II y III

El 16 de abril el operador Recaudo Bogotá S.A.S. hizo una prueba de integración del medio de pago en la estación corferias y en buses zonales, consistente con la propuesta recibida el 01 de abril, en la cual se utilizaron tarjetas de los operadores de Fase I, II y III escogidas aleatoriamente; en dicha prueba se evidenció la descarga de saldo, la funcionalidad de transbordo entre estación y bus y el registro de la operación en base de datos.

La prueba fue exitosa en su propósito y se realizó con diversas tarjetas provistas por TMSA y por los asistentes. De esta actividad se generó la correspondiente documentación técnica de prueba con resultados.

24 - Valoración de la propuesta recibida y solicitud de ajustes

TMSA en sus áreas internas relacionadas, así como con sus asesores jurídicos y tecnológicos externos revisó la propuesta recibida y encontró que la misma cumplía con lo exigido contractualmente, pero que tenía implicaciones operacionales que se requerían corregir. Así fue como mediante comunicaciones del 2013EE4191 y el 2013EE4755 de abril se solicitaron ajustes a la propuesta recibida.

25 - Adopción propuesta de integración – 30 de abril

El 29 de abril de 2013 mediante resolución 125, TRANSMILENIO S.A. adoptó la propuesta de integración presentada por el operador Recaudo Bogotá S.A.S., contratista responsable de concertar con los operadores de Fase I y II y de entregar una propuesta viable e implementarla en todo el sistema, como obligación de resultado. Esta resolución fue notificada personalmente a Recaudo Bogotá y Angelcom el día 30 de abril de 2013 y socializada a los integrantes asistentes al comité de recaudo el mismo día.

La resolución fijaba unos plazos para que la solución estuviera implementada el 01 de agosto en el sistema troncal y del 01 de septiembre en los buses zonales; igualmente fijaba obligaciones a todos los operadores de recaudo.

26 – Recursos de reposición a la Resolución 125

A la resolución con el número 125 del 29 de abril de 2013, todos los operadores de recaudo le presentaron recursos de reposición radicados bajo los números 2013ER8669 del 16 de mayo, 2013ER8687 del 16 de mayo de 201 y 2013ER9245 del 23 de mayo de 2013, los cuales se resolvieron mediante resoluciones 327 y 328 de julio de 2013, dando por agotada la vía gubernativa.

27 – Acciones realizadas en mayo después de la Resolución 125

Se realizaron seis (6) mesas de trabajo con el operador de Recaudo de Fase III los días 20, 21, 22, 23, 24 y 27 de mayo para revisar diferentes implicaciones de la integración.

Se pidieron y recibieron informes diarios de seguimiento al operador Recaudo Bogotá, sobre avances en sus desarrollos y estructuración de su propuesta conforme al cronograma de la propuesta avalada.

28. Solicitud de información complementaria para la integración

Se instó a que los operadores de las Fases I y II mediante comunicaciones 2013EE6222 y 2013EE5570 para que complementaran la información requerida por Recaudo Bogotá, ya que estos últimos advirtieron en la propuesta presentada y en diversas comunicaciones que la información recibida requería mayores niveles de detalle, afirmando incluso haber detectado información inconsistente o errónea en los datos recibidos.

29. Visitas técnicas preliminares a estaciones prototipo con Recaudo Bogotá

Se visitaron con los operadores de SIRCI las estaciones de Américas, Pradera y Ricaurte, con el propósito que sirvieran de elemento para construir el protocolo y realizar inspecciones a las estaciones en que se requieran hacer instalaciones de red de comunicaciones o similares, para la implementación del plan de integración.

30 – Resolución de Recursos de reposición

Mediante resoluciones 327 y 328 del 26 de Julio de 2013, las notificó a RECAUDO BOGOTA S.A.S., ANGELCOM S.A. y UT FASE II, los días 31 de Julio, 30 de Julio y 8 de Agosto, respectivamente y mediante las cuales se resuelve confirmar los artículos 1, 2, 3, 4 y 6 de la resolución 125 del 29 de abril de 2013 y se decide modificar el artículo 5 de la misma en lo concerniente a las fechas programadas para que la solución de integración sea operativa en todas las estaciones, es decir el 29 de Octubre de 2013 y para la totalidad del sistema integrado de transporte público - SITP el 29 de Noviembre de 2013.

Después de quedar en firme los actos administrativos de adopción de la propuesta de integración. (Resoluciones 327 y 328 de Julio de 2013 que ratificaron la resolución 125 de abril de 2013):

1. Solicitud de los módulos SAM de Fase 1 y Fase 2 – demoras y dilaciones

Una vez definida la propuesta de integración se requiere de un módulo SAM para cada torniquete de estación, para cada equipo de recarga y para cada equipo de lectura de tarjetas.

Es así como desde julio 9 de 2013 se pidió reiteradamente que los operadores de Fase I y II hicieran un pedido de módulos SAM, los cuales son dispositivos necesarios para interactuar integralmente con las tarjetas de fase I y II, y no obstante de requerir tal apoyo en más de 20 comunicaciones cruzadas, esto no se logró.

Solo en Octubre se generó finalmente el pedido de dichos módulos y el pago de los mismos por parte de Recaudo Bogotá, quedando pendiente para la integración que se realicen los ajustes al software de los operadores de Fase I y II, así como que se reciban los módulos SAM ya pedidos.

Para ello, aparte de las comunicaciones que se relacionan a continuación y del Auto 34007 del 25 de Octubre de 2013 expedido por la Superintendencia de Industria y Comercio que en su artículo primero en forma textual dispuso: “ORDENAR a SISTEMAS ASESORIAS Y REDES –SAR- S.A., a título de medida cautelar, INFORMAR a RECAUDO BOGOTA S.A.S. el valor de las licencias y desarrollos tecnológicos necesarios para la integración del SIRCI”.

Se listan las cartas y correos entre el Ente Gestor, los operadores de recaudo de fases 1 y 2 y del proveedor tecnológico en Austria denominado United Access, sobre la solicitud de estos módulos:

Tabla 1. Cartas y Correos entre el Ente Gestor, los operadores de recaudo de fases 1 y 2 y del proveedor tecnológico en Austria denominado United Access

Fecha	Oficio	Resumen
9 de julio	2013EE8444 de TMSA	Solicitando pedir 564 módulos SAM
15 de julio	2013ER12742 Respuesta de UT Fase II	Indicando que hicieron la solicitud y que hay que esperar respuesta de tiempos de entrega
17 de Julio	2013EE8932 de TMSA	Insistencia en pedido de SAMs y que entreguen evidencia de la solicitud que hicieron al proveedor
19 de Julio	2013ER13135 DE UT Fase II	Afirman que el pedido fue al proveedor local – SAR Indican que los recursos de reposición no están resueltos, dicen que se violenta el debido proceso.
22 de julio	2013ER13254 DE UT Fase II	Afirman que es un alcance a la comunicación del 19 de julio de 2013 Que el proveedor de Austria tiene una serie de preguntas sobre el proyecto Las preguntas se refieren a la incorporación de 12 mil buses, la administración de las llaves de seguridad y que si la tarjeta que se utilizará es Mifare o diferente.
23 de julio	2013EE9345 de TMSA	Se responden las inquietudes ratificando que son tarjetas idénticas a las utilizadas actualmente en Fase I y II. No se puede hacer referencia a buses zonales o al tipo de tarjeta a utilizar por cuanto los recursos de reposición aún no están resueltos. Se ratifica la cantidad de módulos SAM y que se requieren a la mayor brevedad posible.
23 de julio	2013EE9297 de TMSA	Se reitera que los módulos SAM se requieren a la mayor brevedad y que son de las mismas características que los usados en Fase I y II. Se advierte que no disponer de dichos módulos afecta a la ciudad y se ordena acatar la instrucción. En cuanto al modelo de seguridad se resalta que la solicitud se hace aparte de la resolución recurrida por tanto, deben tener el mismo esquema de seguridad actual.
30 de julio	2013ER13864 DE UT Fase II	Piden el derecho al debido proceso. Afirman textualmente: “No sobra afirmar sin lugar a equívocos, que contractualmente la citada Unión

		<i>Temporal no está obligada a este requerimiento, pues no hace parte de las obligaciones contractuales del contrato No 0183 de 2003”.</i>
2 de agosto	2013EE9914 de TMSA	TMSA afirma que se evidencia la actitud dilatoria del operador de recaudo de Fase II por negarse a solicitar los módulos SAM y relaciona clausulado relacionado con las obligaciones de los contratistas y con la Resolución 125 que ha quedado en firme.
5 de agosto	2013ER14316 DE UT Fase II	Anexan preguntas del proveedor de Austria, relacionadas con la integración, con la administración de las llaves de seguridad y sugieren que TMSA se comunique directamente con el proveedor en Austria.
8 de agosto	Vía correo electrónico a United Access de Austria desde TMSA	TMSA se presenta como el Ente Gestor del Transporte Masivo en Bogotá y solicita 564 módulos SAM con las mismas características del modelo de seguridad que opera para Angelcom y UT Fase II. Se indica que es un pedido con carácter Urgente y de importancia para la ciudad.
8 de agosto	2013ER14484 DE UT Fase II	Afirman que no se han negado a tramitar y a entregar los módulos SAM solicitados (<i>ver transcripción textual del oficio 2013ER13864 DE UT Fase II, en que dicen lo contrario</i>). Indican que ellos no fabrican los módulos y reiteran que TMSA se comunique directamente con el proveedor de Austria
14 de agosto	Vía correo electrónico de United Access de Austria.	Afirman que el paquete viene con módulos, software y administración de llaves. Que se demoran aproximadamente 6 o 7 semanas para producirlos, “debido a las vacaciones de verano” y que las solicitudes de pedido solo las atenderán a SAR, que es el proveedor en Bogotá de los operadores de Fase I y II.
15 de agosto	Vía correo electrónico a United Access de Austria desde TMSA	Se aclara al proveedor que TMSA es la autoridad gubernamental del transporte masivo en Bogotá y que bajo tal condición se hace el pedido. Que Angelcom y UT Fase II son contratistas de esta ciudad y que por ende SAR es producto de esta relación contractual. Requiere que dichos contratistas y también United Access procedan con la orden de fabricar dichos módulos SAM. Advierte que esta situación puede poner en riesgo al transporte público de la ciudad. Se aclara una vez más que los SAM solicitados no tienen cambio alguno en los esquemas de seguridad y se da un ejemplo ilustrativo al respecto. Se manifiesta una vez más que la solicitud tiene carácter de urgente y que deben reconsiderar el tiempo de 6 o 7

		semanas.
15 de Agosto	2013EE10358 de TMSA	TMSA exige por ÚLTIMA VEZ hacer el pedido de 564 módulos SAM al proveedor en Austria por parte de UT Fase II. Solicita que UT Fase II realice directamente y a través de su proveedor SAR y exige copia de haber realizado dicho pedido.
15 de Agosto	2013EE10365 y 2013EE10365 de TMSA	Considerando que los operadores de Fase I y II tienen la obligación de mantener un stock del 10% de módulos SAM como previsión para repuestos, el Ente Gestor solicita a cada uno de estos operadores que entregue el 8% de dichos módulos para atender parcialmente la solicitud que se viene efectuando desde el 9 de julio de 2013.
20 de Agosto	2013ER14484 DE UT Fase II	Responde el operador que no tiene por qué hacer como agente de oficio y que el pedido lo debe hacer Recaudo Bogotá o TMSA.
20 de Agosto	2013ER15332 de ANGELCOM y 2013ER15332 UT Fase II	Informan que NO entregarán los módulos SAM solicitados, ya que sería irresponsable quedarse sin dicho inventario. Solicitan al Gerente de TransMilenio S.A. que permita <i>“que la operación de fase I y fase II continúe como hasta ahora”</i> .
22 de agosto	Vía correo electrónico de United Access de Austria.	Informa el proveedor de Austria que dada su larga relación con SAR cualquier solicitud deberá hacerse por parte de SAR de Bogotá. Que podrán reconsiderar el tiempo de 6 o 7 semanas, aunque no las tienen en stock y que definitivamente los pedidos deberán hacerse únicamente a través de SAR.

Finalmente el 28 de noviembre se recibieron los 564 módulos SAM entregados por Angelcom S.A., y trasladados a Recaudo Bogotá S.A.S., avanzándose en el protocolo para su inicialización, sin embargo es evidente que el proceso pudo ser mucho más rápido si no hubiesen existido las dilaciones ya relacionadas.

2. Autorización a Recaudo Bogotá para implementar una solución temporal

Vista la dificultad para obtener los módulos SAM, Recaudo Bogotá en su calidad de concesionario responsable de la integración propuso implementar como medidas temporales y provisionales, la utilización de unos módulos SAM virtuales, es decir mediante software desarrollado por la multinacional LG, así como la instalación de 176 torniquetes en estaciones y portales de Fase I y II con el fin de permitir el acceso de los ciudadanos al sistema con cualquiera de las tres tarjetas en las estaciones de Fase III –carrera décima y calle 26–, así como en los sitios en que se instalen dichos torniquetes.

Esto dio lugar a la suscripción del Otrosí número 7 entre Recaudo Bogotá y TransMilenio para la implementación de dichas medidas temporales.

3. Instalación de solución temporal en todas las estaciones de fase 3 e inicio de la instalación de torniquetes en estaciones y portales de Fase 1 y 2

Desde el 16 de septiembre de 2013 se implementó en todas las estaciones de las troncales de la Calle 26 y de la Carrera 10 la solución de integración temporal acordada en el Otrosí número 7 permitiendo desde esa fecha a los ciudadanos ingresar con las tarjetas capital, cliente frecuente y monedero a dichas estaciones.

Paralelamente se inició la instalación de torniquetes en áreas no concesionadas para los operadores de Recaudo de Fases 1 y 2, de manera que a la fecha se encuentran instalados en las estaciones y portales de Sur, Américas, Suba, Norte, Tunal, Usme, Calle 80, Héroes, General Santander y Banderas.

4. Realización de 15 mesas técnicas para la integración

Atendiendo a lo previsto en la Resolución 125 y sus resoluciones 327 y 328 de 2013, ya mencionadas, se realizaron desde el 12 de agosto de 2013 un total de quince reuniones de mesas técnicas con participación de los voceros de Angelcom, Unión Temporal Fase 2, Recaudo Bogotá, Interventoría del Contrato SIRCI y Transmilenio.

En estas mesas se lograron acuerdos relacionados con aspectos operacionales y técnicos de la integración, en el contexto de la propuesta de integración adoptada por el Ente Gestor.

De dichas reuniones se cuenta con las actas correspondientes.

5. Acompañamiento a las reuniones de negociación de los ajustes al software entre Recaudo Bogotá y el proveedor SAR

TransMilenio ha acompañado tres reuniones entre Recaudo Bogotá y SAR, en las cuales estas empresas buscan un acuerdo técnico y económico para hacer los ajustes al software de las estaciones de fase 1 y 2.

6. Implementación de la solución de integración en los buses zonales.

Desde el 28 de Noviembre se dio al servicio a los ciudadanos la posibilidad de ingresar a todos los buses zonales con los tres tipos de tarjetas: cliente frecuente, capital o monedero y tullave.

De esta manera se integraron 3177 buses del SITP con los 3 tipos de tarjetas y se espera que así se facilite el uso a los ciudadanos de los buses azules en la ciudad.

En espera de que este recuento sea referencia para demostrar la diligencia de la Entidad a mi cargo y las actividades específicas de mi gestión, me suscribo

7. Pasos a seguir – Desde Abril de 2014

Como resultado del proceso de concertación con los recaudadores, que exige el contrato de concesión 01 de 2011 y es responsabilidad de RECAUDO BOGOTA S.A.S., se pudo en abril de 2014 convocar a un Comité de Recaudadores que aprobó una estrategia de transición consistente en:

Reemplazar todos los equipos de acceso y recarga en las estaciones y portales de las fases 1 y 2, por equipos de tecnología SIRCI.

Esto permitirá que todas las tarjetas del sistema se puedan leer en cualquiera de los torniquetes de ingreso, dando por superado el tema de la integración del medio de pago.

Para implementar este acuerdo suscrito se deberán lograr modificaciones contractuales mediante otrosíes, cronogramas y planes de trabajo desde lo tecnológico y una fórmula que permita la indemnidad entre operadores de recaudo, sin que se afecte económicamente el Ente Gestor.

1.1. Resumen de Logros:

Desde el 29 de noviembre de 2013 es posible para cualquier ciudadano acceder a los servicios del sistema con una sola tarjeta, tanto al sistema troncal como al sistema zonal.

Con cualquier tarjeta “Cliente Frecuente” de color rojo, o tarjeta “Monedero-Capital” de color azul, o de convenio con universidades, bancos y cajas de compensación es posible desde esa fecha acceder a la totalidad del sistema, incluyendo los buses zonales.

No solo el acceso, sino que la recarga de las mismas se puede realizar en cualquiera de las estaciones de Fase I, Fase II o Fase III.

Esto es acorde con el Decreto Distrital 309 de 2009 define la integración del medio de pago en su artículo 19, numeral 19.2 ítem d, de la siguiente manera:

*d) **Integración del medio de pago:** Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema.*

Sin embargo, es necesario adelantar el proceso de **integración tarifaria** que el mismo decreto 309 de 2009 en su artículo 19, numeral 19.2 ítem e, define de la siguiente manera:

***19.2 – E: Integración tarifaria:** Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SITP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso de tiempo que se definirá en los estudios técnicos y el pliego de condiciones para las licitaciones de operación del SITP, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.*

19.3. Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP.

Una vez terminada la fase 2 (Implementación gradual de la operación) se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.

Normas marco que permiten concluir que la integración tarifaria es un proceso complementario a la integración del medio de pago y que se debe surtir una vez terminada la fase de implementación gradual de la operación, hecho que está en proceso y aún no terminado.

En ese sentido, el Ente Gestor después de los logros obtenidos en materia de integración del medio de pago ya mencionados anteriormente, concentra todos sus esfuerzos en lograr esta integración tarifaria y para el efecto ha generado las siguientes acciones:

Comité de Recaudadores del 10 de abril de 2014

Aprovechando que los torniquetes de Recaudo Bogotá tienen la posibilidad de leer todas las tarjetas de los operadores del sistema, dicho concesionario presentó una propuesta de sustitución de algunos equipos de los operadores de fases 1 y 2 entre los que se incluyen los torniquetes de acceso y los dispositivos de recarga de tarjetas.

Lo anterior en consideración a que sus obligaciones contractuales prevén que a partir del 22 de diciembre de 2015 el concesionario Recaudo Bogotá tendrá la obligación de sustituir dichos equipos por los de su tecnología, conforme lo exige el contrato.

Esta propuesta revisada por el Ente Gestor, fue bien recibida por los operadores de Fases 1 y 2 en el contexto de una fórmula válida para hacer una transición de los contratos sin que se vieran afectados los usuarios del sistema.

Es así como el 10 de abril de 2014 se realizó una reunión en la que los operadores suscribieron un acuerdo para incorporar en los contratos de Fases I y II una etapa de PREPARACIÓN Y TRANSICIÓN, que incluya la adecuación y sustitución gradual de la plataforma de recaudo de las Fases I y II, sin que se afecten las etapas de operación regular ni la normal prestación del servicio.

Una vez suscrita el acta del Comité por todos los representantes legales de los recaudadores y por el Ente Gestor, se dio inicio a las mesas técnicas correspondientes que conducirán a la modificación necesaria de los contratos y la implementación de esta medida que tendrá como consecuencia inmediata la integración tarifaria y que la tarjeta Tullave del operador de Fase 3 pueda ser también recibida en la totalidad del sistema.

2. SITP

2.1. Plan de Implementación

2.1.1. Generalidades

La implementación se tiene prevista de manera gradual a la luz de los Decretos que a continuación se citan y en los cuales se previeron las siguientes condiciones:

- El artículo 19 del Decreto 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C.” estableció la gradualidad en el proceso de integración del sistema de transporte público, en los siguientes términos:

Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases:

Figura 1. Gradualidad Implementación SITP



De acuerdo con lo anterior, actualmente nos encontramos en la Fase 2, es decir, la Implementación gradual del SITP, en la cual las primeras zonas que inician la operación, se integrarán operacionalmente entre ellas y con el actual Sistema TransMilenio. Como se indica en el gráfico anterior, el inicio de esta fase estaba supeditado a la adjudicación de los procesos de selección de los operadores de transporte y del SIRCI – Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información al Usuario.

- El Artículo 3 del Decreto 156 de 11 de abril de 2011 "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones", el cual indica:

Artículo 3°. Coexistencia de Servicios. Durante la etapa de transición, los servicios del SITP podrán operar simultáneamente con las rutas del sistema de transporte público colectivo, sólo hasta la fecha en que la autoridad de transporte le comunique por escrito a la empresa de transporte colectivo la orden de suspenderlos, de acuerdo con los planes graduales de implementación de rutas que le comunique el Ente Gestor.

Como parte de las actividades y consolidación de los planes de trabajo para la implementación del SITP presentados por los concesionarios de transporte, TRANSMILENIO S.A, en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad y el Consorcio Logit-Logitrans mediante el contrato 068 de 20 diciembre 2010², realizó la consolidación y construcción del plan de implementación general del Sistema, con el cual se buscó establecer un plan uniforme de actividades mínimas que los concesionarios y demás actores en el proceso debían adelantar para lograr el objetivo de la implementación.

Igualmente se establecieron fechas o hitos en el tiempo, con recomendaciones de inicio y finalización que sirvieran de referencia para poder adelantar el proceso. El plan de trabajo general de implementación del SITP, propuesto en términos generales incluía las actividades que se relacionan a continuación:

- Ingeniería de detalle.
- Patios, Terminales y talleres.
- Operación patio el Dorado
- Operación patio 20 de Julio
- Operación zonal
- Flota
- Flota Usada
- Alistamiento de flota
- Programa de desintegración física
- Flota Nueva
- SIRCI
- Vinculación y capacitación de personal
- Programación de servicios de rutas (PSONT Y PSOT)
- Control de la operación
- Publicidad en la zona
- Zonas con operación troncal
- Zonas con operación zonal
- Implantación de rutas – zonal

La puesta en marcha del SITP es el resultado de un cúmulo de factores profesionales y técnicos donde se cumplan las condiciones para el arranque por lo cual se contempla una implementación en fases que permite que los usuarios se ilustren claramente en el uso del sistema, y que permite realizar los ajustes necesarios en la curva de aprendizaje del inicio de operación de las primeras rutas, así como realizar correcciones de dirección en todos sus componentes.

La implementación gradual o en fases del SITP de Bogotá, busca evitar experiencias como la presentada en Santiago de Chile, donde la implementación integral del TranSantiago ocasionó caos en la Ciudad durante la puesta en marcha (10 de febrero de 2007), la cual se generó a causas de factores como:

² El objeto del Contrato 068 de 2010 es “*Diseño y Acompañamiento del Plan de Implementación Detallado Día a Día del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP que permita poner en funcionamiento gradualmente y de manera exitosa los diferentes componentes del nuevo sistema de transporte público de Bogotá*”

- *La infraestructura mínima para asumir el gran reto de movilidad.*
- *La carencia de sistemas de control dejó al ente gestor con un bajo poder de fiscalización de la operación.*
- *La inoperatividad del sistema de gestión de flota.*
- *El hecho de que solo un poco más de 3 mil buses salieron a prestar el servicio cuando se requerían más de 5.600 vehículos.*

De replicarse éste fenómeno en la ciudad de Bogotá, se podría llegar a presentar colapso en las troncales que hoy tienen una alta demanda de usuarios y una baja capacidad remanente como es el caso de la Avenida Caracas, y en el sistema TransMilenio en operación.

El plan de trabajo ha sido la guía que la entidad ha seguido para poder lograr el objetivo propuesto, sin embargo el proceso de implementación ha presentado dificultades adicionales y complejidades que no fueron consideradas y que han ocasionado mayores tiempos a los previstos, principalmente porque los procesos y aprobaciones están sujetos a gestiones de terceros que TRANSMILENIO S.A., no puede controlar. A manera de ejemplo, el plan planteaba realizar las siguientes actividades en el componente de Patios, terminales y talleres operación zonal.

- Actividades previas
- Selección y presentación de predios
- Aval final de predios
- Gestión con propietarios de predios
- Elaboración de estudios y diseños
- Solicitud de licencias y permisos a entidades
- Construcción y dotación
- Licencias y permisos para operación del patio
- Puesta en marcha de los patios y/o terminales zonales
- Identificación de talleres y servitecas.

Sin embargo en el desarrollo de este proceso se han encontrado los siguientes inconvenientes:

- Limitación de suelo (no se encuentra suelo disponible, y el adecuado para la operación tiene restricciones ambientales, planes parciales aprobados, rondas hidráulicas, otros usos, reservas viales).
- Especulación por parte de los propietarios actuales.
- Predios con limitaciones de dominio y gravámenes que no permiten una negociación directa.
- Dificil acceso.

Siendo el interés de TRANSMILENIO S.A. - TMSA- como ente gestor del Sistema Integrado del Transporte Público –SITP y de la actual Administración - culminar la Fase 2 de “Implementación Gradual del SITP” en el menor tiempo posible, se trabajaron varios escenarios entre los cuales se analizó la posibilidad de tener la implementación completa a diciembre de 2013 (que corresponden 15 meses, desde el inicio en septiembre).

Este plan ajustado implica un promedio mensual de 45 rutas, las cuales en términos generales requieren el alistamiento y vinculación mensual de 1100 vehículos, la consecución, capacitación y vinculación de al menos 2600 conductores por mes, instalación de 600 paraderos por mes, alistamiento de 120 hectáreas adicionales para patios transitorios, más las gestiones de desmonte y desintegración de los vehículos lo cual motivó que el plan de implementación se extendiera al mes de abril 2014, en los 18 meses planteados desde el inicio como Plan de Implementación

Para lograr la meta de abril del 2014 (18 meses de implementación a partir de septiembre de 29 de 2012) se requiere no sólo el cumplimiento de las obligaciones de TRANSMILENIO S.A y de los Operadores SITP y SIRCI, sino también la participación y aprobación de los trámites por parte de las entidades Distritales y Nacionales. A continuación se citan las entidades que están involucradas en cada uno de los componentes que se requieren para implementar cada ruta:

Tabla 2. Aporte Entidades Distritales

TEMA	ENTIDADES
1. Paraderos	SDM, IDU, DADEP, TMSA
2. Patios.	SDP, SDM, SDA, SDH, IDU, DADEP, IDRD, SDC, TMSA, Ministerio de Minas y Energía.
3. Personalización, puntos de venta y recarga	Recaudo Bogotá (RB), TMSA
4. Buses	Operadores, RB, TMSA, propietarios TPC, proveedores de buses.
5. Conductores	Operadores, Sena, Ministerios de Transporte Centros de enseñanza
6. Interventoría.	Interventor, TMSA, Operadores
7. Protocolo de articulación	Operadores, RB, TMSA
8. Programación y centro de control	Operador SIRCI, Operadores SITP, TMSA
9. Plan desmonte	SDM, Operadores, TMSA, Empresas del TPC

10. Plan de desintegración	SDM, Operadores, TMSA
11.Trámites	SDM, SIM, Operadores, TMSA
12. Tecnología buses.	SDA, Operadores, TMSA, Fabricantes
13. Socialización carrera 7ª y nuevos proyectos	TMSA, SDM.
14. Integración tarjetas.	Operadores recaudo fases I, II y II, TMSA

Cada uno de los componentes tiene diferentes problemáticas y trámites, que dependen de agentes externos a TRANSMILENIO S.A., por lo tanto es importante resaltarlos puesto que han afectado el desarrollo del proceso de implementación.

Terminales – patios (transitorios):

- Dificultades en la consecución de suelo disponible.
- Especulaciones del mercado inmobiliario.
- Demora en los trámites con entidades distritales y nacionales.
- Autorizaciones para instalación en zonas de reserva vial de proyectos a mediano y largo plazo.

Flota

- Dificultades en la consecución de flota usada operativa del TPC y en el proceso de cruce de flota.
- Restricciones de capacidad en los procesos de alistamiento de los vehículos (talleres y mecánicos de los operadores y del SIRCI). En un mes fuerte de implementación se requieren tener entre 40 y 60 vehículos por día.
- Tiempos de revisión por parte de la Interventoría y del Operador SIRCI.
- Imposibilidad de vinculación de los vehículos con restricciones jurídicas o documentales.
- Demoras en los tiempos de vinculación ante el SIM generadas por el alto volumen de la flota a vincular.
- El estado de los vehículos de flota usada adquirida suele requerir mayores intervenciones a la inicialmente prevista.

Paraderos

- Localización definitiva de paraderos (limitaciones físicas y operacionales).

- Diagramación de los artes necesarios para los módulos de los paraderos (rutas y módulos Braille).
- Vandalismo.

Conductores y técnicos mecánicos

- Consecución de conductores que cumplan el perfil requerido (de 100 personas que inician proceso, resultan aptas entre 25% y 30%).
- Oferta y tiempos de capacitación para los conductores.
- Presentación completa y vigente de la documentación necesaria.
- Poca oferta disponible de técnicos capacitados para el alistamiento mecánico de los buses.
- En el mercado no hay el número total de conductores requeridos, se requiere escuelas de enseñanza para capacitación.
- Se requiere preparar mecánicos y personal de apoyo para el óptimo funcionamiento del sistema.

Plan de desmonte de las rutas TPC

- El incremento en la entrada de las rutas del SITP motiva el rápido desmonte de las rutas del TPC, el cual al ser difícil de controlar puede ocasionar temporalmente la pérdida de cobertura en algunos sectores del servicio de transporte público y por ende una posible afectación a los usuarios.

Trámites

- El incremento en la entrada en operación de las rutas del SITP ocasiona también el incremento en la realización de trámites frente a entidades como la SDM y su Concesionario SIM. Los procesos definidos para los trámites necesarios pueden ser altamente complejos debido a las dificultades encontradas en los vehículos del TPC por problemas jurídicos y documentales que impiden su paso al SITP.

Luego de evaluar cada una de las anteriores situaciones y con el objetivo de minimizar las dificultades encontradas, se determinó como valor medio mensual la implementación de 30 rutas, las cuales en promedio requieren 750 vehículos y 1700 conductores vinculados mensualmente.

Así las cosas, se diseñó un plan de implementación acorde con las obligaciones contractuales, el cual en términos de flota y conductores homogeniza el ingreso de las rutas y permite que más del 70% de las rutas del SITP estén implementadas en diciembre de 2013.

Adicionalmente la versión actualizada del plan de implementación tuvo en cuenta las siguientes restricciones:

- Concentración en dos fases (mes de implementación 11 y 14) el inicio de operación de las rutas con servicio en horario nocturno.

- Prórroga del inicio de operación de las rutas complementarias con conexión a troncales TransMilenio de la Fase I y Fase II, mientras se cuenta con la integración de las tarjetas.
- Aplazamiento para los meses finales de implementación del inicio de operación de las rutas especiales donde las vías definidas para sus recorridos se encuentran en mal estado o implican tipologías especiales de vehículos.

En este sentido, los diferentes componentes del Sistema Integrado de Transporte Público, tienen el siguiente avance y el correspondiente cronograma de puesta en operación tanto de flota como de servicios. Así mismo se tienen definidos los servicios que entrarán durante el proceso de implementación hasta abril de 2014 cuando se culminará el 100 % de cobertura con las rutas y servicios del SITP, indicando las fechas de inicio.

2.1.2. Avance a septiembre de 2012

A septiembre de 2012, para el componente troncal del SITP, se habían implementado 4 servicios de los 26 a implementar en la Fase III, que operaban en troncales de la carrera 10 y calle 26. Así mismo, 5 servicios de alimentación de los 25 a implementar en la Fase III, tal como se presenta a continuación:

Tabla 3. Servicios Troncales Implementados a Septiembre 30 de 2013

CODIGO DEFINITVO	ORIGEN	DESTINO	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
L10	Portal Dorado	Portal 20 de Julio	Troncal	30/06/2012
K10	Portal 20 de Julio	Portal Dorado		
L7	Estación San Diego	Portal 20 de Julio	Troncal	15/09/2012
M7	Portal 20 de Julio	Estación San Diego		

Tabla 4. Servicios Alimentadores Implementados a Septiembre 30 de 2013

Servicio	Origen	Tipo de Ruta	Fecha de Inicio
16-2	Engativá Centro	Alimentadora	30/jun/2012
16-7	La Estancia	Alimentadora	30/jun/2012
16-8	Zona Franca	Alimentadora	30/jun/2012

16-5	Villa Amalia	Alimentadora	06/ago/2012
16-14	Aeropuerto	Alimentadora	06/ago/2012

En el componente zonal se habían implementado 2 servicios urbanos. Dichos servicios se relacionan a continuación.

Tabla 5. Servicios Urbanos Implementados a Septiembre 30 de 2013

CÓDIGO DEFINITIVO	ORIGEN	DESTINO	FECHA INICIO
114A	Altos del Zuque - Paloquemao	Urbana	29/sep/2012
P500	Aeropuerto - Centro Andino	Urbana	29/sep/2012

2.1.3. Avance a Junio 9 de 2014

Implementación de rutas

Al corte del 10 de Junio de 2014 se puede mencionar que se han implementado 237 servicios compuestos por 22 servicios troncales, 20 servicios alimentadores, 166 rutas urbanas, 19 servicios complementarios y 10 servicios especiales, incluyendo flota troncal, alimentadora y zonal, que corresponde al 53% del total de servicios previstos al finalizar la implementación del SITP (450 rutas o servicios) y al 79% del total de las rutas sin tener en cuenta las rutas en las cuales tienen participación Egobus SAS y Coobus SAS.

Tabla 6. Servicios Troncales Implementados a Junio 09 de 2013

No.	CÓDIGO	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
1	L10	Portal Dorado - Portal 20 de Julio	Troncal	30-jun-2012
2	K10	Portal 20 de Julio - Portal Eldorado	Troncal	
3	L7	Estación San Diego - Portal 20 de Julio	Troncal	15-sep-2012
4	M7	Portal 20 de Julio - Estación San Diego	Troncal	
5	J6	Portal Dorado - Estación Plaza de la Democracia ⁽¹⁾	Troncal	29-sep-2012
6	K6	Estación Plaza de la Democracia ⁽¹⁾ - Portal Dorado	Troncal	
7	L18	Estación Alcalá - Portal 20 de Julio	Troncal	03-nov-2012

No.	CÓDIGO	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
8	B18	Portal 20 de Julio - Estación Alcalá	Troncal	28-ene-2013
9	B23	Portal Dorado - Estación Alcalá	Troncal	
10	K23	Estación Alcalá - Portal Eldorado	Troncal	
11	H54	Portal Dorado - Portal Usme	Troncal	08-jun-2013
12	K54	Portal Usme - Portal Dorado	Troncal	
13	M80	Estación Bicentenario - Calle 72	Troncal	26-oct-2013
14	L80	Calle 72 - Estación Bicentenario	Troncal	
15	M51	Portal Américas - Museo Nacional	Troncal	02-nov-2013
16	F51	Museo Nacional - Portal Américas	Troncal	
17	B16	Portal Dorado - Estación Santa Fe	Troncal	06-feb-2014
18	K16	Estación Santa Fe - Portal Dorado	Troncal	
19	M84	Lombardía Suba - Museo Nacional	Troncal	15-abr-2014
20	C84	Museo Nacional - Lombardía Suba	Troncal	
21	M86	Aeropuerto - Avenida Calle 116	Troncal	31-may-2014
22	K86	Avenida Calle 116-Aeropuerto	Troncal	

Tabla 7. Servicios Alimentadores Implementados a Junio 09 de 2013

No.	CÓDIGO	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
1	16-2	Engativá Centro	Alimentadora	30-jun-2012
2	16-7	La Estancia	Alimentadora	30-jun-2012
3	16-8	Zona Franca	Alimentadora	30-jun-2012
4	16-5	Villa Amalia	Alimentadora	06-ago-2012
5	16-14	Aeropuerto	Alimentadora	06-ago-2012
6	13-8	Altamira	Alimentadora	17-nov-2012
7	13-7	Península	Alimentadora	24-nov-2012
8	16-1	Tierragrata	Alimentadora	26-ene-2013
9	16-4	El Muelle	Alimentadora	26-ene-2013
10	16-3	Av. Eldorado - Alamos	Alimentadora	09-feb-2013
11	16-13	Av. C. Cali - Hayuelos (antes Puerta de Teja)	Alimentadora	16-feb-2013
12	16-10	Villemar	Alimentadora	23-feb-2013
13	16-6	La Faena	Alimentadora	18-may-2013
14	13-12	Libertadores	Alimentadora	01-jun-2013
15	16-9	Fontibón Centro	Alimentadora	13-jul-2013
16	13-6	Juan Rey	Alimentadora	13-jul-2013
17	13-9	Tihuaque	Alimentadora	07-sep-2013
18	14-1	Las Cruces	Alimentadora	26-oct-2013
19	13-3	Resurrección	Alimentadora	07-dic-2013
20	13-10	Villa del Cerro	Alimentadora	22-feb-2014

Tabla 8. Servicios Zonales Implementados a Junio 09 de 2013

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
-----	-----	--------------	--------------	--------------

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
1	15-1	Primero de Mayo	Complementaria	27-oct-2012
2	15-2	San Cristobal Sur	Complementaria	27-oct-2012
3	15-3	Horacio Orjuela	Complementaria	27-oct-2012
4	15-7	Calle 11 Sur	Complementaria	16-mar-2013
5	17-7	La Esmeralda	Complementaria	16-mar-2013
6	17-1	Villaluz	Complementaria	04-may-2013
7	17-2	Santa Helenita	Complementaria	04-may-2013
8	15-4	Ramajal	Complementaria	22-jun-2013
9	22-5	Madelena	Complementaria	05-sep-2013
10	15-5	La María	Complementaria	14-sep-2013
11	23-2	Perseverancia	Complementaria	14-sep-2013
12	17-3	Modelia	Complementaria	28-sep-2013
13	18-3	Tibabita	Complementaria	26-oct-2013
14	22-2	Marsella	Complementaria	23-nov-2013
15	22-3	San Gabriel Calle 3	Complementaria	29-mar-2014
16	20-4	NQS calle 3 y 6	Complementaria	29-mar-2014
17	18-2	Barrancas	Complementaria	31-mar-2014
18	8-11	Galán	Complementaria	30-abr-2014
19	18-5	Capri	Complementaria	31-may-2014
1	14-5	Centro Histórico	Especial	01-dic-2012
2	18-8	Bosque Calderón	Especial	09-mar-2013
3	18-12	El Paraíso	Especial	09-mar-2013
4	18-11	Unicerros	Especial	20-abr-2013
5	10-10	Cazucá	Especial	07-sep-2013
6	10-11	Bella Flor	Especial	12-oct-2013
7	T01	Pasquilla-Tuna Baja	Especial	05-oct-2013
8	14-6	El Verjón	Especial	23-nov-2013
9	18-9	Cerro Norte	Especial	10-mar-2014
10	18-7	Soratama	Especial	20-mar-2014
1	114A	Altos del Zuque - Paloquemao	Urbana	29-sep-2012
2	P500	Aeropuerto - Centro Andino	Urbana	29-sep-2012
3	496	Charles de Gaulle - Paloquemao	Urbana	10-oct-2012
4	C13	CAI Compartir - Marly	Urbana	10-oct-2012
5	C41	Quirigua - Teusaquillo	Urbana	17-oct-2012
6	13	Brasilia - Germania	Urbana	20-oct-2012
7	652	El Uval - Germania	Urbana	20-oct-2012
8	SE10	Engativa Centro - Teusaquillo	Urbana	17-nov-2012
9	544B	Verbenal - Teusaquillo	Urbana	17-nov-2012
10	703	Galicia - Germania	Urbana	22-nov-2012
11	112	Cortijo - El Porvenir	Urbana	24-nov-2012
12	C15	Chapinero - Bosa San Pedro	Urbana	24-nov-2012
13	C7	Juan José Rondón - Germania	Urbana	24-nov-2012
14	314	Villa Cindy - Germania	Urbana	15-dic-2012
15	621	Simón Bolívar - Santo Domingo	Urbana	15-dic-2012
16	319	Lomas - Villa Cindy	Urbana	27-dic-2012
17	128	Paloquemao - Villa Gladys	Urbana	22-dic-2012

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
18	256	Ricaurte - Tihuaque	Urbana	22-dic-2012
19	505	Kasandra - El Nogal	Urbana	03-ene-2013
20	136	El Carmen Fontibón - 7 de Agosto	Urbana	03-ene-2013
21	4	San Luis - San Fernando	Urbana	19-ene-2013
22	421	San Cipriano - Porciúncula	Urbana	23-ene-2013
23	91	Bosa San José - Porciúncula	Urbana	31-ene-2013
24	99	Bosa La Primavera - Centro	Urbana	16-feb-2013
25	201	La Fiscala - Santa Cecilia	Urbana	16-feb-2013
26	228	Aguas Claras - Villa Teresita	Urbana	28-feb-2013
27	C11	Villa del Río - Porciúncula	Urbana	09-mar-2013
28	14	Dindalito - Chapinero Central	Urbana	16-mar-2013
29	135	Jaqueline - Bosque Popular	Urbana	23-mar-2013
30	385	Cortijo - Centro	Urbana	06-abr-2013
31	738	Jazmín Occidental - San Cristóbal	Urbana	10-abr-2013
32	12	Zona Ind. Eldorado - Porciúncula	Urbana	13-abr-2013
33	330	La Estrellita - Puerta del Llano	Urbana	13-abr-2013
34	781	Bosa -Avenida La Esperanza	Urbana	20-abr-2013
35	C4	Juan XXIII - Puente Grande	Urbana	25-abr-2013
36	796A	Mochuelo bajo - Teusaquillo	Urbana	30-abr-2013
37	291	Puerta del Sol - Tibabita	Urbana	30-abr-2013
38	15	Franja Seca -Marly	Urbana	04-may-2013
39	579	El Recreo - Centro Internacional	Urbana	11-may-2013
40	142	Florida - Centro	Urbana	31-may-2013
41	C19	Jardines de Castilla - Germania	Urbana	01-jun-2013
42	E16	Bosa San José - Calle 222	Urbana	01-jun-2013
43	C97	Los Pijaos - San Cipriano	Urbana	08-jun-2013
44	143	Las Acacias - Centro	Urbana	15-jun-2013
45	661	Andalucía - Diana Turbay	Urbana	22-jun-2013
46	701	San Bernardino - Olaya	Urbana	22-jun-2013
47	669	Galán - Lourdes	Urbana	22-jun-2013
48	37	El Palmar - Unicentro	Urbana	29-jun-2013
49	494A	Metrovivienda - Parque Central Bavaria	Urbana	29-jun-2013
50	787A	Metrovivienda - Paloquemao	Urbana	06-jul-2013
51	E44	Bervenal-El Virrey	Urbana	11-jul-2013
52	445	Tres Reyes-Terminal	Urbana	13-jul-2013
53	7	Palmitas-Consuelo	Urbana	17-jul-2013
54	C201	Patio Bonito-Paraiso	Urbana	17-jul-2013

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
55	193B	Bonanza - Marly	Urbana	20-jul-2013
56	C1	Roma - Germania	Urbana	20-jul-2013
57	41	Los Alpes -Sec. Dist. Educación	Urbana	31-jul-2013
58	270	Riveras de Occidente - La Estrellita	Urbana	03-ago-2013
59	283	Chicó Norte - Carlos Albán	Urbana	05-ago-2013
60	60	Crotijo - Sociego	Urbana	10-ago-2013
61	688	La Magdalena - Centro	Urbana	10-ago-2013
62	674	El Uval - Florida	Urbana	10-ago-2013
63	624	Illimani - 20 de julio	Urbana	17-ago-2013
64	P56	Puente Grande - Santa Cecilia	Urbana	21-ago-2013
65	E61	Casablanca - Porciúncula	Urbana	24-ago-2013
66	403A	Sabana del Dorado - Unicentro	Urbana	24-ago-2013
67	341	Metrovivienda - La Estrellita	Urbana	24-ago-2013
68	782	Bosa San José - Lijacá	Urbana	24-ago-2013
69	C37	Villas de Granada - Mazuren	Urbana	31-ago-2013
70	C25	Sabana del Dorado - Santa Bárbara	Urbana	31-ago-2013
71	466	Sabana del Dorado - Unicentro	Urbana	31-ago-2013
72	614	Diana Turbay - Z.I. Montevideo (P: Diana Turbay - Ricaurte)	Urbana	31-ago-2013
73	34	Lomas - Fontanar del Río (P: Lomas - Ciudad Alsacia)	Urbana	31-ago-2013
74	165	Arborizadora Alta - Jardines del Recuerdo	Urbana	05-sep-2013
75	257	Puente Grande - Centro	Urbana	18-sep-2013
76	403B	Sabana del Dorado - Unicentro	Urbana	21-sep-2013
77	C52	Villa Del Río – El Retiro	Urbana	25-sep-13
78	E60	Palestina - Udca	Urbana	26-sep-2013
79	C77	Osorio - Lijacá	Urbana	28-sep-2013
80	E26A	La Chucua - Chapinero	Urbana	28-sep-2013
81	488	Unicentro - Lomas	Urbana	28-sep-2013
82	P39	Arabia - Fontibón Centro	Urbana	01-oct-2013
83	C142	Nuevo Corinto-San Cristobal Norte	Urbana	05-oct-2013
84	801	Torca-Sabana Del Dorado	Urbana	05-oct-2013
85	626A	La Estancia - Puente Aranda	Urbana	12-oct-2013
86	626B	Puente Aranda - Villa Gladysz	Urbana	12-oct-2013
87	39	Diana Turbay - Puerta del Sol	Urbana	15-oct-2013
88	736	Paraíso -UDCA	Urbana	19-oct-2013
89	Z8	Toberín - Metrovivienda	Urbana	19-oct-2013

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
90	200	PUENTE GRANDE - UNICENTRO	Urbana	24-oct-2013
91	E26B	CORPAS - CHICO	Urbana	24-oct-2013
92	359	El Encanto-Isla del Sol	Urbana	26-oct-2013
93	910	La Riviera - Usme Centro	Urbana	26-oct-2013
94	SE6	Villa Gladys-La Roca	Urbana	26-oct-2013
95	552	Galicia - Centro	Urbana	26-oct-2013
96	P49	Villa Gladys-Lijacá	Urbana	30-oct-2013
97	C29	Las Cruces- La Estancia	Urbana	30-oct-2013
98	950	Terminal - Villa Alemania	Urbana	30-oct-2013
99	312	Villa Cindy - Chapinero	Urbana	31-oct-2013
100	786	Veinte de Julio - Metrovivienda	Urbana	02-nov-2013
101	107A	Timiza - Puente Aranda	Urbana	09-nov-2013
102	489	La Resurrección - Unicentro	Urbana	09-nov-2013
103	Z13	Toberín - Metrovivienda	Urbana	16-nov-2013
104	56B	Cortijo - Chapinero	Urbana	16-nov-2013
105	442	Verbenal - Sabana del Dorado	Urbana	23-nov-13
106	139	La Primavera - Juan Rey	Urbana	23-nov-13
107	Z12	Metrovivienda - Centro	Urbana	23-nov-13
108	921	La Riviera - Lijacá	Urbana	23-nov-13
109	E57	El Uval - Portal del Norte	Urbana	30-nov-13
110	P3	Canada Guira - San Joaquín	Urbana	30-nov-13
111	E72	Catalina II - Chico	Urbana	30-nov-13
112	56A	Boita - Teusaquillo	Urbana	30-nov-13
113	C100	La Magdalena - Teusaquillo	Urbana	30-nov-13
114	C135	Bosa San José - Centro	Urbana	07-dic-13
115	252	Jaqueline - Paloquemado	Urbana	07-dic-13
116	914	Usme Centro- Las Ferias	Urbana	11-dic-13
117	16	Usme - Américas	Urbana	14-dic-13
118	111	Metrovivienda - San Rafael Sur Oriental	Urbana	21-dic-13
119	83	Ismael Perdomo - La Estrada	Urbana	21-dic-13
120	59B	Cortijo - Chapinero	Urbana	21-dic-13
121	402	Sabana Del Dorado - Verbenal	Urbana	28-dic-13
122	577	El palmar - Diana Turbay	Urbana	18-ene-14
123	T02 (antes 113B)	Villa Alexandra - Portal Américas	Urbana	29-ene-14
124	E70	Casa Loma - Portales Del Norte	Urbana	29-ene-14
125	806	Molinos Del Sur - Sabana Del Dorado	Urbana	29-ene-14
126	105	Villa Del Rio - Cortijo	Urbana	29-ene-14
127	544A	Palestina - Teusaquillo	Urbana	29-ene-14
128	P51 (inició ruta temporal)	Caracolí- Villa Mayor	Urbana	01-feb-14

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
	T03 provisional por 797, trazado P51)			
129	C101	Sabana del Dorado - Guiparma	Urbana	15-feb-14
130	117	Lombardía - San Rafael Sur Oriental	Urbana	28-feb-14
131	927	San Pablo Bosa -Bachué	Urbana	28-feb-14
132	Z7	Santa Helenita - Toberín	Urbana	28-feb-14
133	740	Canada Guira - Engativá La Tortigua	Urbana	28-feb-14
134	Z4	Metrovivienda - Toberín	Urbana	28-feb-14
135	802	Sabana del Dorado - Usme Centro	Urbana	01-mar-14
136	C36	Los Cerezos - Montes	Urbana	12-mar-14
137	271	Villas de Granada - Marco Fidel Suárez	Urbana	22-mar-14
138	59A	Jaqueline - Eduardo Santos	Urbana	22-mar-14
139	T05	Calle 80 - Calle 72	Urbana	28-mar-14
140	T04	Tres Esquinas -Portal Sur	Urbana	29-mar-14
141	639	Santo Domingo - Calle 182	Urbana	29-mar-14
142	367	ANDALUCIA - PORCIUNCULA	Urbana	12-abr-14
143	320	VILLA CINDY - UNICENTRO	Urbana	19-abr-14
144	113B	VILLA ALEXANDRA - PALOQUEMAO	Urbana	23-abr-14
145	108	Ciudad Kennedy - Bachué	Urbana	26-abr-14
146	C125	Villa Alsacia - El Consuelo	Urbana	26-abr-14
147	540	BACHUE - SAN VICENTE	Urbana	30-abr-14
148	C53	LAS ACACIAS - UNICENTRO	Urbana	30-abr-14
149	E17	VILLA GLORIA - CHICO	Urbana	30-abr-14
150	E23	VILLA GLORIA- SANTA BARBARA	Urbana	30-abr-14
151	P24	SAN PREDRO - HORACIO ORJUELA	Urbana	30-abr-14
152	N04	PUENTE DE GUADUA - TERMINAL SUR	Urbana	30-abr-14
153	121	METROVIVIENDA - PALOQUEMADO	Urbana	24-may-14
154	132	METROVIVIENDA - CHAPINERO CENTRAL	Urbana	24-may-14
155	E43	VILLA GLORIA - CHICO	Urbana	28-may-14
156	680	CHUNIZA - ANDALUCIA	Urbana	31-may-14
157	P23	SAN BLAS - BOSA CARBONEL	Urbana	31-may-14
158	54	CORTIJO - UNICENTRO	Urbana	31-may-14
159	731	METROVIVIENDA - LA MAGDALENA	Urbana	31-may-14
160	SE14	DIANA TURBAY -	Urbana	31-may-14

No.	Cód	DENOMINACIÓN	TIPO DE RUTA	FECHA INICIO
		ENGATIVA CENTRO		
161	603B	PATIO BONITO - CENTRO	Urbana	31-may-14
162	607	VERBENAL - SAN BERNARDINO	Urbana	31-may-14
163	C120	VILLAS DE GRANADA - SANTA INES SUR	Urbana	31-may-14
164	465	VERBENAL - CHARLES DE GULLE	Urbana	31-may-14
165	266	EL TESORO - LA ESTRELLITA	Urbana	31-may-14
166	107B	SPRING - PARQUE CENTRAL BAVARIA	Urbana	04-jun-14

Vinculación de la flota:

Al corte del 6 de junio de 2014 se puede mencionar que el avance es de 5103 vehículos vinculados, incluyendo flota troncal, alimentadora y zonal, que corresponde al 48.3% del total de los vehículos previstos al finalizar la implementación del SITP (10.550 vehículos.).Sin embargo, si se excluye la flota que debe ser provista por Coobus y Egobus SAS (2690 veh) el avance en la vinculación de la flota restante (7860 Veh.) es del 62%.

Conductores

A Junio 6 de 2013, el avance en este ítem es del 55% (14689 conductores) del total de conductores requeridos (26.715 conductores) para la operación del SITP, pero si se restan los conductores que deben aportar Coobus SAS y Egobus SAS teniendo en cuenta la situación de dichos concesionarios, el total de conductores a proveer por los demás Concesionarios es de 19990 operadores y por lo tanto el avance es del 69%.

En el siguiente cuadro se presenta de manera comparativa el estado de avance del SITP a la fecha de Septiembre 30 de 2012 y el estado al 6 de junio de 2014 en el cual se encuentra actualmente el proyecto en diferentes ítems.

Tabla 9. Estado de avance del SITP Septiembre 30 de 2012 - 09 de junio de 2014

ÍTEM	Octubre 10 de 2012		Junio 6 de 2014	
Servicios o Rutas	No.	Porcentaje [%]	No.	Porcentaje [%]
Troncales	4		22	
Alimentadoras	5		20	
Urbanas	2		166	
Complementarias	0		19	
Especiales	0		10	

ÍTEM	Octubre 10 de 2012		Junio 6 de 2014	
Servicios o Rutas	No.	Porcentaje [%]	No.	Porcentaje [%]
Total [450 servicios]	11	2,4%	237	53%
Flota				
Troncales	90		341	
Alimentadoras	69		208	
Urbanas	84		4386	
Complementarias	11		129	
Especiales	0		39	
Total [10550 vehículos]	254	2,4%	5103	48.3%
Paraderos				
Demarcados	1520		5191	
Banderas	1483		4407	
Módulos nuevos	0		513	
Total [6737 paraderos]	1520	22,6%	5191	77.1%
Patios				
Predios avalados	29 ha.	24,2%	93.52 Ha.	77.9%
Estaciones				
Estaciones en operación	14		23	
Portales en operación	2		2	
Total	16	64 %	25	100%

Tabla 10. Porcentaje de avance global del proceso de implementación

ÍTEM	TOTAL SITP	06-jun.-14	Avance
RUTAS [No.]	450	237	53%
FLOTA [No.]	10550	5103	48%
CONDUCTORES [No.]	26715	14689	55%
ESTACIONES Y PORTALES [No.]	25	25	100%
PARADEROS [No.]	6737	5191	77%
PATIOS [Ha]	120	93,52	78%
PUNTOS DE VENTA Y RECARGA [No.]	4600	3168	69%

Porcentaje de avance global del proceso de implementación	69%
---	-----

Teniendo en cuenta el impacto generado en el proceso de implementación por parte de los Concesionarios Egobus SAS y Coobus SAS, a continuación se presenta el avance general del proyecto excluyendo la participación asociada a dichos operadores.

Tabla 11. Avance Global Implementación SITP sin incluir Coobus y Egobus

ÍTEM	TOTAL SITP	Participación Coobus*	Participación Egobus	Total sin Coobus ni Egobus	6-junio-2014 **	Avance
RUTAS [No.]	450	64	106	280	222	79%
FLOTA [No.]	10550	918	1772	7860	4853	62%
CONDUCTORES [No.]	26715	2295	4430	19990	13783	69%
ESTACIONES Y PORTALES [No.]	25	---	---	25	25	100%
PARADEROS [No.]	6737	---	---	6737	5191	77%
PATIOS [Ha]	120	9	20	91	92,53	100%
PUNTOS DE VENTA Y RECARGA [No.]	4600	---	---	4600	3168	69%
Porcentaje de avance global del proceso de implementación					79%	

*Incluye servicios troncales estimados según la flota asignada

** No incluye avance de implementación de COOBUS SAS ni EGOBUS SAS

2.1.4. Factores exógenos

- Normatividad ambiental

Estas normas de carácter regulatorio que obligan al SITP afectaron los tiempos de alistamiento de flota y por ende la programación para la vinculación de los vehículos establecida.

Las modificaciones en la normativa ambiental que rige para el transporte público en Bogotá relacionada con los niveles máximos de emisión y los requisitos ambientales a los que están sujetas las fuentes móviles del servicio público definidas en las resolución 1304 de 2012 *“Por la cual se establecen los niveles máximos de emisión y los requisitos ambientales a los que están sujetas las fuentes móviles del sector de servicio público de transporte terrestre de pasajeros en los sistemas colectivo, masivo e integrado que circulen en el Distrito Capital”*, la resolución 1223 de 2013 modificatoria del Artículo 6 de

la Resolución 1304 de 2012 y el Decreto Distrital 477 del 21 de Octubre de 2013 “*Por medio del cual se adopta y estructura el Plan de Ascenso Tecnológico para el Sistema Integrado de Transporte Público y se dictan otras disposiciones*” este Decreto regula la incorporación de Setecientos Noventa (790) vehículos y Veinticinco (25) rutas del SITP clasificadas como Pioneras.

- **Efecto del Estado Coobus SAS Y Egobus SAS**

El cronograma ha sido impactado por el no inicio de las rutas individuales y compartidas por parte de los concesionarios COOBUS SAS y EGOBUS SAS, hecho cierto mitigado por acuerdos de modificación de cronogramas con los demás operadores que comparten ruta y flota con estos concesionarios.

El Concesionario COOBUS SAS, como parte de su participación zonal y troncal, tiene asignado el 8.7% de la flota total del SITP y el Concesionario EGOBUS SAS tiene asignada el 17.8% de la flota total del SITP, para un total de participación en flota de estos dos concesionarios de 27%. En cuanto a las rutas, los Concesionarios COOBUS SAS y ESOBUS SAS, tienen participación directa en el 40% de las rutas o servicios a implementar, tanto en rutas individuales³ como en rutas compartidas⁴.

Es un hecho que estos operadores han impactado la meta definida de implementar el SITP para abril de 2014, en lo propio y en su efecto colateral en todos los componentes. A continuación se resume el porcentaje de flota de cada operador involucrada en rutas compartidas con Coobus SAS y Egobus SAS.

CONCESIONARIO	ZONA	PORCENTAJE FLOTA EN RUTAS COMPARTIDAS CON COOBUS SAS Y EGOBUS SAS [%]
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	0%
ESTE ES MI BUS	TINTAL ZONA FRANCA	10%
GMOVIL	ENGATIVA	8%
ESTE ES MI BUS	CALLE 80	12%
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	13%
ETIB	BOSA	15%
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTOBAL	18%
CONSORCIO EXPRESS	USAQUEN	29%
TRANZIT	USME	38%
SUMA	CIUDAD BOLIVAR	40%

³ Ruta Individual: Sale de la zona del operador y llega a la zona neutra.

⁴ Ruta Compartida: Sale de zona de un operador y llega la zona de otro operador.

- **Incendio en la planta de ensamble de carrocerías de BUSSCAR.**

Luego de viabilizar la incorporación de flota nueva en las rutas que iniciaron operación, se logró disminuir los tiempos de alistamiento mecánico y SIRCI de los vehículos.

No obstante, la capacidad instalada en el País para procesar los vehículos desde su importación o ensamble como chasis hasta la puesta en servicio de operación se afectó por dos causas principales:

- **Entrega de Vehículos:** Demora en la entrega de los vehículos nuevos por parte de los fabricantes de chasis y carroceros, situación sobre la cual, aun cuando fue informada por los Concesionarios, el Ente Gestor no puede intervenir de manera concreta por estar fuera de sus competencias.
- **Incendio en la planta de ensamble de carrocerías de BUSSCAR.:** El pasado 20 de noviembre de 2014, la planta de ensamblaje de carrocerías de Busscar S.A. sufrió el incendio de una de sus zonas, dicha situación fue expuesta por varios operadores quienes informaron que como efecto de lo acontecido la planta, suspendió temporalmente la producción de carrocerías afectando la entrega de los vehículos nuevos programados para el primer trimestre del 2014 y generando un efecto dominó en toda la cadena de producción que afecta el plan de implementación.



- **Consecución de flota usada del TPC para el SITP.**

Aun cuando el Ente Gestor ha manifestado a los operadores del SITP en reuniones y mediante oficios, que contractualmente, es responsabilidad y obligación de ellos hacer todas las gestiones necesarias para vincular el 100% de los vehículos que provienen del TPC; la Secretaria Distrital de Movilidad, quien orienta la política pública mediante el Comité de Transición SITP y que acompañó las reuniones con cada uno de los concesionarios, encontró que efectivamente podría haber alguna afectación en los temas relacionados con propietarios, vehículos del TPC y trámites ante la autoridad de transporte y el SIM para el paso de la flota del TPC al SITP.

Debido a que la campaña de diciembre de 2013 apoyando al proceso de vinculación de la flota que aún permanece en el TPC no tuvo la acogida esperada por parte de los propietarios que aún faltan por vincularse al SITP, la Secretaría Distrital de Movilidad estudió un proyecto de resolución sobre la limitación de capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo –TPC-, con el fin de facilitar la migración de estos vehículos del TPC al SITP.

- **Acuerdo de Cruce de Flota y flota usada del TPC**

Igualmente, la condición simbiótica de Egobus S.A.S y Coobus S.A.S. con el sistema afectó colateralmente los compromisos de cruce de flota establecidos entre los operadores y por ende el plan de implementación.

- **Trámites para la vinculación de vehículos usados y nuevos.**

Pese a que se ha evidenciado una mejora en los tiempos de trámites en el concesionario SIM, se presentaron atrasos en los tiempos de algunos trámites por problemas en la plataforma RUNT. A la fecha, la plataforma RUNT está funcionando bien, pero los trámites están sujetos al correcto funcionamiento de esta.

Como medida para agilizar el proceso de trámites de documentos de los vehículos a vincular para el SITP, la SDM estableció la sala VIP en el SIM para atención de los trámites relacionados con la implementación del SITP, lo cual disminuyó los tiempos de trámite, sin embargo su efectividad está sujeta a la capacidad misma del SIM así como al grado de complejidad de los trámites requeridos.

Puesto que los cronogramas se han impactado por la acumulación de los tiempos muertos que ha presentado el RUNT principalmente durante el primer trimestre de 2014, en conjunto con la Secretaria Distrital de Movilidad; se está estudiando el tema en el comité de Transición con el fin de definir estrategias que optimicen y agilicen el proceso.

- **Migración de Conductores del TPC al SITP**

Las Concesionarios del SITP han informado mediante diferentes comunicaciones y en las reuniones y el seguimiento a la implementación realizado en mesas de trabajo, sobre las dificultades que se han presentado en la migración de conductores del TPC al SITP por la naturaleza de la prestación actual de TPC que lo hace más atractivo para los conductores.

Pese a que esta es una obligación a cargo de cada concesionario, TRANSMILENIO S.A. en conjunto con la Secretaria de Movilidad Distrital han desarrollado estrategias para mitigar este factor promoviendo ferias de trabajo y campañas de comunicación, sin embargo, el efecto en el porcentaje de conductores que han migrado del TPC al SITP ha sido inferior al esperado.

De acuerdo con todo lo anterior, la modificación y actualización de los cronogramas precisamente ha permitido adelantar o prorrogar el inicio de rutas en busca de evitar la afectación del servicio, puesto que por ejemplo rutas que no pueden iniciar operación por dificultades con la consecución

de la flota o del patio necesario, se aplazan y en su lugar se adelantan rutas para las cuales se cuenta con la flota, los conductores y demás hitos necesarios para su inicio de operación.

Ahora bien, es importante aclarar que para el proceso de desmonte de cada ruta del Transporte Público Colectivo –TPC-, la Secretaría Distrital de Movilidad –SDM- tiene en cuenta lo establecido en el decreto 309 de 2009 : “A partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.”

Por lo anterior, la SDM en diciembre de 2010 expidió los actos administrativos que revocan a partir del inicio de operación del Sistema Integrado de Transporte Público, todos los permisos de operación otorgados a la empresas de Transporte Público Colectivo de la ciudad.

En esas resoluciones se autorizó un permiso temporal hasta la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público en la zona de influencia de cada ruta, para lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad, informa por escrito a la Empresa, con antelación a quince (15) días calendario, de acuerdo con la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público en la zona de influencia de cada ruta, la fecha hasta la cual se entenderá conferida la autorización temporal, previa indicación que le haga Transmilenio S.A.

El desmonte establecido por esta Secretaría, corresponde al momento en el cual se suspende la operación de cada una de las rutas del servicio de Transporte Público Colectivo-TPC autorizadas a las respectivas empresas, lo cual está relacionado con los servicios que se implementan en el Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, y solo se realiza hasta tanto TRANSMILENIO S.A. informe a esta Entidad la fecha real de entrada operativa de la ruta SITP, con el fin de solicitar la salida de la ruta del TPC.

Con base en todo lo anterior puede establecerse que la actualización de los cronogramas ha permitido avanzar en la implementación del SITP superando las dificultades encontradas en desarrollo del proceso y precisamente ha evitado afectar el servicio de transporte público de la Ciudad, el cual no ha estado en riesgo, toda vez que el retiro de una ruta del TPC autorizado por la SDM, está supeditado a la revisión previa por parte de la SDM, de la cobertura del servicio del Transporte Público en el sector por parte del SITP,

- Resistencia en la Entrega de Vehículos Usados del TPC al SITP

TRANSMILENIO S.A. - TMSA- ha informado periódicamente a la Secretaría Distrital de Movilidad sobre los servicios implementados como parte del proyecto SITP, para que dicha Entidad evalúe y defina las rutas del TPC que pueden ser desmontadas sin afectar la cobertura del servicio de transporte público de la Ciudad, así como, identificar los sectores donde se pueden realizar operativos de control de piratería. Estrategia para mitigar la perturbación basada en el hecho de que el flujo de los propietarios de los vehículos usados al operador del SITP por cuanto estos siguen siendo usados en diferentes servicios del TPC.

El servicio prestado ha tenido un crecimiento constante en cada uno de los aspectos a los cuales le realiza seguimiento el Ente Gestor, dentro del desarrollo de la implementación y la flexibilidad o gradualidad que tiene el Ente Gestor para actualizar los cronogramas. Lo cual ha permitido realizar modificaciones que han minimizado el efecto en la implementación y mantenido el servicio en la ciudad.

2.2. Cantidad de flota del TPC vinculada al SITP y Proceso de Desintegración:

La base de vehículos del TPC que deben ser vinculados al SITP en la actualidad son 15.689 vehículos, los porcentajes de chatarrización aumentan a medida que se cambia de un año al siguiente por el diseño operacional, esto debido a que el Sistema admite únicamente vehículos con máximo diez (10) años de vida útil, con el fin de que estos permanezcan mínimo dos (2) años operando, es así como en el 2012 la meta propuesta era desintegrar 7.653 vehículos y para el año 2014 es 8.974 vehículos.

La flota que ha sido vinculada al SITP puede ser considerada desde dos puntos de vista, primero como aquella flota que proviene el Transporte Público Colectivo –TPC- la cual está siendo usada en la Operación, y segundo, la flota del TPC que ha sido desvinculada o desintegrada en función de los compromisos contractuales de los Operadores en el marco de la implementación del SITP.

Tabla 12. Flota Operativa Vinculada al SITP: Octubre 2012 - Junio 2014

CONCESIONARIO SITP	FLOTA VINCULADA OCTUBRE DE 2012*	FLOTA VINCULADA JUNIO DE 2014**
CONSORCIO EXPRESS	40	1134
ESTE ES MI BUS	17	510
ETIB	20	767
GMOVIL	18	542
MASIVO CAPITAL	18	641
SUMA	34	330
TRANZIT	35	497
COOBUS	0	102
EGOBUS	0	93
Total	182	4616

*EN OCTUBRE DE 2012 SOLO SE VINCULARON AL SISTEMA FLOTA USADA DEL TPC
 ** A JUNIO DE 2014, DE LOS **3.890** VEHICULOS VINCULADOS, **1.493** SON FLOTA NUEVA

Tabla 13. Flota Desintegrada en el Marco de la Implementación del SITP: Octubre 2012 - Junio 2014

CONCESIONARIO	TOTAL DE VEHICULOS A DESINTEGRAR AÑO 2012	VEHICULOS DESINTEGRADOS OCTUBRE DE 2012	TOTAL VEHICULOS A DESINTEGRAR 2014	VEHICULOS REPORTADOS POR DESINTEGRACION A JUNIO DE 2014 (CONCESIONARIOS - SDM)	VEHICULOS PENDIENTES POR DESINTEGRAR	PORCENTAJE DE AVANCE DESINTEGRACION A JUNIO DE 2014
ESTE ES MI BUS	424	23	489	233	256	48%
GMOVIL	720	139	825	296	529	36%
EXPRESS	2032	362	2326	836	1490	36%
SUMA	472	101	562	196	366	35%
TRANZIT	480	106	580	184	396	32%
ETIB	789	82	928	225	703	24%
MASIVO CAPITAL	826	116	1002	263	739	26%
COOBUS	814	11	914	162	752	18%
EOBUS	1096	3	1348	247	1101	18%
DESINTEGRADO SIN COSESIONARIO	0	0	0	109		
TOTAL	7653	943	8974	2751	6223	31%

Conforme con lo anterior a junio de 2014 se han vinculado al Sistema 5.345 vehículos provenientes del Transporte Público Colectivo –TPC (vehículos operativos y vehículos desintegrados), esto es equivalente al 34% de la flota total de referencia del TPC (15.689 vehículos habilitados en la Base de vehículos del SITP).

Adicional a lo anterior se han vinculado al sistema en su operación zonal 2.022 vehículos nuevos y 2. 594 vehículos usados, es decir un total de 4616 vehículos, lo que significa que esta operación cuenta con un 44% de flota nueva.

En lo relacionado con el proceso de desvinculación por chatarrización, se puede observar que en octubre de 2012 se llevaba un avance de desintegración de 12% (943 vehículos); y a junio de 2014, (con un mayor número de flota a desintegrar) se tiene aproximadamente el 31% de la flota que está estimada cumpla este proceso al año 2014 (8.974 vehículos). Si se tiene en cuenta que el Plan de Desintegración elaborado por la Secretaría de Movilidad en Diciembre de 2012 establecía que los concesionarios SITP debían llegar a una desintegración del 25%, este porcentaje a nivel general ya se encuentra cumplido.

Sin embargo, el proceso de desintegración continua teniendo dificultades, ya que se presentan vehículos con problemas jurídicos pendientes por resolver, hay propietarios de vehículos que no quieren entregarlos al SITP, o vehículos que no se han podido desintegrar por problemas financieros de los concesionarios (Caso Coobus y EgoBus), entre otras circunstancias.

No obstante lo anterior, en el proceso de desintegración, la Administración Distrital (Secretaría Distrital de Movilidad y TRASMILENIO S.A.) y los concesionarios SITP deben garantizar al final de la implementación del Sistema que los vehículos a los que les falta surtir este proceso no operaran en el transporte público del Distrito Capital.

Actualmente la Administración Distrital tiene un proyecto de modificación de la Circular 002 de 2012, para modificar las tarjetas de operación de los vehículos provenientes del TPC, con el fin de pasarlos al nuevo sistema, y así facilitar la terminación de implementación del SITP, y el cumplimiento contractual de los operadores en lo referente al tema de chatarrización.

2.3. Operación Carrera 7ma

Teniendo en cuenta la implementación del SITP como estructurante de movilidad, se realizaron evaluaciones con diversas alternativas para la operación de la Carrera 7 mientras avanza el proceso de estructuración y construcción del tren ligero o tranvía. Las evaluaciones dieron como resultado que la alternativa más viable es una variación del modelo operacional que se encuentra dentro de la estructuración original del SITP (troncal sin carril de sobrepaso en la Carrera 7), que había diseñado servicios operando con buses duales que permiten darle continuidad al corredor de movilidad Carrera 7 – Carrera 10. La siguiente figura ilustra cómo se verán estos buses duales.

Figura 2. Bus Dual TransMilenio



Fuente. Elaboración propia

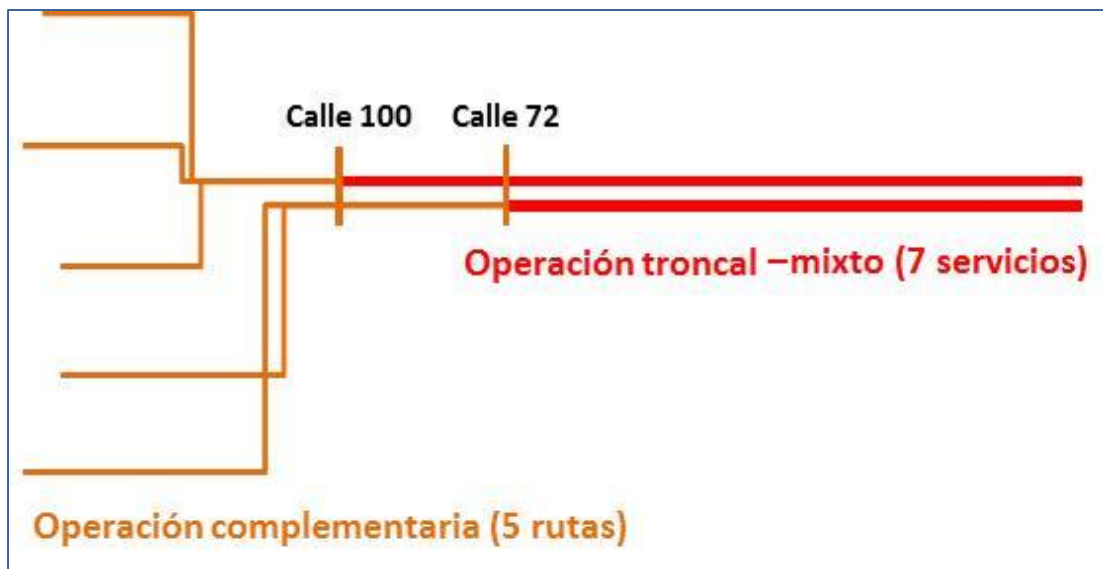
2.3.1. Diseño Conceptual y Operacional

La construcción de un tren ligero o tranvía en la Carrera 7 es una prioridad para la actual administración. Sin embargo, el proceso constructivo está estimado para tener una duración de tres años, razón por la cual su inicio de operación se estima para el año 2018. El bus dual es un bus con las mismas características de capacidad que un padrón tradicional (entre 80 y 90 pasajeros), con la diferencia que opera por puertas tanto izquierda como derecha.

Este tipo de operación tiene una serie de ventajas, entre las cuales se destacan las siguientes:

- ✓ Se mantiene la estructura del SITP: se mantienen las cinco rutas complementarias previstas para el portal de la Calle 100, de las cuales tres llegarán desde el norte de la Ciudad a la Calle 100 y dos se extenderán a la Calle 72. Las demás rutas zonales y servicios troncales también se mantienen tal como se diseñaron para el SITP. Esto significa que se le garantiza la misma cobertura en trazado de rutas y demanda a todas las 13 zonas del SITP, incluyendo Usaqué y San Cristóbal, las dos zonas en el área de influencia del proyecto.
- ✓ Flexibilidad del servicio: la operación con padrón dual comúnmente se conoce con el nombre de **operación pretroncal**. El padrón dual está diseñado para prestar servicio con puerta derecha a nivel del andén, y servicio con puerta izquierda alta en estación troncal.
- ✓ Flexibilidad del uso de la flota: en el momento que entre en operación el tren ligero o tranvía de la Carrera 7, la flota de padrón dual podrá prestar servicio en las rutas alimentadoras, complementarias y/o nuevos servicios pretroncales, dependiendo de la necesidad. Su diseño posibilita la alternativa de integración física en cualquier punto de las troncales (estaciones y portales).
- ✓ La flota del padrón dual está incluida dentro de la tipología de la operación del SITP. Por lo tanto, no se necesitará homologar este tipo de vehículo en el Ministerio de Transporte.

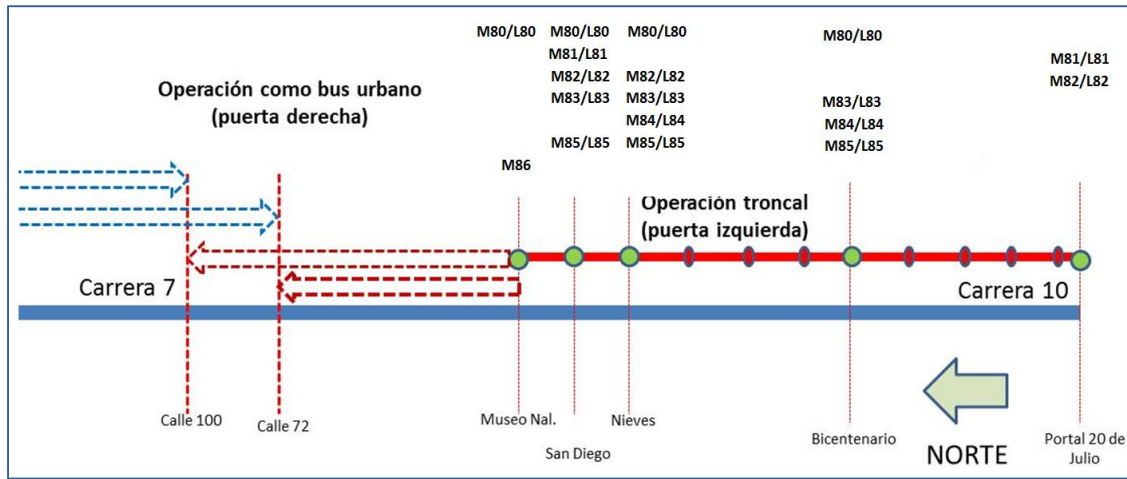
Figura 3. Esquema de integración de rutas complementarias con el bus dual



Fuente. Elaboración propia

Como se puede observar en la figura anterior, los servicios de bus dual se complementan con cinco rutas Complementarias, teniendo dos puntos de integración: la Calle 72 y la Calle 100. Los servicios de bus dual salen de diferentes puntos claves sobre la troncal de la Carrera 10 (Museo Nacional, Bicentenario y Portal 20 de Julio) y desarrollan su recorrido hacia el norte como servicios semi-expresos.

Figura 4. Esquema de operación transitoria de la Carrera 7



Fuente. Elaboración propia

Para optimizar la operación, los servicios con bus dual funcionarán como servicios semi-expresos, que significa que no se detendrán en todas las estaciones, permitiendo una mayor velocidad de operación y una mayor eficiencia de servicio, incluso cuando operen en el tráfico mixto. A continuación se presenta un esquema de operación con el bus dual, donde se ilustra la operación de los siete servicios propuestos (con sus respectivos espejos), los cuales entrarán periódicamente una vez se vincule la flota requerida. Se puede observar que cada uno de los siete servicios está diseñado con diferentes paradas, de tal forma que se pueda atender la demanda con una mayor eficiencia.

2.3.2. Diseño de Flota

Luego de obtener los resultados del modelo de asignación de EMME3, se procede al diseño operacional, donde se determinan importantes datos tales como el intervalo para cada servicio y la cantidad de flota requerida para operar el tramo desde Museo Nacional hasta la Calle 100.

En la siguiente tabla se puede observar el diseño operacional de los servicios que operarán en la Carrera 7. Si bien los servicios han sido diseñados para un intervalo de 2 minutos, se debe tener en cuenta que este intervalo se debe volver a calibrar luego del inicio de operación, puesto que la operación en el tráfico mixto puede alterar los tiempos de ciclo. Esto se deberá considerar en el cálculo de los factores de calidad, tanto de puntualidad como de regularidad.

Tabla 14. Diseño operacional de los siete servicios con bus dual

SERVICIO	TRONCAL ORIGEN	TRONCAL DESTINO	LONGITUD TOTAL (km)	TIEMPO TOTAL (min)	ABORDAJES TOTALES	VOLUMEN MÁXIMO	INTERVALO (min/bus)	FRECUENCIA (bus/h)	FLOTA
L80	CALLE 72	BICENTENARIO	7,41	24,11	976	598	2,00	30,00	13

SERVICIO	TRONCAL ORIGEN	TRONCAL DESTINO	LONGITUD TOTAL (km)	TIEMPO TOTAL (min)	ABORDAJES TOTALES	VOLUMEN MÁXIMO	INTERVALO (min/bus)	FRECUENCIA (bus/h)	FLOTA
M80	BICENTENARIO	CALLE 72	7,41	24,11	1867	1331	2,00	30,00	13
L81	P. 20 DE JULIO	CALLE 72	11,62	32,76	774	481	2,00	30,00	17
M81	CALLE 72	P. 20 DE JULIO	11,62	32,76	1778	1072	2,00	30,00	17
L82	CALLE 100	P. 20 DE JULIO	14,86	45,16	2446	1601	2,00	30,00	23
M82	P. 20 DE JULIO	CALLE 100	14,86	45,16	3170	2168	2,00	30,00	23
L83	CALLE 72	BICENTENARIO	7,41	22,61	774	481	2,00	30,00	12
M83	BICENTENARIO	CALLE 72	7,41	22,61	1778	1072	2,00	30,00	12
L84	CALLE 100	BICENTENARIO	10,65	33,50	747	629	2,00	30,00	17
M84	BICENTENARIO	CALLE 100	10,65	33,50	523	432	2,00	30,00	17
L85	CALLE 100	BICENTENARIO	10,65	34,10	1374	1169	2,00	30,00	18
M85	BICENTENARIO	CALLE 100	10,65	34,10	1773	1412	2,00	30,00	18
M86	MUSEO NACIONAL	CALLE 100	7,78	29,50	1396	1168	2,00	30,00	15
M87	CALLE 100	MUSEO NACIONAL	7,78	29,50	1308	1078	2,00	30,00	15
TOTAL FLOTA									230

Fuente. Elaboración propia con base en el modelo de transporte de EMME3

2.3.3. Operación al Aeropuerto Eldorado

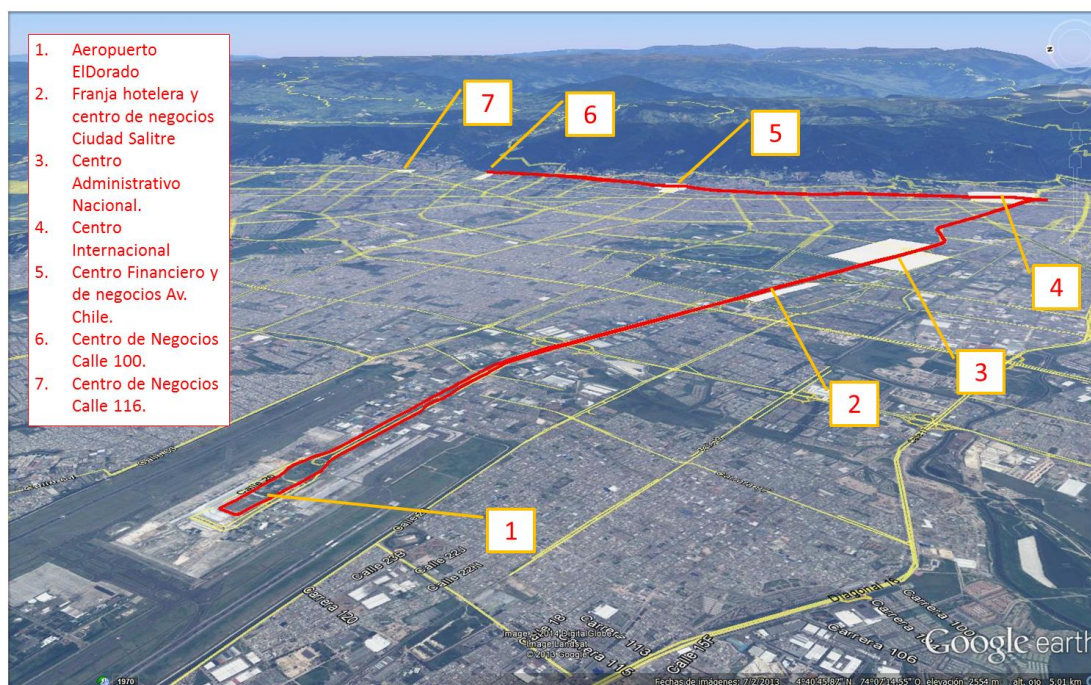
Dada la importancia de la ciudad de Bogotá como uno de los diez principales centros de negocios en Latinoamérica⁵, y el notorio protagonismo del aeropuerto Eldorado en el mercado suramericano, es necesario considerar la relación de los equipamientos y zonas especializadas de la capital como un conjunto de centralidades de actividades y dinámicas de carácter internacional. El aeropuerto Eldorado permite la relación y trasferencia de flujos entre la región, la nación y el mercado internacional, dando pie a una visión de ciudad contemporánea, globalizada, que dentro del marco de la apertura económica y la evolución de las capitales en el continente, posiciona a Bogotá en la coyuntura del momento como una actual y potencial metrópolis desarrollada en torno al comercio y turismo de negocios.

⁵ <http://www.dinero.com/actualidad/nacion/articulo/bogota-ranking-para-hacer-negocios/190422>

El movimiento diario de pasajeros del aeropuerto (Aerocivil, Octubre 2013) indica una tendencia al alza de ingresos y salidas, ya sea diarios o de corta estadía en la ciudad, que reafirma la posición de Bogotá como “hub” internacional de negocios. De este modo es necesario crear la oferta de un medio de comunicación y conexión adecuada para los pasajeros del aeropuerto y visitantes de estancias cortas, de modo que su tránsito por la capital sea placentero y eficiente. Con esto en mente, es necesario y coherente realizar este tipo de conexiones y transporte dentro del sistema de transporte masivo TransMilenio, aprovechando la figura del bus dual. Si bien este servicio nace como una iniciativa para conectar el aeropuerto Eldorado con los centros de negocios más importantes, también será de gran utilidad para los usuarios de transporte de la ciudad que requieran realizar este tipo de desplazamientos a diario.

De este modo se realiza una categorización de los nodos e hitos de atracción y mayor demanda correspondientes al segmento viajero y ejecutivo, local, nacional e internacional. Así entonces se identifican sobre el corredor de la Calle 26, senda de acceso al aeropuerto, centralidades que corresponden a las principales dinámicas de turismo, negocios y mercado bursátil en la ciudad. Igualmente se identifican algunos otros puntos de referencia sobre el corredor de la Carrera 7. Respecto a este análisis, se localizan los nodos identificados en estos corredores de la siguiente manera:

Figura 5. Nodos Identificados Corredor Carrera 7



- ✓ Franja hotelera y centro de negocios Ciudad Salitre – Centro Administrativo Nacional CAN (2 - 3)

Consolidado entre las décadas del 90 y la primera del siglo en curso, se ubica como un importante centro de negocios en el que se han localizado varias de las oficinas generales de reconocidas multinacionales y empresas del sector bancario. Asimismo se ha constituido como

una zona hotelera y comercial por excelencia, en la que se encuentran instalaciones de cadenas con renombre internacional y equipamientos de comercio que incluyen en su programa marcas de reconocimiento global.

Dentro de esta franja se encuentra el Centro Administrativo Nacional, sede algunos ministerios e instituciones de nivel nacional. Este importante sector tiene un plan de renovación urbana en curso en el que se modernizarán las instalaciones del gobierno y se incluirán usos de vivienda, espacio público, comercio y conexión con el parque metropolitano Simón Bolívar. También cercano al CAN se encuentran la Gobernación de Cundinamarca y Embajada de los Estados Unidos de América, entre otros.

✓ Centro internacional (4)

Consolidado desde su génesis como el principal centro de finanzas y negocios de la ciudad, alberga instalaciones y sedes de las principales firmas bancarias y hoteleras del país, además de ser un punto de atractivo turístico por la presencia del Museo Nacional, el Planetario y la Plaza Cultural Santa María, entre otros.

✓ Centro financiero y de negocios Av. Chile (5)

Se ubica como el distrito financiero y sede de la Bolsa de Valores de Colombia, lo que le ha catalogado como una de las zonas por excelencia para el establecimiento de las principales embajadas, multinacionales y petroleras que operan en el país, además de concentrar las sedes del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo.

✓ Centro de negocios calle 100 (6)

En este sector se encuentra la sede del World Trade Center de Bogotá, al igual que embajadas, bancos y aseguradoras. En este sector se encuentra en etapa inicial de desarrollo el proyecto de El Pedregal, que involucra una mezcla de usos comerciales, de oficinas y espacio público, además de contar con estaciones para el SITP, Sistema TransMilenio y el futuro tren ligero.

✓ Centro de negocios Calle 116

Considerado como el nuevo centro de actividades financieras en la capital, alberga las sedes de multinacionales, bancos, embajadas y constructoras, y se localiza en torno a importantes sectores residenciales y centros comerciales del nor-orienté de la ciudad.

El recorrido propuesto conecta la Calle 26 desde el Aeropuerto Eldorado hasta la Carrera 7 en la Calle 116. Dentro de la operación completa del sistema troncal de buses duales de la Carrera 7, se ha planteado la necesidad de acabar con el reversible de la Carrera 7. Sin embargo, para el ingreso de este servicio, se debe tomar el corredor de la Carrera 11 y 13 en el horario de reversible. A continuación se encuentra el trazado del servicio K86-M86.

Figura 6. Recorrido del servicio K86-M86



2.4. Infraestructura

2.4.1. Estado a Octubre 2012

✓ Análisis del Estado de Patios Transitorios y definitivos del SITP

De acuerdo con los análisis efectuados, el área de patios estimada por bus es la siguiente:

Tabla 15. Área de Patios Requerida por Bus

CAPACIDAD PASAJEROS POR BUS	ÁREA REQUERIDA POR BUS (HA)
19	0.006
40	0.008
50	0.008
80	0.009

En el siguiente cuadro, se presenta el avance a octubre de 2012.

Tabla 16. Avance en Patios Temporales SITP a Octubre de 2012

OCT-12		
Descripción del Avance	Cantidad	Área (Ha)
Predios presentados	229	457
Predios con aval preliminar	175	324
Predios con aval definitivo	33	62
Predios negociados	19	29,65

✓ **Análisis del Estado de Paraderos y Señalética del SITP**

Para la implementación del SITP, se identificó la necesidad de ejecutar un total de 6737 paraderos, los cuales están compuestos por una línea amarilla y la señal vertical, como se muestra en la siguiente figura:

Figura 7. Paradero M10



Adicionalmente, en algunos paraderos de la malla vial arterial, y malla vial intermedia dónde el espacio público lo permita, se instalaron módulos M-10.

Tabla 17. Avance en Paraderos SITP a Octubre de 2012

TOTAL SITP

	Programado	Ejecutado a Octubre de 2012	Avance %
Banderas	6737	1483	Temporales
Líneas Amarillas	6737	1520	23%
Módulos M-10	1655	325	20%

Las banderas implementadas a octubre de 2012, fueron instaladas por la SDM con carácter temporal, las cuales se han venido reemplazando.

Vale la pena mencionar que antes de la implementación del SITP, existían 1142 módulos M-10, de los cuales 853 se identificaron para ser usados en los paraderos del SITP, y 325 se ajustaron a los paraderos iniciales.

✓ **Análisis en materia de Gestión de Infraestructura así:**

- Troncales Calle 26 y Carrera Décima
- Extensión a Aeropuerto el Dorado

Estaba previsto el inicio de la licitación para la construcción de la extensión de la Troncal Calle 26 para el año 2012, sin embargo, los diseños entregados por la aeronáutica no tienen el detalle suficiente para iniciar este tipo de procesos. En este sentido, es pertinente señalar que para dar inicio al proceso de licitación se requieren los diseños al nivel de detalle que exige un proyecto de semejante envergadura. Diseños que según lo manifestó en reiteradas ocasiones el IDU, no cumplen en su totalidad con el nivel esperado, lo cual ha sido corroborado por la ESP's, quienes revisaron los diseños de su competencia, concluyendo que los diseños no pueden ser aprobados por presentar inconsistencias, falta de detalle, incumplimiento a las normas, entre otros.

Considerando que los diseños entregados por la Aeronáutica Civil no cumplen a satisfacción con los requisitos establecidos por el IDU, el Instituto decidió no dar inicio a los procesos licitatorios, decisión que es respaldada por la Administración Distrital teniendo en cuenta que es responsabilidad del Instituto velar para que los procesos a su cargo se ejecuten cumpliendo con los requisitos mínimos y normatividad vigente del IDU y las ESP's, evitando de esta manera sobrecostos e incumplimiento a los cronogramas establecidos.

2.4.2. Estado a 09 Junio de 2014

✓ **Análisis del Estado de Patios Transitorios y definitivos del SITP**

Patios Transitorios

A 09 Junio de 2014 el avance en la implementación de patios transitorios del SITP llegó al 77.94% que corresponde a 93.53 Ha.

En el siguiente cuadro se presenta el avance con corte a 09 Junio del presente año:

Tabla 18. Avance Patios Transitorios

Operador	ZONA SITP	BARRIO (según ficha)	PREDIO	AREA (Ha)	CONCEPTO DEFINITIVO	ESTADO ACTUAL Y SEGUIMIENTO PATIOS CON AVAL FINAL A JUNIO 30 DE 2013
GMOVIL	ENGATIVA	TINTALITO II	Avenida ciudad de cali No 13C -31	2,00	Viable	OPERACIÓN EN 0,5 Ha.
GMOVIL	ENGATIVA	Engativá zona urbana (Verbenal)	Calle 64 No. 119A-22	1,94	Viable	INICIA ADECUACIÓN ENTRE SEPT DE 2013 Y MAYO DE 2014
GMOVIL	ENGATIVA	Prado Grande TINTAL IV	Av Ciudad de Cali No. 13C - 51/31	1,74	Viable	OPERACIÓN
GMOVIL	ENGATIVA	MARANTA	Carrera 122 No. 63 A-35	3,67		
GMOVIL	ENGATIVA	SAN PABLO JERICÓ	Kr 120 17-85, Kr 120 17-37 y Cl 17 120-10	0,96	Viable	EN OPERACIÓN
GMOVIL	ENGATIVA	EL GACO	CL 64 127-51	3,77	Viable	AVALFINAL
GMOVIL	ENGATIVA	EL TIGRE	Av Cl 63 No. 96-03	0,90	Viable	AVALFINAL
SUMA	CIUDAD BOLÍVAR	La Alameda	Kr 17 No 70 31 Sur Cl 70 Bis sur x Av Boyaca (Kr 17 70 31 sur)	2,30	viable	ADECUADO CON ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS MES CAPACIDAD PARQUEO FLOTA A SEP DEL 2013
ETIB	BOSA	San Diego Bosa San José Compuesto por cuatro lotes	TV 80 I No 93 -21	0,49	Viable	EN ADECUACION PENDIENTE TERMINADO DE SUPERFICIE QUE NO GENERE MATERIAL PARTICULAS CONTAMINANTES. PENDIENTE DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS
ETIB	BOSA	San José	TV 80 I No 93 -22	0,90	Viable	En adecuación.
ETIB	BOSA	San José	Cl 94 A sur No.87-29	0,44	Viable	En adecuación.
ETIB	BOSA	San José	Cl 94 A sur No.87A-45	0,21	Viable	En adecuación.
ETIB	BOSA	San Diego Bosa San José 2	Calle 94 A Sur No 87 A 65	1,10	Viable	ADECUADO -SOLO PARQUEO TIENE INSTALADO EL TANQUE DE SUMINISTRO COMBUSTIBLE EL OPERADOR SOLICITO LA APROBACIÓN DEL SICON AL MINISTERIO DE MINAS PENDIENTE CONCEPTO SDA INDICANDO AL MINISTERIO DE MINAS QUE NO REQUIERE PERMISO DE VERTIMIENTO DEBIDO A QUE LOS RESIDUOS NO VERTEN A UNA RED PÚBLICA ACLARANDO AL MINISTERIO EL PROTOCOLO DEL CONTROL DE ESTOS MEDIANTE PLAN DE INTEGRACIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS
ETIB	BOSA	Bosa - San Bernardino XVIII. LOTE 2	coordenadas 4° 37' 16 y 74° 23' 81 PLAN PARCIAL EL EDEN X=85417, Y=102792	1,77	Viable	EL OPERADOR INICIA ADECUACIONES Y TRAMITES DE DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS DE ACUERDO A LOS NUEVOS LINEAMIENTOS DE EAAB - TMSA DEBE PRESENTAR ANTE LA EAAB LA NECESIDAD DEL PATIO TRANSITORIOS ANEXANDO EL AVALFINAL
ETIB	BOSA	Bosa - San Bernardino XVIII. LOTE 1	Calle 82 S - Carrera 88I Bis A PLAN PARCIAL EL EDEN	1,53	Viable	ESTA ADECUADO. LOTE 1
ETIB	BOSA	Bosa - San Bernardino XVIII. LOTE 3	Poteritos lote 1,2 y 3 PLAN PARCIAL EL EDEN	0,60	Viable	EL OPERADOR INICIA ADECUACIONES Y TRAMITES DE DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS DE ACUERDO A LOS NUEVOS LINEAMIENTOS DE EAAB - TMSA DEBE PRESENTAR ANTE LA EAAB LA NECESIDAD DEL PATIO TRANSITORIOS ANEXANDO EL AVALFINAL
ETIB	BOSA	Ciudad Bolívar Barrio Guadalupe	Autopista Sur No 65 -04	0,89		SIN AVALFINAL
ETIB	BOSA	Ciudad Bolívar Barrio Guadalupe	Autopista Sur No 65 -04	1,10		SIN AVALFINAL
ETIB	BOSA	ISLA DEL SOL 1	CR 57 45A-72 SUR	0,24		SIN AVALFINAL
ETIB	BOSA	ISLA DEL SOL 2	CR 57 45A-54 SUR	0,22		SIN AVALFINAL

Operador	ZONA SITP	BARRIO (según ficha)	PREDIO	AREA (Ha)	CONCEPTO DEFINITIVO	ESTADO ACTUAL Y SEGUIMIENTO PATIOS CON AVAL FINAL A JUNIO 30 DE 2013
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	20 DE JULIO	PORTAL 20 DE JULIO	1,52	Viable	EL OPERADOR DEBE ENTREGAR EL PATIO UNA VEZ TMSA SOLICITE EL TOTAL DE LA FLOTA TRONCAL
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	Las Caviotas	Dg 48 sur No.15A-02 Este	4,70	Viable	EL OPERADOR INICIA ADECUACIONES Y TRAMITES DE DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS DE ACUERDO A LOS NUEVOS LINEAMIENTOS DE EAAB - TMSA DEBE PRESENTAR ANTE LA EAAB LA NECESIDAD DEL PATIO TRANSITORIOS ANEXANDO EL AVAL FINAL
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	LAS BRISAS	KR 7 2 SUR, AC 16 39, AC 16 29, AC 16 19, AC 16 3, KR 6 11 SUR, KR 6 17 SUR, KR 6 23 SUR, KR 7 58 SUR, KR 6 25 SUR, KR 6 35 SUR, KR 6 37 SUR, KR 7 68 SUR, KR 7 74 SUR, KR 6 43 SUR, KR 6 49 SUR, KR 7 1 12 SUR, KR 7 1 10 SUR, KR 7 1 56 SUR, KR 7 1 66 SUR, KR 6 1 21 SUR, KR 7 1 70 SUR, KR 7 1 82 SUR, KR 6 1 41 SUR, KR 6 1 47 SUR, KR 7 1 86 SUR, KR 7 1 90 SUR, KR 7 1 92 SUR.	0,84	Viable	Negociado. TENE AVAL DEFINITIVO
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	LAS BRISAS	KR 6 1-26 SUR, KR 6 1-44 SUR, KR 6 1-54 SUR, KR 6 1-60 SUR, KR 6 1-68 SUR, KR 6 1-74 SUR, TV 5A 1A-8 SUR, TV 5A 1A-14 SUR, CL 2 SUR 5-80, CL 2 SUR 5-76, CL 2 SUR 5-74, CL 2 SUR 5-70, CL 2 SUR 5-68, CL 2 SUR 5-72, CL 2 SUR 5-58, CL 2 SUR 5-48, CL 2 SUR 5-38, CL 2 SUR 5-34, CL 2 SUR 5-32, CL 2 SUR 5-24, CL 1 SUR 4A-67	0,71	Viable	Negociado. TENE AVAL DEFINITIVO
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	LAS BRISAS	kr 6 68 sur	0,39	Viable	Negociado. TENE AVAL DEFINITIVO
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	Juan Rey	Tv 14 este No.63-75 sur	0,78	Viable	EN OPERACIÓN
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	Juan Rey La Paz	DG 71 A SUR 13C 49 ESTE, DG 71 SUR 13C 48 ESTE, TV 14 ESTE 72A 15 SUR Y TV 14 ESTE 72A 43 SUR	0,38	Viable	ADECUADO. CON AVAL FINAL Cra 15 este No. 72 A 43 Sur
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	Villa Angélica - Canadá La Guira	Kr 1C Este No.46B-45 sur	0,00	Viable	DESCARTADO POR CONSORCIO
CONSORCIO EXPRESS	CIUDAD BOLÍVAR	Las Acacias	KR 19 D N°. 64B-36 SUR	0,96	Viable	EN NEGOCIACION. CON AVAL FINAL
CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	Juan Rey	Tv 14 Este No. 73-15 sur	0,39	Viable	EN NEGOCIACIÓN
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	San Cristobal	Calle 161 7B - 55	0,74	Viable	REVISAR OBLIGACIONES CONTRACTUALES - MURO CERRAMIENTO Y TERMINACIÓN SUELO RODADURA - CAPACIDAD DEL PATIO
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	CENTRO ENGATIVA II	CL 65A N°.126-60	0,30	Viable	SOLO PARQUEO. Aval Final
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	CENTRO ENGATIVA III	CL 65A N°.126-20	0,30	Viable	SOLO PARQUEO. Aval Final
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	BARRANCAS	Av Cra 7 No 153A 71	0,63	Viable	ADECUADO. CON AVAL FINAL
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	El Toberin	Calle 166 No 16 -43	0,40	Viable	EN OPERACIÓN
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	TIBABITA	Cl 183 No.7-40	1,46	Viable	EN OPERACIÓN
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	SAN ANTONIO	Calle 183 No.14-76 (13-15)	1,10	Viable	EN OPERACIÓN
CONSORCIO EXPRESS	SUBA CENTRO	TIBABUYES	CL 132 No. 144 A 25	0,68	Viable	EN OPERACIÓN
CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	CASABLANCA	AK 45 No. 191 - 11	7,13	Viable	

Operador	ZONA SITP	BARRIO (según ficha)	PREDIO	AREA (Ha)	CONCEPTO DEFINITIVO	ESTADO ACTUAL Y SEGUIMIENTO PATIOS CON AVAL FINAL A JUNIO 30 DE 2013
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	Portales del Norte Cantagallo	Carrera 58A No.167-86	0,30	Viable	EL OPERADOR INFORMA VERBALMENTE TRASLADAR DEL PATIO COLINA AL PATIO CANGALLO SOLO PARQUEO ESTE PREDIO SE ENCUENTRA EN DESARROLLO PRIORITARIO PARA SUBASTA PENDIENTE COMUNICACIÓN SDH SE DEBE REALIZAR VISITA SEGUIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA E INFORMAR OFICIO DE ADVERTENCIA POR INCUMPLIMIENTO
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	CIPRES	Calle 221 No 53 -17	1,28	Viable	EN OPERACIÓN Y EN ADECUACIÓN
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	PORTALES	CARRERA 58 B N° 160 - 31	8,35	Viable	EN NEGOCIACIÓN. TIENE AVAL FINAL
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	EL COLEGIO	CR 65 No. 165 - 10	0,00	Viable	DESCARTADO POR MASIVO
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	San Bernardino XIX	Cl 73 sur No. 94A-95	2,59	Viable	EN OPERACIÓN Y EN ADECUACIÓN
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	Osorio Urbano PORVENIR	Cl 49 sur No.89B-31	1,19	Viable	ADECUADO Y EN OPERACION
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	Brasil	Kr 89A Bis No.49C-12 sur	1,36	Viable	ADECUADO Y EN OPERACION
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	CASABLANCA	CRA 76 No. 146 - A 20	0,55	Viable	EN OPERACIÓN
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	CALANDAIMA II	Kra 89 No.34A-21 / 37A-15 sur	0,79	Viable	EN OPERACIÓN Y EN ADECUACIÓN
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	ZONA INDUSTRIAL	CRA 68 D No. 9 - 03	1,40	Viable	EN OPERACIÓN Y EN ADECUACIÓN
MASIVO CAPITAL	KENNEDY	AMERICAS	Carrera 86 No 43-55 Sur	1,80	Viable	PENDIENTE FIRMA CONTRATO
MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	LA COLINA	CL 147 No. 59 - 35 / 39	0,49	Viable	EN OPERACIÓN Y EN ADECUACIÓN
ESTE ESMI BUS	KENNEDY	CALANDAIMA I	Cl 34 A sur No.91-34	0,34	Viable	SOLO PARQUEO - EN ADECUACION - NO HA INICIADO OPERACIÓN SE DEBE REALIZAR VISITA SEGUIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA E INFORMAR OFICIO DE ADVERTENCIA POR INCUMPLIMIENTO.
ESTE ESMI BUS	KENNEDY	CALANDAIMA II	CARRERA 89 N°. 34A-21 SUR	0,90	Viable	EN ADECUACIÓN. PENDIENTE RADICAR ACTA DE ADECUACIÓN
ESTE ESMI BUS	CALLE 80	BACHUE I	Transversal 94L No 80-39	1,20	Viable	TRAMITES DE DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS DE ACUERDO A LOS NUEVOS LINEAMIENTOS DE EAAAB - TMSA DEBE PRESENTAR ANTE LA EAAAB LA NECESIDAD DEL PATIO TRANSITORIOS Y LA APROBACION ANEXANDO EL AVAL FINAL
ESTE ESMI BUS	CALLE 80	BACHUE ALO	AK 96 No. 89-31	4,00	Viable	EN CONSTRUCCION. PENDIENTE AVAL FINAL
EOBUS	PERDOMO	La Coruña	Av Gaitán Cortés No.58A-35 sur	0,35	Viable	SOLO PARQUEO - ADECUADO PENDIENTE TERMINADO SUELO RODADURA SE DEBE REALIZAR VISITA SEGUIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA E INFORMAR OFICIO DE ADVERTENCIA POR INCUMPLIMIENTO NO HAN PRESETNADO OTRO PATIO HAY CAPACIDAD PARA EL INICIO DE LA SEGUNDA RUTA
TRANZIT	USME	Cerros de Oriente San Eduardo Etapa I	CL 39A Sur No. 1AS - 30 IN 3	3,40	Viable	EN ADECUACIÓN-PENDIENTE APROBACION FOPAE Y TRAMITES CON LAS ENTIDADES SDA - EAAAB - CATASTRO-CURADURIAS PERMISO DE MOVIMIENTO DE TIERRA Y ADECUACIÓN DEL SUELO LC - Y CERRAMIENTO. PENDIENTE CATASTRO, CURADURIA Y PERMISO ALCALDIA.
TRANZIT	USME	AURORA	TV 3H N°70B - 47 SUR AV 71 SUR No. 3 I 80 AV 71 SUR No. 3 I 40	1,62	Viable	EN OPERACIÓN
TRANZIT	USME	Cerros de Oriente	Diagonal 48 J sur No.1A-50	9,04	Viable	SE DEBE REALIZAR VISITA SEGUIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA E INFORMAR OFICIO DE ADVERTENCIA POR INCUMPLIMIENTO NO HAN PRESETNADO OTRO PATIO HAY CAPACIDAD PARA EL INICIO DE LA SEGUNDA RUTA
TRANZIT	USME	EL UVAL	GALLINERO - EL TRIUNFO - EL NARANJAL	1,75	Viable	EN OPERACIÓN
COOBUS	FONTIBON	El Charco I	Cl 15A No.123-68	0,64	Viable	SOLO PARQUEO - ADECUADO PENDIENTE TERMINADO SUELO RODADURA SE DEBE REALIZAR VISITA SEGUIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA E INFORMAR OFICIO DE ADVERTENCIA POR INCUMPLIMIENTO POR NO HABER INICIADO LAS ADECUACIONES DE ACUERDO AL ACTA DE COMPROMISO EL PLAZO SE LES CUMPLE EN JUNIO 2013 SE DEBE VERIFICAR CAPACIDAD DEL LOTE DE ACUERDO A LA ENTRADA DE RUTAS

Es importante aclarar la siguiente información sobre el área proyectada para la transitoriedad:

- Se requieren 120 Ha con actividades complementarias

- 80 Ha son para estacionamiento
- La adecuación y el área requerida de los patios está sujeta a la flota que entra o está programada por mes.

Patios definitivos

Culminó la consultoría “Diseño conceptual del sistema de equipamientos de transporte e infraestructura soporte para el SITP”.

Como resultado de la consultoría se identificaron 96 predios potenciales para ser empleados como patios talleres para el SITP.

Prevé una gestión integral que dé como resultado la entrega del 100% de los patios a 2020, con una combinación de patios transitorios que se convierten en definitivos, planes parciales y operaciones urbanísticas y asociaciones público privadas.

✓ **Análisis del Estado actual de Paraderos y Señalética del SITP**

- A 09 Junio de 2014, se ha implementado el 77% de los paraderos requeridos por el SITP (6737 paraderos al final de la implementación), es decir 5191 paraderos.
- La implementación de señalización de paraderos, que comprende demarcación de líneas amarillas, implementación de la señal vertical y módulo M10 en vías arteriales se ha ejecutado a través del contrato IDU 019 de 2013; el cual tiene finalizado el 2 de diciembre de 2013 y con el DADEP a través del Contrato 001 de 2001 suscrito con EUCOL.
- Esto se realiza en concordancia con el desarrollo del cronograma de implementación, ya que se debe contar con la información suficiente para la definición de paraderos, tal como los trazados definitivos, los destinos y los descriptores

Tabla 19. Estado Paraderos SITP Octubre 2012-May 2014

	TOTAL SITP		
	Programado	Ejecutado a 09 Junio 2014.	Ejecutado a Octubre de 2012.
Banderas	6737	4407	1483
	65%		Temporales
Líneas Amarillas	6737	5191	1520
	77%		23%
Módulos M-10	1655	1322	325
	80%		20%

Finalmente, se aclara que debido a nuevas rutas que se han venido implementando como los buses padrones duales de la carrera séptima, y por diversos requerimientos ciudadanos que se han considerado viables técnicamente, se debe ajustar el número de paraderos previsto inicialmente.

✓ **Análisis en materia de Gestión de Infraestructura así:**

A continuación, se presenta el avance detallado del estado de la infraestructura.

- **Troncales Calle 26 y Carrera Décima**

El 19 de octubre de 2013 se puso en operación la totalidad de las estaciones que fueron construidas para la operación de las Troncales de la Calle 26 y Carrera 10. En dicha fecha se colocaron en servicio a los usuarios las estaciones Bicentenario y Museo Nacional.

El pasado 14 de diciembre se habilitó el acceso norte de la estación San Diego, completando así el 100% de la implementación de la infraestructura destinada a la Fase III del Sistema TransMilenio.

- **Troncal Calle 6**

Tabla 20. Contrato IDU 044-2010

CONTRATO IDU NO.	44 de 2010
Valor Obra	\$98`972 Millones
Valor Interventoría	\$2`830 Millones
Fecha de Inicio	11 de febrero de 2011
Prorroga	17 Meses
Fecha de Terminación	25 de Febrero de 2015
Avance del Contrato	58% (incluido interconector NQS-CII.6)
Avance del Corredor	87%
Avance del Interconector	26%

ALCANCE:

Calzadas exclusivas de TransMilenio.

Dos (2) estaciones sencillas (Carrera 18 y Carrera 27).

Interconector NQS-CII.6. (PMT del interconector aprobado por SDM).

- **Ampliación de estaciones y puentes peatonales de acceso al Sistema**

Tabla 21. Contratos de Ampliación de Estaciones Autopista Norte

CTOS DE AMPLIACIÓN DE ESTACIONES AUTOPISTA NORTE	
Numero Licitación	IDU-SA-SGI-002-2013
Adjudicación	06 de noviembre de 2013
Valor	\$ 28.410.711.152
DISTRIBUIDO ASÍ	
Grupo 1	\$10.844.500.527
Estudios, diseños y construcción para la ampliación de las estaciones del Sistema TransMilenio estaciones Pepe Sierra y Calle 127, ubicadas en la Autopista Norte, en Bogotá D.C. Grupo 1	
Grupo 2	\$17.566.210.625
Estudios, diseños y construcción para la ampliación de las estaciones del Sistema TransMilenio estaciones Calle 146, Mazurén y Toberín, ubicadas en la Autopista Norte, en Bogotá D.C. Grupo 2	

- Contratos de estudios y diseños puentes peatonales Autonorte

Tabla 22. Contratos Estudios y Diseños Puentes Petonales Autonorte

CTOS DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PUENTES PEATONALES AUTOPISTA NORTE	
Estudios y diseños de los nuevos puentes peatonales del Sistema TransMilenio de acceso a las estaciones de la Pepe Sierra con conexión Calle 106; Calle 127; Calle 146 con conexión calle 142; Mazurén con conexión Calle 146; Toberín costado sur y de la adecuación rampas del puente peatonal existente, ubicados en la Autopista Norte, en Bogotá D.C.	
Consultor	Diconsultoria S.A
Numero Licitación	IDU-CMA-SGI-027-2013
Contrato	IDU-1725-2013
Adjudicación	20-11-2013
Valor	\$1,209.799.928
Fecha de Iniciación	25 de Febrero de 2014
Fecha de Suspensión	7 de Mayo de 2014
Fecha Prevista de Reiniciación	6 de Julio de 2014
Nueva Fecha de Terminación	24 de septiembre de 2014
Interventoría técnica, administrativa, financiera, legal, social, ambiental y s&so para los estudios y diseños de los nuevos puentes peatonales del Sistema TransMilenio de acceso a las estaciones de la Pepe Sierra con conexión Calle 106; Calle 127; Calle 146 con conexión Calle 142; Mazurén con conexión Calle 146; Toberín costado sur y de la adecuación rampas del puente peatonal existente, ubicados en la Autopista Norte, en Bogotá D.C.	

Consultor	Civing Ingenieros Contratistas
Numero Licitación	IDU-CMA-DTD-028-2013
Adjudicación	26-11-2013
Valor	\$345.419.052
Contrato	IDU-1767-2013
Valor	\$ 345 416 839,00
Fecha de Inicio	25 de Febrero de 2014
Fecha de Suspensión	7 de Mayo de 2014
Fecha Prevista de Reiniciación	6 de Julio de 2014
Nueva Fecha de Terminación	24 de Septiembre de 2014

- **Puente calle 94**

El puente peatonal de la Calle 94 que permite la conexión con el costado sur de la estación Calle 100, ubicada sobre la Troncal Autopista Norte fue puesto en servicio por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU el jueves 10 de octubre, TRANSMILENIO S.A el día martes 29 de octubre de 2013 habilitó el acceso sur a la estación en mención y se realizó la inauguración de éste el día viernes 01 de noviembre de 2013.

- **Proyectos de renovación urbana asociados a equipamientos del SITP**

Estación Central

Objeto: Precisar las condiciones de cooperación y coordinación de las partes en la adquisición de los inmuebles requeridos para desarrollar el Proyecto de Renovación Urbana “Estación Central”, así como para la implementación del Subprograma de reasentamiento por obra pública a que haya lugar.

Plazo: Cinco (5) años

En virtud de lo anterior, se ha venido haciendo acompañamiento al proceso de adquisición de predios requeridos para el proyecto. A continuación, se presenta un cuadro comparativo del estado de adquisición de predios a la fecha.

Tabla 23. Estado de adquisición de predios Estación Central

CONCEPTO	TOTAL	EJECUTADO 09 Junio DE 2014
Proceso de Gestión del suelo (Avalúos)	128	128
Adquisición de predios (Ofertados)	112	112
Entregados a TM (Escritura)	112	112

Estación intermedia Av. Primera de Mayo

Objeto: Precisar las condiciones de cooperación y coordinación de las partes en la adquisición de los inmuebles requeridos para desarrollar el Proyecto de Renovación Urbana “Primero de

Mayo”, así como para la implementación del Subprograma de reasentamiento por obra pública a que haya lugar.

Plazo: Cinco (5) años

Igualmente, se ha venido realizando acompañamiento al proceso de adquisición de los predios requeridos. A continuación, se presenta un cuadro comparativo del estado de adquisición de predios, desde octubre de 2012, a la fecha.

Tabla 24. Estado de adquisición de predios Estación Av Primera de Mayo

CONCEPTO	TOTAL	EJECUTADO 09 Junio DE 2014
Proceso de Gestión del suelo (Avalúos)	86	86
Adquisición de predios (Ofertados)	86	86
Entregados a TM (Escritura)	86	80

Teniendo en cuenta los inconvenientes y demoras presentadas con el Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”, se contempla la construcción del proyecto por parte del IDU, en el marco de a través del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –IDU, en el marco del convenio 20 de 2001.

Actualmente, se adelanta la demolición de los predios.

Estación de Integración Pedregal

El Plan Parcial Pedregal fue aprobado por el Comité de Renovación Urbana el día 28 de diciembre de 2013. Contiene un patio para 38 buses del SITP, una estación troncal, una estación para tranvía y 1500 m2 de oficinas para TRANSMILENIO S.A.

Estación Bosa

Tabla 25. Contrato IDU Estación Bosa

CONTRATO IDU NO.	895/2013
Valor Obra	\$6.923 Millones
Adición Obra	\$2.182 Millones
Valor Interventoría	\$589 Millones
Adición Interventoría	\$220 Millones
Fecha de Inicio	1 Agosto de 2013
Plazo	7 Meses
Suspensión	65 días
Reinicio	6 de Diciembre de 2013
Fecha de Terminación	4 Abril 2014

ALCANCE:

Construcción de dos (2) vagones con zona de transición.

Adecuación de las rampas de acceso en los puentes peatonales existentes.

Durante el desarrollo de los Estudios y Diseños el IDU informó que se presentaron dos (2) situaciones que no se encontraban previstas para cumplir con el objeto y el alcance del contrato de obra: i) Estudio de tránsito encaminado a presentar alternativas de solución que permita suprimir el giro izquierdo de la Carrera 77A. ii) Traslado de la red matriz de 24" en la zona de construcción de la estación.

Estas situaciones generan la suspensión de los contratos de obra e interventoría por un periodo de 65 días y la adición de los mismos en \$2.182.160.231 y \$ 219.971.606 respectivamente.

- Troncal Avenida Boyacá

El Instituto de Desarrollo Urbano adelantó los estudios de factibilidad y actualmente los estudios y diseños definitivos para la construcción de la Troncal Boyacá entre el CAI de Yomasa y la Calle 170 con Autonorte, de acuerdo con los parámetros técnicos definidos por TRANSMILENIO S. A.

Como parte de dicho estudio la Secretaría Distrital de Movilidad elaboró el estudio de tránsito para la Troncal Boyacá, según el cual se definieron diferentes alternativas de diseño geométrico. Para la solución de transporte masivo se contempla la construcción de un carril por sentido con sobrepaso en las estaciones.

Se establecieron las diferentes alternativas variando el número de carriles para tránsito mixto y se definieron cruces peatonales a nivel.

De acuerdo con los parámetros técnicos se requieren conexiones operacionales con las troncales NQS, Américas y Calle 26, Calle 80 y Av. Suba. Por restricciones presupuestales se está estudiando la conexión por intermedio de infraestructura existente.

La obra fue aprobada entre los proyectos de cupo de endeudamiento.

- Extensión Troncal Autonorte (Incluye estado actual del tema puente peatonal en estación Terminal)

Tabla 26. Contrato IDU Extensión Troncal Autonorte

CONTRATO IDU NO.	945/2013
Valor Obra	\$8.372 Millones
Valor Interventoría	\$424 Millones
Fecha de Inicio	6 Septiembre de 2013
Plazo	7 Meses
Suspensión	60 días
Reinicio	14 de Diciembre de

	2013
Fecha de Terminación	5 Junio 2014

ALCANCE:

Puente peatonal y rampa de acceso a la estación Terminal.

La Terminal Satélite del Norte no tuvo en cuenta la implantación del puente peatonal diseñado por el consultor del IDU, presentándose una sobreposición del apoyo del puente en la vía que construye la Terminal, lo cual generó la suspensión de los contratos de obra e interventoría por un periodo de 60 días.

- Extensión Troncal NQS a Soacha.

Se entregó al servicio 3,6 Km de troncal, con cuatro estaciones con dos vagones cada uno.

El municipio de Soacha contrató la estación de integración San Mateo, las obras de espacio público y redes y la rehabilitación de la vía paralela a la Autosur. Están en proceso de construcción los puentes peatonales de la Estación Troncal San Mateo, los cuales están a cargo de la ANI y del Municipio de Soacha.

- Extensión a Aeropuerto el Dorado

Teniendo en cuenta las restricciones presupuestales, TRANSMILENIO S.A. adelantó gestiones para implementar una ruta con Buses Duales, los cuales circulan por carriles mixtos en el sector comprendido entre el Aeropuerto Internacional El Dorado y El Portal, atendiendo la demanda por la puerta derecha, para posteriormente circular por los carriles exclusivos con asenso y descenso en las estaciones, saliendo nuevamente a los carriles de tránsito mixto antes de llegar a la Estación Museo Nacional, y continuando el recorrido por la Carrera séptima hasta la Calle 100.

El servicio de bus Dual, desde el Aeropuerto Eldorado – Carrera 7 con Calle 116 (Servicio K86-M86), se diseñó de tal forma que cubra los principales puntos de origen y destino de los usuarios del Aeropuerto Eldorado y complemente la oferta de servicios del corredor de la Carrera 7 entre la estación Museo Nacional y la Avenida Calle 116.

Para la operación del servicio K86-M86, con un intervalo de 5 minutos se cuenta una flota de 33 buses. Con esta frecuencia, se puede atender una demanda máxima de 1.600 pasajeros por hora por sentido y cerca de 5.000 usuarios en la hora pico.

- Seguimiento a los trabajos de mantenimiento adelantados por el IDU

CONTRATOS IDU	
Valor Obra	\$60`861 Millones
Valor Interventoría	\$5`218 Millones

Fecha de Inicio	Febrero – Abril de 2013
Duración	8 y 12 meses
Avance	65%

ALCANCE:

Se ejecutan ocho (8) contratos para la conservación de troncales y vías de las rutas del SITP

Mantenimiento Calzadas Vehiculares corredores troncales (reparación de losas, pavimento flexible y articulado).

Mantenimiento Puentes peatonales.

Mantenimiento Espacio Público y Mobiliario Urbano.

Mantenimiento de vías priorizadas de las rutas del SITP

Como parte del seguimiento que se adelanta a las obras ejecutadas para conservación de la infraestructura de troncales de las fases I y II y vías soporte de las rutas del SITP, periódicamente se realizan recorridos de manera conjunta con el IDU con el fin de priorizar los sectores en los corredores troncales que se encuentran afectando la movilidad para el sistema, esto ha permitido que en los carriles de solo bus de las troncales Autopista Norte y Avenida Caracas se hayan reparado a la fecha 520 losas.

De igual manera se gestionan ante el IDU, la UMV y las ESP las solicitudes realizadas por las Direcciones Técnicas de BRT y Buses en cuanto a intervenciones viales, Mantenimiento de puentes peatonales, reposición de tapas y rejillas de la red de alcantarillado y circunstancias que afectan a la seguridad de la operación.

3. Alianzas Público Privadas

A octubre de 2012 la Dirección de Modos Alternativos se encontraba trabajando en el tema de Patios del SITP, administrando los cicloparqueaderos del Sistema Transmilenio (9 cicloparqueaderos a Octubre de 2012) y se encontraba analizando la Prefactibilidad de la APP presentada por OHL CONCESIONES S.A, *Proyecto Metro Ligero en Bogotá*.

Por lo tanto las actividades realizadas desde Octubre de 2012 por parte de la Dirección y su estado a la fecha son:

3.1 Proyectos de Asociación Público Privadas - Sistema de Trenes Ligeros.

- **Proyecto Metro Ligero en Bogotá. Originadores de la Iniciativa:** OHL CONCESIONES S.A

Objeto: Tranvía Corredor férreo de occidente hasta la carrera 111 (Km 11 de la vía férrea) en Fontibón.

Estado a octubre 2012: En Prefactibilidad

Estado a 09 Junio 2014: Estando en factibilidad, los originadores mediante comunicado del 30 de agosto de 2013 manifestaron que desisten de seguir adelante con la estructuración.

- **Proyecto TRANVÍA DEL SUR - Originadores: CONSORCIO TRANVÍA DEL SUR** (Sainc Ingenieros Constructores S.A., Nexus Infraestructura S.A.S., Pedro Gómez y Cía. S.A., Egis Rail, Ferreira, Ruan y asociados Ltda.)

Objeto: para la implementación de un Tranvía en parte del corredor férreo del sur en el tramo comprendido entre la Estación de la Sabana y Villa del Río.

Estado a octubre 2012: En prefactibilidad.

Estado: a 09 Junio 2014: Estando en factibilidad, el 23 de julio de 2013 se declaró fallida

- **Proyecto TRANVÍA DE BOGOTÁ - Originadores de la Iniciativa: CONSORCIO TRANVÍA CARRERA SÉPTIMA.** (SAINC INGENIEROS, EGIS RAIL, MARVAL S.A., PEDRO GOMEZ Y CIA, EDIFICADORA GOMEZ S.A. Y NEXUS CAPITAL PARTNERS S.A.)

Objeto: la implementación de un Tranvía a lo largo de la carrera séptima.

Estado a octubre 2012: En prefactibilidad.

Estado: Estando en factibilidad, el 23 de julio de 2013 se declaró fallida.

- **Proyecto para la estructuración, diseño, construcción, operación, financiación y mantenimiento del Metro Ligero en Bogotá**

Originadores de la Iniciativa: SNC Lavalin International Inc. y Alston Colombia S.A.

Objeto: La estructuración, diseño, construcción, operación, financiación y mantenimiento del Metro Ligero en Bogotá sobre el corredor de la Carrera Séptima (7) desde la Sabana hasta el 20 de Julio.

Al ser declarada fallida la iniciativa Tranvía de Bogotá por la Carrera 7, a partir del 27 de agosto se pasa a analizar esta iniciativa que había sido radicada en segundo lugar.

Costos: \$ 1.306.714.000.000 estimado en etapa de prefactibilidad

Estado a 09 Junio de 2014: En febrero se dio viabilidad para paso a factibilidad con un plazo de 12 meses para los estudios.

El originador presentó el cronograma para los estudios de factibilidad, y se están programando las reuniones de seguimiento al avance de estudios, durante el año que se dio de plazo.

- **Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada: BogoTram – Implantación de una Light Rail Transit en Bogotá. Corredor de Occidente.**

Originadores de la Iniciativa: Las sociedades FGV, Torres cámara y Vossloh.

Objeto: para la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana hasta el municipio de Facatativá.

Costos: \$772.668.024.795 estimado en etapa de prefactibilidad

Estado a 09 Junio de 2014: con plazo hasta el 30 de mayo de 2014 para entregar los estudios en etapa de factibilidad.

Se desarrollan reuniones de seguimiento en las que el originador presenta el avance cada 3 semanas, hasta la fecha de entrega de estudios en mayo de 2014.

Entidades Involucradas: TRANSMILENIO S.A., ANI y Gobernación de Cundinamarca.

- **Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada: BogoTram – Implantación de una Light Rail Transit en Bogotá. Corredor Sur.**

Originadores de la Iniciativa: Las sociedades FGV, Torres cámara y Vossloh.

Objeto: para la construcción, puesta en marcha, mantenimiento y explotación de una línea ferroviaria (en vía doble) que parte de la Estación Central de la Sabana hasta el municipio de Soacha.

Costos: \$706.352.787.854 estimado en etapa de prefactibilidad

Estado a 09 Junio de 2014: con plazo hasta el 30 de mayo de 2014 para entregar los estudios en etapa de factibilidad.

Se desarrollan reuniones de seguimiento en las que el originador presenta el avance cada 3 semanas, hasta la fecha de entrega de estudios en mayo de 2014.

Entidades Involucradas: TRANSMILENIO S.A., ANI y Gobernación de Cundinamarca.

3.2 Proyecto de Asociación Público Privada - Sistema Troncal Fase I Y Fase II. App Bogotá Elektrika.

Iniciativa de origen privado (sin recursos públicos); teniendo como originadores a las siguientes personas jurídicas:

Integrantes:

SOCIEDAD INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MASIVO S.A.
CIUDAD MOVIL S.A. SOMOS INVERSIONES & COMPAÑÍA S.A.S.
TRANSMASIVO S.A.
EXPRESS DEL FUTURO S.A. – EXPRESS

Asistente Técnico:

CODENSA S.A. ESP y EMGESA S.A.

Asistencia técnica y/o proveeduría en todo lo relacionado con la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura eléctrica, catenarias, subestaciones de tracción y/o puntos de recarga, así como el suministro de energía eléctrica. Dicho compromisos se materializará con los acuerdos necesarios en el evento de ser aprobada la propuesta de APP.

Representante legal:

HERMAN ARIAS GAVIRIA.

Intenciones adicionales notificadas:

En el desarrollo de la prefactibilidad fueron entregadas a TRANSMILENIO S.A. las siguientes cartas de invitación a participar en la APP BOGOTÁ ELEKTRIKA:

- EMPRESA DE ENERGIA DE BOGOTA S.A. ESP. Solicitud de participación con el 25% de la estructura patrimonial societaria.
- METROBUS S.A. Solicitud de participación con el 9% de la estructura patrimonial societaria.
- SI 99 S.A. Solicitud de participación con el 9% de la estructura patrimonial societaria

Objetivo general:

Brindar a la ciudad un transporte masivo de alta calidad, eficiente, amable al medio ambiente y de bajas emisiones contaminantes. Mediante el uso conjunto de tecnologías eléctricas e híbridas en las troncales correspondientes a Fase I y Fase II del Sistema TransMilenio.

Objetivos específicos:

- Reducción en más de un 40% el uso de vehículos a diésel.
- Disminuir PM en más del 30% y CO2, NOx, Azufre y otros en más de un 15%.
- Disminución de ruido en un 25%.
- Mejorar la operación del sistema actual, posicionando de nuevo el lema “TransMilenio Calidad de Vida”

Escenarios:

Para el reemplazo de la flota de Fase I y II se proponen tres (3) escenarios, que incluyen el material rodante y la infraestructura necesaria para su operación.

- Escenario 1: 455 buses eléctricos y 760 buses híbridos.
- Escenario 2: 455 buses eléctricos, 684 buses híbridos y 76 buses diésel.
- Escenario 3: 455 buses eléctricos, 608 buses híbridos y 152 buses diésel.

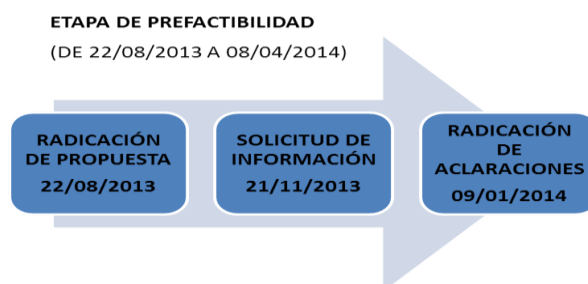
Infraestructura:

Para los buses ofrecidos de tecnología a catenaria, se propone la siguiente infraestructura, la cual será construida por el originador.

- **Catenaria:** Se contempla la instalación de 74 kilómetros de catenarias para el suministro de energía eléctrica al material rodante (buses con pantógrafo extensible), el cual permite tener una operación del sistema con sobrepasos. Las troncales a electrificar son las correspondientes a FI y FII, excepto el tramo de la Troncal Av. Caracas entre Calle 80 y Calle 13, y Troncal Calle 13 entre Av. Caracas y Carrera 30 y la Troncal del Eje Ambiental.
- **Subestaciones:** Permite que se suministre la energía necesaria a los vehículos para su adecuado funcionamiento; para este proyecto se contemplan 46 subestaciones con una distancia entre ellas de 1.5 Km. La ubicación de las estaciones se estima en las siguientes zonas: caracas sur, auto norte, calle 80, NQS y suba.

Presentación del proyecto:

El proyecto fue radicado el 22 de Agosto de 2013 en TRANSMILENIO S.A. (2013ER15570); dando inicio a la etapa de prefactibilidad⁶, la cual tiene una duración inicial de tres (3) meses, extendiéndose hasta el 8 de Abril de 2014⁷ por cuanto TRANSMILENIO S.A. realizó requerimientos adicionales de información, así:



3.2.1 Actividades Realizadas

3.2.1.1 Mesas de Trabajo

En cumplimiento del Manual de Contratación de TRANSMILENIO S.A., el desarrollo de la

⁶ Artículo 15 de la Ley 1508 de 2012 - Revisión previa de la iniciativa privada.

⁷ Artículo 22 del Decreto 1647 - Evaluación de la etapa de prefactibilidad y respuesta. "... o desde la recepción de la información adicional solicitada por la entidad estatal competente"

etapa de pre factibilidad ha sido ejecutado por un equipo interdisciplinario designado para tal fin.

La metodología de trabajo se desarrolló mediante diferentes mesas de trabajo internas en las cuales cada área presentaba las inquietudes u observación de los temas de su competencia. Adicionalmente, se realizaron mesas de trabajo con el originador en las cuales se realizaron las observaciones encontradas durante el proceso de revisión de la propuesta. Igualmente se realizó la solicitud de información adicional al originador.

Los resultados de la revisión y de las mesas de trabajo conjuntas entre TRANSMILENIO S.A. y el originador fueron plasmados en documentos que conforman la prefactibilidad.

A continuación se presenta la relación de las principales mesas de trabajo realizadas:

Tabla 27. Mesas de Trabajo Realizadas, APP Elektrika

FECHA	LUGAR	OBJETO	TEMAS TRATADOS
02/09/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO INTERNA	Presentación de la APP y distribución de temas a evaluar por áreas.
23/09/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO INTERNA	Socialización con el equipo de trabajo interno de las observaciones encontradas por cada área o dependencia.
30/09/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO CON ORIGINADOR	Se dio a conocer al originar el documento que reunía todas las observaciones realizadas por el equipo de trabajo de TRANSMILENIO S.A.
15/10/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO CON ORIGINADOR	Se revisó punto a punto la solicitud de aclaraciones hecha por TRANSMILENIO S.A. y que había sido entregada al originador en la reunión anterior. El originador solicitó las aclaraciones necesarias a cada uno de los puntos; las cuales fueron aclaradas por TRANSMILENIO S.A.
23/10/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO CON ORIGINADOR	Se realizó una exposición general por parte del originador del documento de respuesta a las aclaraciones solicitadas por TRANSMILENIO S.A.
31/10/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO INTERNA	Todas las áreas presentaron las observaciones preliminares al documento de aclaraciones - oficio No. 20124 del día 23 de octubre de 2013
01/11/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO INTERNA	Todas las áreas presentaron las observaciones al documento de aclaraciones - oficio No. 20124 del día 23 de octubre de 2014
15/11/2013	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO INTERNA	Informe de revisión de prefactibilidad. Retroalimentación del contenido del anexo técnico. Carta de confidencialidad
27/01/2014	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO INTERNA	Aclaraciones entregadas por el originador con oficio No. ER00467, en respuesta al oficio EE15776 del 21 de noviembre de 2013. Retroalimentación del contenido del anexo técnico. Seguimiento de la metodología de revisión de la APP del Manual de contratación.
12/02/2014	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO CON ORIGINADOR	Aclaraciones a los escenarios financieros. Aclaraciones de aspectos técnicos e inversión en infraestructura. Flexibilidad para incluir en etapa de operación nuevas tecnologías. Escenarios planteados por TRANSMILENIO S.A. a 2036. concepto de activos de conexión

FECHA	LUGAR	OBJETO	TEMAS TRATADOS
18/02/2014	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO FINANCIERA CON EL ORIGINADOR	Presentación de los resultados de los escenarios financieros propuestos en prefactibilidad. Pendiente la entrega de los Modelos Financieros Propuestos en su APP (27/02/14).
05/03/2014	CLUB METROPOLITAN	MESA DE TRABAJO TÉCNICA - LEGAL - FINANCIERA CON EL ORIGINADOR	Presentación de los avances de los estudios para la modelación de la electrificación de las troncales Fase I y II, estudio realizado por un consultor de CODENSA, aclaraciones financieras y legales por el originador
10/03/2014	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO FINANCIERA CON EL ORIGINADOR	Revisión de las aclaraciones a las observaciones relacionadas con el numeral 20.4.2 del Artículo 20 del Decreto 1467 de 2012, en lo relacionado con la identificación de factores ambientales que afectan la normal ejecución del proyecto y la propuesta inicial de mitigación de la potencial afectación para darle viabilidad al proyecto
12/03/2014	TRANSMILENIO S.A.	MESA DE TRABAJO CON EL ORIGINA DOR	Revisión de las aclaraciones a las observaciones relacionadas con el numeral 20.4.2 del Artículo 20 del Decreto 1467 de 2012, en lo relacionado con la identificación de factores ambientales que afectan la normal ejecución del proyecto y la propuesta inicial de mitigación de la potencial afectación para darle viabilidad al proyecto. Rad 2014ER6403

3.2.1.2 Aclaraciones Solicitadas

- En esta etapa de pre factibilidad, TRANSMILENIO S.A. solicitó al originador BOGOTA ELEKTRIKA S.A.S. las aclaraciones correspondientes, originadas de la revisión y mesas de trabajo realizadas en conjunto. Dichas aclaraciones fueron entregadas por el originador mediante oficio 2013ER20124 del 23 de octubre de 2013.
- También se realizó por parte de TRANSMILENIO S.A. una solicitud de información adicional mediante oficio 2013EE15776 del 21 de noviembre de 2013; requerimiento que fue respondido por el originador con el oficio 2014ER467 del 9 de enero de 2014. Después de recibidas las comunicaciones anteriores se realizaron mesas de trabajo conjuntas entre TRANSMILENIO S.A. y el originador para precisar algunos temas financieros y técnicos; aclaraciones que se consideran de carácter relevante para el desarrollo óptimo de esta propuesta.
- Mediante radicado No. 2014ER5676 del 5 de marzo de 2014 el originador aclara que “prima facie, el proyecto de APP Bogotá ElektriKA no requiere ningún tipo de infraestructura por parte del Distrito para el cumplimiento del objeto propuesto por la APP”, e igualmente ratifica “en cuanto a las consideraciones del tema sobre intervención a la infraestructura de las vías de las troncales, la misma no se contempla en la propuesta de APP, pero la misma será considerada, estudiada, analizada y evaluada en factibilidad, sin que ello implique modificación de los términos iniciales de la APP”.
- Con radicado No. 2014ER5672 del 5 de marzo de 2014 el originador aclara y completa el alcance del objeto de la APP BOGOTÁ ELEKTRIKA.
- En reunión sostenida el 13 de marzo de 2014, el originador informó del trabajo adelantado para la vinculación definitiva de la Empresa de Energía de Bogotá y de las

Sociedades Metrobus S.A. y SI99 S.A., indicando que con la Empresa de Energía se adelantan los acuerdos de entendimiento frente a su participación y la operación del servicio de transporte. Con Metrobus S.A. hay una aceptación de participación en firme y con SI99 S.A. se han venido adelantando las reuniones pertinentes para una posible vinculación directa a la sociedad en calidad de originador. Dichas circunstancias serán ratificadas por escrito.

3.2.1.3 Conclusiones y Observaciones

Una vez revisada la propuesta de APP presentada por BOGOTA ELEKTRIKA S.A.S. y las aclaraciones correspondiente que allegaron a TRANSMILENIO S.A.; se estima que esta propuesta cumple con los requisitos mínimos del artículo 20 del Decreto 1467 de 2012 solicitados en etapa de prefactibilidad. Se debe desarrollar un anexo técnico que contemple lo siguiente:

“Profundizar y desarrollar con datos primarios las aclaraciones y requerimientos de información planteados para la etapa de factibilidad por cada una de las áreas, así como la demás información y/o estudios que se requieran para cumplir con los requerimientos establecidos en la normatividad vigente que sean aplicables para este tipo de proyectos e intervenciones.”

El originador a través del oficio 2014ER5676 del 5 de marzo de 2014, sostiene que no se requiere infraestructura adicional para el funcionamiento del proyecto, y que el mejoramiento del servicio se lograría con la optimización y rediseño de servicios. No obstante, se considera que parte del mejoramiento tiene relación directa con el tipo y estado de la infraestructura ofrecida a lo largo de los corredores troncales objeto de la APP; por lo que en la etapa de factibilidad es indispensable evaluar el requerimiento de inversión de recursos públicos para la rehabilitación, reconstrucción o construcción de nueva infraestructura que aporte mejores condiciones de operación del Sistema, especialmente para las troncales de la Fase I del Sistema TransMilenio. En consideración a lo anterior, se puede inferir de la revisión realizada en etapa de prefactibilidad que la propuesta:

- No requiere de ningún tipo de infraestructura por parte del distrito para el cumplimiento del objetivo propuesto, como fue indicado en el oficio 2014ER5676 del 5 de marzo de 2014, reseñado anteriormente.
- No requiere de inversión alguna de recursos públicos. No obstante, en la etapa de factibilidad deberá evaluarse si es necesaria la inversión de recursos públicos en infraestructura adicional.
- Ofrece adaptabilidad al sistema. La flexibilidad del Sistema es un condicionante fundamental que no puede ser restringido por la tecnología que se proponga, este aspecto será analizado en la etapa de factibilidad del proyecto.

- Buses eléctricos funcionando en el par y paso con contratos actuales de fase I y II. tipología definida de acuerdo al modelo financiero.
- La flota ofrecida se ajustará a los escenarios que se deriven de la factibilidad
- Detallan el proceso de adquisición de energía en el mercado no regulado por compras en volumen a cinco años.

De la revisión detallada que se ha hecho a la propuesta de APP presentada por BOGOTA ELEKTRIKA S.A.S. y a las aclaraciones allegadas a TRANSMILENIO S.A.; se concluye que cumple con los requisitos mínimos exigidos para su paso a Factibilidad.

3.3 Convenio CAF

El 29 de noviembre de 2012, el Distrito suscribió un convenio con la Corporación Andina de Fomento – CAF, a través del cual la firma Steer Davies & Gleave elaboró el Estudio Estratégico de Pre inversión para la red de metro ligero cuyo objetivo fue desarrollar, consolidar y suministrar un análisis de carácter técnico multidisciplinario con sus correspondientes resultados y recomendaciones, y se entregaron los informes finales en diciembre de 2013; que serán una herramienta para TRANSMILENIO S.A. para la revisión, validación, evaluación y complementación de los diferentes proyectos de Metro Ligero en los corredores estratégicos de la ciudad.

TRANSMILENIO S.A. en cabeza de la Dirección de Modos Alternativos y con el acompañamiento de la Subgerencia Técnica asistió a todas las reuniones convocadas desde la SDM, participó en las discusiones y reuniones de trabajo en las oficinas del consultor y remitió oportunamente los comentarios a los productos entregados, y finalmente emitió concepto informando que se encontraba conforme con los productos finales entregados.

3.4 Adquisición de Acciones de la Empresa Férrea Regional

Desde julio de 2013, TRANSMILENIO S.A., adelantó conversaciones con la Gobernación de Cundinamarca para la adquisición de acciones por parte de TRANSMILENIO S.A., en la Empresa Férrea Regional SAS de Cundinamarca, donde cada empresa quedaría con una participación del 50%.

El 12 de diciembre de 2013 la Junta Directiva de la EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S. reglamenta la emisión y colocación de acciones de la Empresa, por medio del acuerdo 002 de 2013.

La EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S. - EFR S.A.S. por medio de comunicado radicado el 16 de diciembre con No.24731, somete a consideración de TMSA la oferta de 3.984 acciones ordinarias, por un valor nominal de \$1.000.000 cada una.

TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del sistema integrado del transporte público en la ciudad adquirió el cincuenta por ciento (50%) de las acciones de la EMPRESA FERREA REGIONAL S.A.S de la Gobernación de Cundinamarca. Lo anterior permite dar un paso decidido en la implementación del Sistema de Trenes Ligeros de la Ciudad - Región de forma que establece un ente gestor y ejecutor de los recursos asociados al modo férreo regional.

3.5 Convenio Corredores Férreos

El pasado 2 de septiembre de 2013, se suscribió un convenio Interadministrativo de Cooperación Interinstitucional entre la Nación representada por la señora Ministra de Transporte Cecilia Alvarez, la Gobernación de Cundinamarca representada por su Gobernador Álvaro Cruz y el Distrito Capital, representado por su Alcalde Mayor, Gustavo Petro. Dicho convenio señala en su cláusula primera que el objeto del Convenio es aunar esfuerzos mediante los mecanismos y actividades necesarias para la entrega por parte de la Nación y recibo por el Departamento y el Distrito Capital de los corredores férreos y sus anexidades, con el fin de integrarlos al Sistema de Transporte Masivo de la Región y del Distrito Capital (SITR y SITP, respectivamente).

Para la ejecución del convenio se cuenta con un Comité Técnico que se ha venido reuniendo cada 15 días alternando la Secretaría entre las entidades que lo conforman: TRANSMILENIO S.A., Ministerio de Transporte y Empresa Férrea Regional. Se vienen discutiendo los mecanismos y figuras para la entrega de los corredores férreos de la Nación al Distrito y la Gobernación.

En el marco del convenio, se ha definido que para la entrega oficial de los corredores férreos por parte de la nación al Distrito y la Gobernación es necesario adelantar una consultoría que haga un inventario y diagnóstico de las condiciones actuales de la infraestructura férrea a entregar, para lo cual se ha adelantado la elaboración de los estudios previos para dicha consultoría

3.6 Plan de Ascenso Tecnológico

3.6.1 Generalidades

La Dirección de Modos Alternativos, Férreos y Equipamiento Complementario, ha realizado la coordinación y gestión interinstitucional para desarrollar y ejecutar todas las acciones relacionadas con el Plan de Ascenso Tecnológico en el marco del Decreto 477 de 21 de octubre de 2.013; como instrumento de gestión ambiental del distrito que permita la sustitución progresiva de tecnologías tradicionales de combustión interna a tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, con la finalidad de mejorar la calidad del aire y reducir los impactos en la salud pública debidos a la contaminación atmosférica en la ciudad de Bogotá.

Desde esta perspectiva TRANSMILENIO S.A. junto con SDA, SDM y otras entidades del distrito capital han coordinado acciones en el desarrollo de las diferentes actividades de la política pública encaminadas a la implementación del Plan de Ascenso Tecnológico; generando de esta manera, los escenarios propicios para que las nuevas tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta sean incorporadas en la operación del transporte público de la ciudad; con la finalidad de dar

cumplimiento al “Programa de Movilidad Humana del Plan de Desarrollo 2012-2016”, por el cual se establece “mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio y seguro”.

El Plan de Ascenso Tecnológico del SITP en el marco del artículo 5 del Decreto 477 se fundamenta en cuatro líneas de acción, las cuales se desarrollan a continuación:

LÍNEA 1. BOGOTÁ CIUDAD LABORATORIO Y BANCO DE PRUEBAS PARA NUEVAS TECNOLOGÍAS DEL TRANSPORTE.

El objetivo de esta línea de acción en el marco del artículo 6 del Decreto, es posicionar a la ciudad como un laboratorio permanente de pruebas para autobuses con tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, facilitando el escenario para la realización de pruebas bajo las condiciones propias de la ciudad; brindando una plataforma para la experimentación y un proceso de comprobación rigurosa para las nuevas tecnologías. El desarrollo de esta línea de acción se compone de las siguientes actividades:

1. Desarrollo de una guía metodológica de pruebas para el SITP.

Se elaboró un documento metodológico para la realización de pruebas a los vehículos de cero o bajas emisiones en ruta, cuyo contenido incluya los protocolos asociados a cada factor a evaluar y en particular sobre el Sistema Integrado de Transporte Público SITP. Las pruebas a realizarse con la aplicación de dicho documento permitirán de forma estandarizada comprobar el desempeño operativo, ambiental y energético de los vehículos frente a las necesidades y requerimientos del SITP.

Es necesario que los resultados de aplicación de los protocolos contenidos La guía metodológica para la realización de las pruebas en la sean presentados a las Secretarías de Ambiente, de Movilidad y a TRANSMILENIO S.A.

Siguiendo este propósito para la ciudad de Bogotá laboratorio se comienza a realizar pruebas de prototipos de buses con tecnología de cero o bajas emisiones por parte de los proveedores BYD (bus eléctrico de baterías), Volvo (bus híbrido), y Scania (bus a gas) los tres con capacidad de 80 pasajeros, según el procedimiento definido en el documento guía metodológica para pruebas acorde con los protocolos y requerimientos establecidos por el Ente Gestor para la realización de las pruebas.

Para el bus eléctrico presentado por la compañía BYD se realizaron las siguientes pruebas, según lo previsto en el cronograma para la realización de estas.

Tabla 28. Pruebas para Bus Eléctrico BYD Andino K 9.

TIPO PRUEBA	ID	PRUEBAS
OPERATIVAS	1	Revisión de tipología
	2	Frenado (incluir quinta rueda o certificación del fabricante que la acredite)

- En la prueba de frenado se evidencio que el autobús con máxima carga (5400 Kg), posee una capacidad de frenado satisfactoria, sin calentamiento considerable a una temperatura baja, generando un resultado en distancia de frenado de 6,2 mts con velocidad promedio de 35 Km/h; se debe considerar que esta prueba no fue realizada con el rigor que recomendó el ente gestor en cuanto a la utilización de equipo (Quinta Rueda), por lo cual esta prueba puede ser susceptible a repetición y que las condiciones cambien dentro del rigor técnico requerido.
- El sistema de regeneración de energía le permite al autobús poseer un rango de suficiencia igual en perdida de energía y ganancia de la misma, puesto que en la prueba de autonomía el vehículo pierde el 2% de carga pero la recupera en el mismo porcentaje debido al frenado regenerativo que convierte la energía cinética en eléctrica y la almacena en las baterías.
- En el ascenso el autobús presento un comportamiento aceptable sobre una pendiente aproximada mínima de 7% y máxima de 12 % a una velocidad promedio de 25 Km/h, además de que en la prueba de eficiencia energética no pudo tener la potencia necesaria para ascender sobre una pendiente entre 10% y 12% aproximadamente, pero teniendo en cuenta que el autobús posee un peso aproximado en baterías de 7934 lbs y una carga simulada de 5400 Kg en promedio; se recomienda tener en cuenta que el fabricante estableció que el vehículo posee una capacidad de ascenso a plena carga de 12%. En términos generales para operar en un circuito similar al que fue probado no cumpliría con la especificación del Manual de Operaciones del ente gestor, dado que se pide que la capacidad de ascenso del bus debe ser como mínimo un 20% más alta que la requerida para subir la pendiente más pronunciada del recorrido en el cual se va a operar este vehículo.
- Para los radios de giro se analiza que el autobús cumple con las condiciones y las especificaciones y/o requerimientos establecidos en el Manual de Operaciones y la guía metodológica para la realización de pruebas en autobuses con tecnologías limpias.
- En la verificación de la tipología se observaron novedades que no cumplen con el Manual de Operaciones y la norma NTC 4901-3, pero que según argumentos del fabricante pueden ser corregidos de acuerdo con los requerimientos del ente gestor.
- La capacidad de aceleración en plano y a una carga aproximada de 5400 kg para alcanzar una velocidad promedio de 40Km/h es de un tiempo de 15 segundos, lo cual es satisfactorio puesto que está en el rango requerido por el ente gestor en el Manual de operaciones y la guía metodológica para la realización de pruebas en autobuses con tecnologías limpias.

Del acompañamiento a estas pruebas se concluye que el bus presentado por la compañía SCANIA, se comporta de forma adecuada en ruta, quedando como resultado lo siguiente:

- Se evidencio un buen comportamiento operacional en las pruebas a las que se sometió el bus Scania K340 como aceleración, recuperación en ruta, frenado, arranque en pendiente, aproximación, sobrepasos y radios de giro, por lo que se ajustan a lo exigido por el Ente Gestor en el Manual de Operaciones de TRANSMILENIO S.A. Versión Revisada 04-03-2013 y Aprobada 28-03-2013, y las Normas Técnicas Colombianas NTC 3964, NTC 4901-2, 4901-3 y NTC 5206. como lo establecido en la Guía Metodológica para la realización de pruebas en autobuses con tecnologías cero o bajas emisiones Versión Aprobada 04-07-2013

- Los valores obtenidos en las pruebas serán presentados en un informe por el Operador Masivo Capital y su Socio Técnico Universidad Nacional de Colombia para concluir con las pruebas en las instalaciones del Ente Gestor.
- El desempeño operacional, ambiental, eficiencia energética, consumo de combustible costos de mantenimiento, emisiones de material particulado como vida útil del bus deberán ser evaluados y monitoreados durante las pruebas de larga duración para tener datos relevantes sobre los beneficios de esta tecnología que utiliza como combustible el gas natural vehicular.

2. Definición de las Rutas de prueba.

TRANSMILENIO S.A. determinará aquellas rutas del componente zonal que por sus características topográficas y operativas, permitan la rápida implementación de vehículos con tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta.

Con las Rutas de Prueba se aplicarán los lineamientos operativos para que los fabricantes de vehículos de cero o bajas emisiones en ruta, de la mano de los operadores del sistema puedan, en el marco del laboratorio para nuevas tecnologías y bajo condiciones especiales, operar sus prototipos de vehículos para identificar los ajustes requeridos en sus diseños y cubrir los requerimientos y necesidades de la operación en Bogotá.

Con este fin la Dirección Técnica de Modos Alternativos, Férreos y Equipamiento Complementario acompaña la gestión ante el Ministerio de Transporte y Secretaria de Movilidad para generar los escenarios propicios para las pruebas de larga duración que tienen como finalidad encontrar las condiciones óptimas de operación del SITP, para que los operadores realicen pruebas en condiciones normales de la operación en una ruta ya pre establecida y definida para este fin.

3. Gestión y coordinación de un Banco de información.

La información técnica no confidencial producto del proceso de aprendizaje y del resultado de esta línea de acción permanecerá disponible para la comunidad en general y se establecerá una base de datos de información con acceso por medios electrónicos por parte de TRANSMILENIO S.A, en coordinación con las Secretarías Distritales de Ambiente y de Movilidad. Para esto la Dirección Técnica de Modos Alternativos, Férreos y Equipamiento Complementario lideró la creación de un micrositio en la página web de TRANSMILENIO S.A., en donde los diferentes proveedores que han venido participando en los procesos de inserción de estas nuevas tecnologías en el SITP han publicado información de las tecnologías que desarrollan, para conocimiento de los Operadores y otras instituciones interesadas en el PAT.

Adicionalmente, se divulga el Decreto en el marco de su artículo 4 con Instituciones de Educación Superior, Alcaldías Locales de la ciudad de Bogotá y la comunidad para dar alcance a la socialización e investigación y desarrollo para lograr la innovación y fomentar el uso de vehículos con tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta.

LÍNEA 2. CORREDOR VERDE DE LA CARRERA DÉCIMA – SÉPTIMA.

Esta línea de acción se estructuró como una solución de transicionalidad para este corredor frente a la implementación del Sistema Integrado de Transporte, pasando del servicio de transporte público no organizado que se tiene hoy día, a un proyecto del tren ligero o Tranvía. La operación de los buses padrones duales por el corredor de la carrera Décima-Séptima, permitirá iniciar el proceso de organización del transporte sobre esta vía, brindando beneficios ambientales por disminución en emisión de partículas y en uso eficiente de los combustibles. El desarrollo de esta línea de acción se compone de las siguientes actividades:

Figura 9. Autobús Padrón



1. Caracterización y diseño operacional del corredor vial.

Gestionar los procesos relacionados con la caracterización y diseño de la operación para atender la demanda que hoy día se presenta en el corredor Décima-Séptima. Las acciones realizadas, llevaron a la caracterización y al diseño operacional del corredor desde el punto de vista técnico de transporte de pasajeros, definiendo la demanda esperada, oferta actual de transporte, infraestructura de servicios, así como la matriz origen-destino para conocer las características y necesidades a atender en el corredor vial.

2. Evaluación de la tecnología.

Esta actividad comprende el desarrollo de una evaluación técnica, operativa, ambiental y energética de las alternativas tecnológicas de cero o bajas emisiones en ruta, presentadas por los concesionarios del SITP para la operación del corredor Decima-Séptima, Se realizó el acompañamiento requerido por la Secretaría Distrital de Ambiente, para la realización de los análisis correspondientes, para la identificación de los beneficios ambientales en emisión y eficiencia energética.

Adicionalmente, se han estructurado todos los procedimientos necesarios para realizar las pruebas requeridas para definir su aplicabilidad en las condiciones y necesidades operacionales del diseño y el cronograma del proyecto para alcanzar el mejor desempeño operacional, ambiental y energético; los cuales serán aplicados una vez se presenten estos vehículos al Ente Gestor.

LÍNEA 3. ASCENSO TECNOLÓGICO EN EL COMPONENTE ZONAL

El objetivo de esta línea de acción es lograr la vinculación y operación de buses con tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, en el Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público, facilitando rutas pioneras para que dicha tecnología de transporte pueda iniciar operación en Bogotá D.C. Las actividades a seguir son:

1. Determinación de las rutas pioneras.

Como primer paso a la reconversión tecnológica en el componente zonal, de tecnologías tradicionales a tecnologías híbridas o eléctricas, se hace necesario iniciar con “rutas pioneras”, para lo cual el ente gestor del SITP, para lo cual se definieron inicialmente 25 rutas, que ya han sido concesionadas, que por sus características permiten la apropiada introducción de tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta en el componente zonal.

En este sentido la Dirección Técnica de Modos Alternativos, Férreos y Equipamiento Complementario lidero el proceso por el cual la Subgerencia Técnica expide el documento que presenta la metodología para la inserción de las tecnologías limpias de conformidad con lo establecido en el Decreto 477 de 2013 - Plan de Ascenso Tecnológico en el componente zonal en el marco del Plan de Desarrollo Bogotá Humana, donde la Movilidad humana dará prioridad a tecnologías limpias para mitigar el componente ambiental de la ciudad, permitiendo un proceso de transformación partiendo del sistema actual para llegar a un sistema completamente transformado respetando el servicio al ciudadano de implementación de las rutas pioneras para la implementación de autobuses de cero o bajas emisiones en ruta. En el documento técnico de soporte se definieron las rutas pioneras y el número de buses del Plan de Ascenso Tecnológico. Estas rutas pioneras podrán ser ajustadas de conformidad con las necesidades del servicio y las condiciones tecnológicas del sistema.

2. Evaluación del desempeño operacional, ambiental y energético.

El operador u operadores de las “rutas pioneras” presentarán al ente gestor del SITP, la tecnología seleccionada de cero o bajas emisiones en ruta, su modelo de operación y el desarrollo de la infraestructura asociada para la operación de las rutas pioneras, según esto se realizarán los estudios pertinentes de factibilidad operacional y técnica.

3. Incorporación de flota a las rutas pioneras.

Una vez cumplida la valoración pertinente se procede a apoyar y coordinar la incorporación de la flota a las rutas pioneras. De este proceso en diciembre de 2.013 esta Dirección gestionó ante la Sub Gerencia Técnica y de Servicios la solicitud de pedido de flota de nuevas tecnologías de cero o bajas emisiones para cada Operador de las rutas pioneras de la siguiente manera:

Tabla 31. Distribución flota por operador para rutas pioneras

OPERADOR	TIPO RUTA	BUS PADRÓN 80 PAS.	# DE RUTAS
CONSORCIO EXPRESS S.A.S.,	Complementaria	15	2
	Urbana	123	6
Total CONSORCIO EXPRESS S.A.S.,		138	8

EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S..	Urbana	115	3
Total EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S..		115	3
EMPRESA GESTORA OPERADORA DE BUSES EGOBUS S.A.S	Urbana	126	5
Total EMPRESA GESTORA OPERADORA DE BUSES EGOBUS S.A.S		126	5
ESTE ES MI BUS S.A.S.	Urbana	99	3
Total ESTE ES MI BUS S.A.S.		99	3
GMOVIL S.A.S.	Complementaria	7	1
	Urbana	58	3
Total GMOVIL S.A.S.		65	4
MASIVO CAPITAL S.A.S.	Complementaria	3	1
	Urbana	120	6
Total MASIVO CAPITAL S.A.S.		123	7
OPERADOR SOLIDARIO DE PROPIETARIOS TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S	Urbana	82	3
Total OPERADOR SOLIDARIO DE PROPIETARIOS TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S		82	3
ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.	Urbana	42	2
Total ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.		42	2
790 BUSES TIPO PADRÓN (80 PASAJEROS), DISTRIBUIDOS EN 25 RUTAS (4 COMPLEMENTARIAS Y 21 URBANAS)			

Seguidamente se envió a los Operadores la Guía para la Inserción de nuevas tecnologías para el componente zonal y de este proceso respondieron a la fecha los siguientes:

- CONSORCIO EXPRESS S.A.S
- EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S..
- ESTE ES MI BUS S.A.S.
- GMOVIL S.A.S.
- MASIVO CAPITAL S.A.S.
- ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.
- OPERADOR SOLIDARIO DE PROPIETARIOS TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S

Esta Dirección adelanto y sostuvo reuniones conjuntas de trabajo para atender solicitudes realizadas por los Operadores y aclaraciones al plan de negocios desarrollado de acuerdo a la Guía de inserción de nuevas tecnologías para el componente zonal para la inmersión de la flota de nuevas tecnologías en el componente zonal.

4. Reposición de vehículos usados

Mediante la reposición de vehículos usados, se pretende generar un sistema de ascenso tecnológico continuo para garantizarle a la ciudad que el proceso de renovación es progresivo dentro de los componentes del SITP, en particular de los vehículos automotores usados.

Esta actividad corresponde con la generación de los escenarios propicios para lograr la reposición de los vehículos usados del SITP por vehículos de cero o bajas emisiones en ruta.

LÍNEA 4. ASCENSO TECNOLÓGICO EN EL COMPONENTE TRONCAL.

Esta línea de acción, a mediano plazo, pretende el reemplazo de la flota de operación troncal de las Fases I y II del sistema de transporte masivo con buses de tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, proceso que se denominará “Fase de Movilidad Limpia Troncal” en el marco del artículo 9 del Decreto; sin menoscabo del cumplimiento de las regulaciones ambientales existentes y metas en eficiencia energética, establecidas en el orden nacional. Para lo anterior se seguirán las siguientes actividades:

1. Estructuración de la Fase de Movilidad Limpia Troncal.

Esta actividad ha involucrado un proceso de investigación y de adquisición de conocimiento importante; pues en el país y específicamente en la ciudad no se tiene experiencia en operación de tecnologías de bajas o ceros emisiones en ruta aplicadas a sistemas de transporte público.

El desarrollo de esta línea se inició con la elaboración de los estudios previos para la estructuración de nuevos procesos contractuales (APP o Licitación) que permitan atender la necesidad de reemplazar en el mediano plazo los buses troncales de las Fases I y II.

Este proceso se está llevando a cabo con el apoyo de la Secretaría Distrital de Ambiente, y desde esta Dirección se ha conformado un equipo de trabajo para tal fin con la participación de las Subgerencias Técnica, Jurídica, Económica, Direcciones de BRT y Buses y la Oficina Asesora de Planeación.

Todas las actividades que conforman este proyecto denotan un componente técnico importante, dada la curva de aprendizaje a superar en tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, un componente energético, operacional, ambiental, jurídico y financiero.

Los estudios previos se han iniciado con el levantamiento de la información a partir del acercamiento a los proveedores con el taller y la rueda de negocios y de investigaciones propias y demás acercamiento que han podido materializarse posteriores a la rueda de negocios.

Para el estudio del componente tecnológico, se ha realizado la comparación de tecnologías limpias en autobuses de los diferentes tipos de acuerdo a la capacidad de carga de pasajeros; la cual ha tenido como objeto analizar las propuestas de proveedores internacionales de autobuses que asistieron a la Rueda de Negocios realizada el 24 de Mayo de 2013, en cuanto a los requerimientos para la operación y funcionamiento de los autobuses frente al Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

La matriz de comparación tiene la finalidad de dar una posible alternativa de tecnología adecuada para la operación del sistema teniendo en cuenta variables claves y relevantes para la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, en cuanto a los modelos, tecnologías disponibles, seguridad, autonomía, desempeño ambiental y operativo entre otros.

Para la el diseño de la infraestructura la Dirección Técnica de Modos Alternativos, Férreos y Equipamiento Complementario gestionó un documento que fue elaborado por la Subgerencia Técnica el cual contempla algunas características en cuanto a diseño propio de las estaciones y que deben ser tenidas en cuenta por los arquitectos para realizar el diseño de las estaciones sencillas:

- Las estaciones deben ser arquitectónicamente livianas, tratando de generar el menor impacto urbano posible y evitar grandes cimentaciones. También deben ser estructuralmente modulares, de fácil montaje y con piezas estándar del mercado.
- Las estaciones deben ser muy transparentes de tal manera que los peatones desde afuera puedan ver al interior de la estación y viceversa, aumentando así la seguridad dentro del “área paga”.
- Los constructores de las Estaciones Sencillas deben tener siempre en cuenta las condicionantes mencionadas en los dos numerales anteriores y asegurarse de que en la construcción se garantice el cumplimiento de las mismas.

Por ultimo esta Dirección también gestiono ante la Subgerencia Técnica un documento en el cual se presentan los diferentes escenarios de la proyección de la demanda para los años 2016, 2021, 2025 y 2035. El resultado de esta proyección de vectores, plantea un total de 808.950 viajes en transporte público en la hora pico de la mañana para el año 2025 y 869.776 viajes en transporte público en la hora pico de la mañana para el año 2035.

Para el año 2016 contempla una simulación de proyección de demanda de flota con la implementación del SITP al 100%, el cable y la troncal Boyacá. Este escenario se estima de la siguiente forma:

Tabla 32. Proyección demanda de flota para el 2016.

TIPO	CANTIDAD
DUAL	327
ARTICULADO	1343
BIARTICULADO	557
TOTAL	2227

Para el año 2021 contempla una simulación de proyección de demanda de flota con la implementación del escenario 2016, operación dual por la Cra 7, Av 68 y el tranvía del sur. Este escenario se estima de la siguiente forma:

Tabla 33. Proyección demanda de flota para el 2021.

TIPO	CANTIDAD
DUAL	0
ARTICULADO	1331

BIARTICULADO	659
TOTAL	1990

Para el año 2025 contempla una simulación de proyección de demanda de flota con la implementación del escenario 2021 y la primera línea del metro. Este escenario se estima de la siguiente forma:

Tabla 34. Proyección demanda de flota para el 2025.

TIPO	CANTIDAD
DUAL	0
ARTICULADO	1208
BIARTICULADO	555
TOTAL	1763

Para el año 2035 contempla una simulación de proyección de demanda de flota con la implementación del escenario 2025. Este escenario se estima de la siguiente forma:

Tabla 35. Proyección demanda de flota para el 2035.

TIPO	CANTIDAD
DUAL	0
ARTICULADO	1225
BIARTICULADO	608
TOTAL	1833

2. Desarrollo y Ejecución de la Infraestructura.

Para los temas relacionados con el componente energético del proyecto, la Dirección Técnica de Modos Alternativos Férreos y Equipamiento Complementario adelanto la versión borrador de la consultoría para contratar los servicios profesionales de los “ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL SISTEMA DE ELECTRIFICACIÓN DEL SISTEMA TRONCAL TRANSMILENIO Y SUS AMPLIACIONES”; siendo el objetivo de estos el estudio y diseño técnico de las redes de electrificación a nivel del sistema troncal y las ampliaciones consideradas dentro del plan de ejecución de obras del Distrito Capital; incluyendo las estaciones de tracción y subestaciones requeridas para el funcionamiento adecuado del sistema, las subestaciones de emergencia, los sistemas de control y monitoreo de la red, los aspectos ambientales, sociales y financieros que sirvan como base para la operación de un sistema de trolebuses en la ciudad de Bogotá D.C.

3.7 Cicloparqueaderos

3.7.1 Generalidades

Actualmente la Ciudad a través de diferentes entidades como la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Planeación y Transmilenio S.A se encuentra trabajando en el estudio y desarrollo de proyectos que fomenten el uso de la bicicleta, con el fin de dar alcance a uno de los objetivos planteados en el Artículo 28 del Plan de Desarrollo

“Bogotá Humana” (Ampliación y optimización de la red de Ciclorrutas y promoción del uso de la bicicleta).

En el marco de ésta política, y teniendo en cuenta las necesidades actuales de Integración modal en estaciones y portales del Sistema troncal, Transmilenio viene trabajando en la exigencia de infraestructura que permita la implementación de ciclo parqueaderos en proyectos nuevos, y promocionando el uso de los existentes por medio de pendones, campañas en redes sociales y mejoramiento en el control de acceso a los mismos para disminuir el tempo de entrada y registro de los bici usuarios.

A la fecha el Sistema Transmilenio opera en total con 2187 cupos lo que equivale a un aumento del 5,6% desde Octubre de 2012, debido a la inauguración del cicloparqueadero de la Estación Bicentenario. Dichos cupos se distribuyen de la siguiente manera:

Tabla 36. Cicloparqueaderos del Sistema Transmilenio

CICLOPARQUEADERO	Puestos Disponibles
Portal Sur	220
Portal Américas	785
Portal 20 de Julio	216
Portal ElDorado	184
Portal Suba	324
Estación Banderas	101
Estación Ricaurte	165
Estación General Santander	48
Estación Av. Rojas	28
Estación Bicentenario	116
TOTAL CUPOS	2187

3.7.2 Divulgación

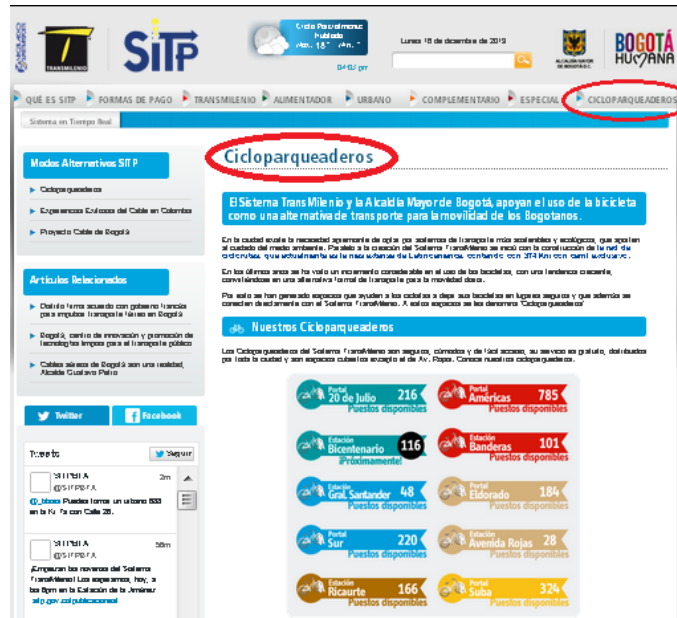
De acuerdo con lo expresado anteriormente, en el 2013 TRANSMILENIO S.A. ha venido desarrollando diferentes actividades como parte de la promoción y uso de la bicicleta con la colaboración de la Subgerencia de Comunicaciones.

Promoción de los Ciclo parqueaderos.

Se ha trabajado en conjunto con la Subgerencia de Comunicaciones para informar a los usuarios acerca de los ciclo parqueaderos del Sistema. La información se ha transmitido a través de redes

sociales, inclusión y actualización del ítem cicloparqueaderos en la página del SITP y en la página de TRANSMILENIO.

Figura 10. Página Web del SITP.



De igual manera, se tramitó autorización de ingreso de las bicicletas plegables dentro del Sistema Troncal y Zonal y se divulgo la información a través de páginas web y redes sociales.

Verificación de señalética en cicloparqueaderos.

Se viene desarrollando el mejoramiento de la señalética de ciclo parqueaderos que actualmente se encuentra en el sistema. Actualmente está en ejecución el contrato 310 de 2013 cuyo objeto es *“Contratar la prestación de servicio de instalación y suministro que permita mejorar la señalética, los pendones de información, infraestructura, publicidad e imagen de los cicloparqueaderos del Sistema Transmilenio”*. Para la elaboración e implementación de los elementos se está coordinó con la Subgerencia de Comunicaciones y la Dirección de BRT.

Figura 11. Fotografía Portal Américas. 09 Junio de 2014.



Figura 12. Fotografía Portal 20 de Julio. 09 Junio de 2014



3.7.3 Reglamentación

Elaboración de protocolo para incluir al Manual de Operaciones del Sistema TRANSMILENIO.

La Dirección de Modos Alternativos detectó que en Manual de Operaciones hay una ausencia de información respecto a los cicloparqueaderos del Sistema. Por ésta razón en el 2013 con el apoyo de la Oficina Asesora de Planeación se elaboró el “PROTOCOLO PARA EL USO DE LOS CICLOPARQUEADEROS DEL SISTEMA TRANSMILENIO” para adicionar al Manual de Operaciones del Sistema TRANSMILENIO con el fin de reglamentar el uso de los cicloparqueaderos a los biciusuarios.

El reglamento establecido es:

- Los usuarios deben llegar hasta el Portal o Estación donde haya un cicloparqueadero.

- Deben ubicar las taquillas de la estación y comprar su tarjeta de viaje.
- Deben ubicar la barra de control de acceso al cicloparqueadero e ingresar al Sistema con su bicicleta en mano.
- Si es la primera vez que el usuario usa los cicloparqueaderos, debe registrarse con cédula y tarjeta de propiedad de la bicicleta. Con esta información el personal de vigilancia le brindará un sticker con un código de barras que debe ponerle a la bicicleta.
- Una vez registrado el usuario, para ingresar al Sistema el personal de vigilancia hará uso del sticker y pedirá la cédula cuando lo considere pertinente.
- En caso de deterioro del sticker el usuario puede solicitarlo nuevamente sin ningún costo.
- El usuario debe parquear su bicicleta y asegurarla con su propia cadena, candado y demás elementos de seguridad.
- Debido a que los cicloparqueaderos son un servicio gratuito que brinda TRANSMILENIO S.A., es indispensable que cada usuario retire su candado y cadena de seguridad una vez haya hecho uso del mismo, esto con el fin de garantizar el servicio a otros usuarios.
- En caso de encontrar candados en los módulos sin que haya una bicicleta, TRANSMILENIO S.A. tiene la potestad para retirarlos si lo considera necesario.
- Una vez guardada la bicicleta, cada usuario debe dirijirse a las plataformas para ingresar al bus que lo llevará a su destino.
- Cuando el usuario recoja su bicicleta, solo está autorizado para hacerlo quien ingreso la bicicleta, nadie diferente a este puede hacerlo.
- La bicicleta que permanezca por más de 30 días hábiles en los cicloparqueaderos de los que dispone el Sistema TransMilenio se considerara en abandono, por tal motivo, será puesto a disposición de las autoridades competentes, siendo el propietario el responsable por los costos que incurra TRANSMILENIO S.A. o sus concesionarios, en el traslado del bien.

Nota: El Sistema TransMilenio, facilita a título gratuito el estacionamiento para bicicletas y el mismo NO constituye contrato de depósito, por tanto, TRANSMILENIO S.A. no asume responsabilidad por daños, pérdidas parciales o totales de los vehículos parqueados a título gratuito. La seguridad de las bicicletas es responsabilidad exclusiva del propietario.

3.7.4 Adecuación de estaciones con cicloparqueaderos

En el marco de la política del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana”, y teniendo en cuenta las necesidades actuales de Integración modal en estaciones y portales del Sistema troncal, Transmilenio viene trabajando en la mejora de su infraestructura para que permita la implementación de cicloparqueaderos en proyectos nuevos.

Por lo tanto, basados en la propuesta metodológica para la priorización de la red de ciclorutas y cicloestaciones realizada por la Secretaría Distrital de Planeación y el espacio apropiado o disponible que se identificó al estudiar las estaciones del Sistema se está realizando el proceso para contratar la prestación de servicio que permita la instalación y suministro de 128 cupos de

cicloparqueaderos divididos en las estaciones de Pradera, Marsella y Quinta Paredes de la siguiente manera:

Tabla 37. Cicloparqueaderos requeridos

CICLOPARQUEADERO	Puestos Requeridos
Estación Marsella	64
Estación Pradera	32
Estación Quinta Paredes	32
TOTAL CUPOS REQUERIDOS	128

4. Medidas tomadas para el mejoramiento del servicio Troncal

4.1. Ampliación de Horarios.

En términos generales, lo que busca el inicio de la operación más temprano, es descongestionar las horas de máxima demanda. En tal sentido, la medida ha tenido el efecto esperado como se observa en las siguientes ilustraciones, en donde se grafican las entradas por cuarto de hora en los portales de Suba y Américas.

Figura 13. Entradas por cuarto de hora en el portal de las Américas, antes y después de la medida

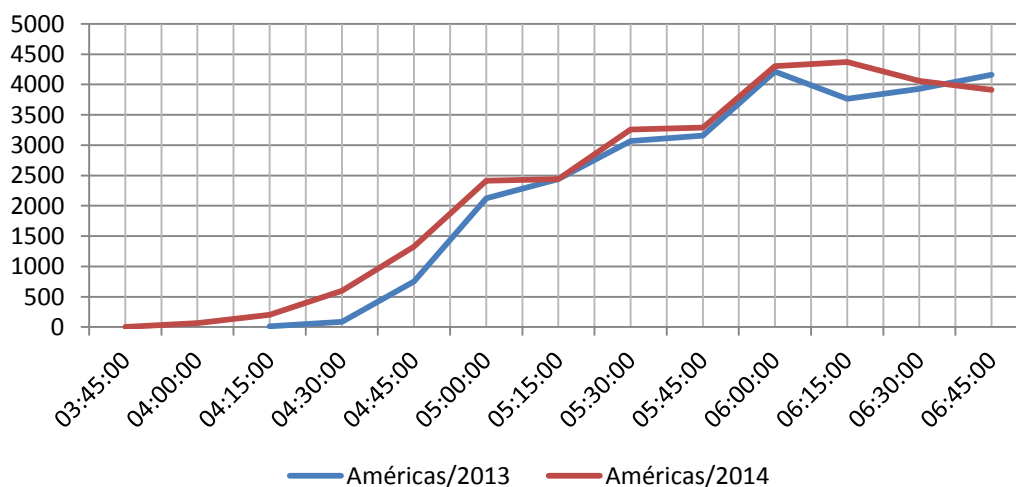
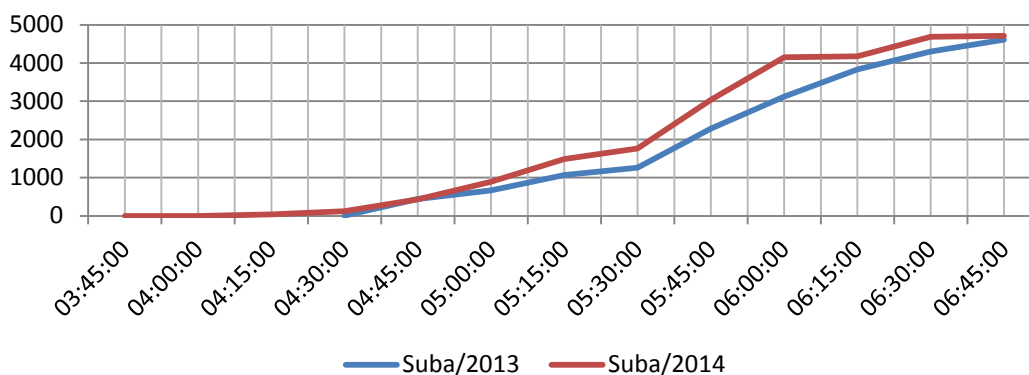


Figura 14. Entradas por cuarto de hora en el portal de Suba, antes y después de la medida



El desplazamiento de la curva de demanda hacia la izquierda refleja el hecho que los usuarios ingresan más temprano a los portales después de la medida (Curva roja en ambos casos). Se puede observar que el pico de entradas en portal de suba se desplazó de las 07:15 a las 07:00 y en el portal de las Américas sucedió lo mismo, de las 06:45 a las 06:15. En cuanto a la magnitud del desplazamiento, con el fin de aislar el efecto del crecimiento inercial de la demanda, se toma la participación que tenía cada cuarto de hora, frente al total de la demanda en cada portal; y se compara dicha magnitud antes y después de la medida.

Con base en lo anterior se puede observar como efecto neto, un aumento de las entradas durante la primera hora de operación (entre las 04:30 y las 05:30) equivalente al 1% en el portal de Suba y cercano al 2% en el portal de las Américas, del mismo modo, se observa una disminución en las entradas entre las 06:45 y las 07:45 equivalente al 1.27% y a 1.24% respectivamente.

Tabla 38. Efectos netos

Franja	P. Suba	P. Américas
04:30-05:30	0,9%	1,8%
06:45-07:45	-1,27%	-1,24%

La siguiente tabla describe el comportamiento de la demanda durante los horarios extendidos en cada una de las fases, en el mes de marzo de 2013:

Tabla 39. Información de entradas en el intervalo de 4-5 am

Demanda Total Marzo 2014	
FASE I	104.044
FASE II	184.191
FASE III	27.697
TOTAL	315.932

De acuerdo a lo anterior, se han movilizado a la fecha 315.932 personas entre las 4am y las 5am en todo el Sistema Transmilenio.

4.2. Ruta Temporal T05 (Calle 80 - Calle 72)

Esta ruta es operada con buses tipo padrón (operando por puerta derecha) y surge como medida de contingencia que busca mejorar las condiciones de operación del componente troncal del SITP en tanto se implementa la ruta con vehículos tipo padrón dual que hará conexión entre el sector del cortijo y la fase III (pretroncal de la Carrera Séptima).

La ruta pretende ofrecer una alternativa de transporte a los usuarios de la cuenca de alimentación del costado occidental del portal Calle 80 con destino al borde oriental de la ciudad, con el fin de que estos usuarios eviten la entrada al portal y, de esta manera, mejorar la operación en el corredor troncal de la Caracas

4.2.1 Descripción del Trazado de la Ruta

La cabecera de la ruta se localiza en la Avenida Calle 80 a la altura de la Carrera 119, en el retorno Oriente-Oriente ubicado cerca al denominado “Puente de Guadua”, la ruta transcurre en su recorrido por la calzada interna del corredor la cual es compartida con el tráfico mixto hasta la intersección de la Carrera 102, entre la Carrera 102 y la Carrera 96 la calzada interna occidente-oriente es exclusiva para Transmilenio pero es utilizada solo por algunas rutas alimentadoras y rutas intermunicipales que ingresan al portal Calle 80.

A partir de la Carrera 96 la ruta continua por la Calzada solo bus de la Avenida Calle 80 hasta la Carrera 28, la cual es de uso exclusivo de los servicios troncales que salen desde el portal Calle 80, a partir de la Carrera 28 pasa a la calzada mixta para luego tomar la Carrera 24 a l Sur.

La ruta continúa por la Carrera 24 hacia el sur hasta la Calle 72 donde mediante giro a la izquierda norte-oriente toma la Calle 72 hasta la Carrera 19, por esta vía continua hacia el sur hasta la Calle 68 y por la Calle 68 transita hacia el occidente hasta la Carrera 28, la cual recorre hacia el norte hasta la Avenida Calle 80.

En la intersección de la Carrera 28 por Avenida Calle 80, la ruta toma la calzada solo bus hacia el occidente y continúa por esta nuevamente hasta el retorno de la Carrera 119, cerca al puente de Guadua.

4.2.2 Paraderos

Dentro del recorrido de la ruta se establecen un total de dieciocho (18) paraderos, de los cuales nueve (9) se ubican en el sector de cabecera en la Calle 80, que en general, coinciden con los

paraderos de las rutas alimentadoras del sector. Los demás paraderos, nueve (9), se ubican en el sector de la carrera 24, Avenida Calle 72, Carrera 19, Calle 68 y Carrera 28 y los mismos son compartidos con rutas del componente zonal del SITP, por lo cual en dichos paraderos los usuarios de la ruta T05 tendrán la oportunidad de integrarse con las rutas del componente zonal del SITP.

Figura 15. Trazado de la ruta T05.



Fuente: Subgerencia Técnica

4.3. Ruta temporal sobre la troncal Suba hasta la Carrera 7.

Con el fin de suplir la necesidad de conexión para los usuarios de la Troncal Suba cuyos viajes terminan en la zona de influencia de la Carrera Séptima y once, y que en la actualidad se ven forzados a realizar sus recorridos en los servicios troncales que atienden el corredor de la Avenida Caracas, se planteó la alternativa de operar un servicio troncal con buses duales que facilite estos viajes.

El bus dual tiene las mismas características de capacidad que un padrón tradicional (capacidad de 80 pasajeros), con la diferencia que opera tanto por puerta izquierda (plataforma alta para

estaciones troncales) como puerta derecha (plataforma con escaleras a nivel andén). Este tipo de modelo operacional tiene una serie de ventajas, entre las cuales se destacan las siguientes:

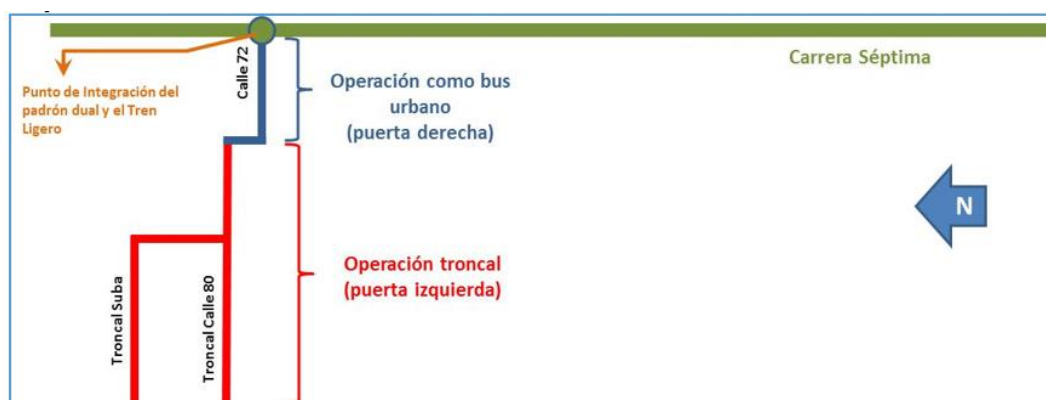
- ✓ Flexibilidad del servicio: la operación con bus dual comúnmente se conoce con el nombre de operación pretroncal. El bus dual está diseñado para prestar servicio con puerta derecha a nivel del andén, y servicio con puerta izquierda alta en estación troncal.
- ✓ Flexibilidad del uso de la flota: Además de la operación que realiza actualmente sobre la carrera 7, la flota de bus dual podrá prestar servicio en las rutas alimentadoras, complementarias y/o nuevos servicios pretroncales, dependiendo de la necesidad. Su diseño posibilita la alternativa de integración física en cualquier punto de las troncales (estaciones y portales).
- ✓ La flota del bus dual está incluida dentro de la tipología de la operación del SITP. Por lo tanto, no se requiere homologar este tipo de vehículo en el Ministerio de Transporte.

Para optimizar la operación, los servicios con bus dual funcionarán como servicios semi-expresos, que significa que no se detendrán en todas las estaciones, permitiendo una mayor velocidad de operación y una mayor eficiencia de servicio, incluso cuando operen en el tráfico mixto.

Dada la flexibilidad de los padrones duales que permite pensar en diferentes alternativas de operación, para el caso específico del área de influencia de la Avenida Suba, se han identificado dos principales que pueden funcionar en conjunto o individualmente:

- ✓ Los padrones duales pueden continuar funcionando bajo el esquema operacional pretronal. De esta forma se pueden conectar corredores de alta demanda que no necesariamente tengan carril exclusivo en todo su recorrido, sin necesidad de realizar transbordos ni cambios de tipo de transporte.

Figura 16. Esquema de alimentación pretruncal al corredor de la Carrera Séptima.



Fuente. Elaboración propia

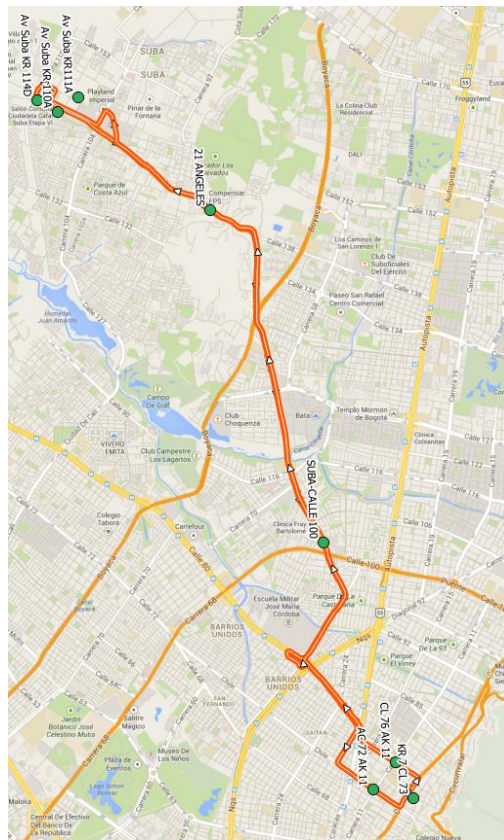
- ✓ Puesto que el padrón es una tipología de vehículo para la operación del componente zonal (alimentación, complementarias, especiales y urbanas), los padrones duales pueden

ayudar a suplir la nueva flota de este componente que se irá requiriendo en el SITP para satisfacer el crecimiento de la demanda.

Para el caso particular de la Avenida Suba, se ha identificado una falta de oferta de servicios alimentadores dada la gran demanda de usuarios, entre los cuales un gran número concentra sus viajes al oriente de la Carrera 11 entre las calles 85 y 26. Para esto, se tiene previsto implementar un servicio de bus dual el cual sirve el siguiente recorrido:

- El bus padrón dual inicia su recorrido en el Portal Suba, saliendo a la avenida Ciudad de Cali por el mismo punto de salida de los alimentadores, se llega a la intersección con la avenida Suba y se gira a la derecha tomando el sentido Oriente – Occidente, descendiendo hasta la carrera 114, punto en el cual se gira nuevamente a la derecha, continuando con el mismo recorrido de la Ruta 10-1 Av. Suba.
- El bus padrón ingresará al sector del barrio Tibabuyes, por la carrera 114 en sentido Sur – Norte, hasta la calle 148 donde se gira a la izquierda en sentido Sur – Occidente, continuando en sentido Oriente – Occidente hasta llegar a la intersección con la carrera 118 donde se gira en sentido Oriente – Sur para buscar la avenida Suba, donde se cambia el rumbo en sentido Occidente – Oriente, e iniciar las paradas que permitirán el ascenso de los pasajeros.
- Se plantea efectuar detenciones en los paraderos ya existentes de los alimentadores a la altura de la carrera 111A (desalimentación), carrera 114D (mixto) y carrera 110A (alimentación), en los cuales la concentración de usuarios es alta y permite a su vez atender las demandas de las rutas alimentadoras 10-1 y 10-10 simultáneamente.
- Una vez se realiza la última parada para el ascenso de pasajeros a la altura de la carrera 110A, el bus padrón dual, cruzará la avenida Ciudad de Cali en sentido Occidente – Oriente y a la altura de la carrera 101, se podrá realizar la incorporación al corredor troncal de la Avenida Suba.
- Al incorporarse el bus padrón a la troncal Suba, este continuará por la troncal hasta empatar con la troncal de la calle 80, realizando paradas en las estaciones de 21 Ángeles y Suba-Calle 100, de tal manera que se configura una ruta expresa.
- Al tomar la troncal de la calle 80 en sentido Occidente – Oriente el bus padrón, continua su recorrido hasta llegar a la intersección con la Carrera 24, en la cual se propone realizar el cambio de calzada para salir de la troncal e incorporarse a la calzada de vehículos mixtos, para continuar por la Calle 80 hasta la Carrera 20 B, por la cual se continua hacia el sur hasta conectar con la Calle 72.
- En el tramo de la calle 72 entre la Carrera 11 y la Carrera Séptima, se efectuarán una detención en el paradero existente del SITP, de la carrera 11, de tal manera que los usuarios desciendan en este sector de la ciudad conforme a los datos obtenidos en las encuestas y registrado en el informe de demanda.

- En esta alternativa el bus padrón dual tendrá su retorno en la intersección de la Calle 72 con carrera Séptima, donde efectuará el giro izquierdo (Oriente – Norte), empleando la fase semafórica que permite esa maniobra de manera protegida.
- Una vez el bus se encuentre en el corredor de la carrera Séptima en sentido Sur – Norte, efectuará una detención a la altura de la calle 73, donde se ubica un paradero del SITP, para que los usuarios que tienen como destino el Portal Suba, hagan el ascenso y el bus inicie el retorno continuando su recorrido por la carrera Séptima hasta la calle 76, donde se girará a la izquierda en sentido Sur – Occidente, movimiento que igualmente se encuentra permitido y protegido con el equipo de control semafórico. Al acceder a la calle 76 el bus padrón dual continua su trayectoria en sentido Oriente – Occidente, realizando una parada adicional en el paradero ubicado a la altura de la Carrera 11 y continuando hasta llegar a la avenida Caracas, donde se efectuará el giro derecho Oriente – Norte, incorporándose en la calzada exclusiva que conecta con la troncal Calle 80, para dirigirse en sentido Oriente – Occidente hasta el intercambiador que se ubica a la altura de la Escuela Militar de Cadetes, donde se cambia a la troncal Suba (realizando nuevamente paradas en las estaciones Suba-Calle 100 y 21 Ángeles), y por este corredor llegar hasta el Portal de Suba, punto en el cual se efectuará el descenso de los pasajeros y con ello salir a un nuevo viaje con el bus vacío.



4.4. Solicitud de Flota Adicional

- Cuando se concibió el SITP, se estimó una fecha de implementación completa para el año 2011. Como los contratos de concesión son de 24 años, se hicieron proyecciones de incremento de demanda de transporte en la ciudad a lo largo del tiempo, para poder estimar cuál debería ser el incremento de flota a lo largo de la vida de los contratos. A manera de resumen general la tabla 3 presenta los incrementos de flota de acuerdo con los años horizonte evaluados con el SITP.

Tabla 40. Proyecciones originales para incremento de flota a lo largo de la vida de los contratos de concesión del SITP

Escenario SITP	Oferta Troncal	Demanda Troncal HMD
2011	1.595	279.000
2013	1.666	281.000
2015	1.692	287000
2018	1.740	295.000

Fuente. Subgerencia Técnica y de Servicios

- La Tabla 3 muestra de manera general la cantidad de flota requerida para atender la demanda Troncal en cada uno de los escenarios evaluados para el SITP. Con base en los resultados anteriormente presentados, se define que la flota necesaria para atender los 279.000 en el HMD era de 1.595 vehículos, los cuales estaban compuestos por la Flota de FI, FII, la flota de Soacha (70 buses) y el diferencial existente que debía incorporar los operadores troncales de Fase III (66 Articulados, 270 Biarticulados y 20 Padrones Duales).
- Naturalmente, al presentarse cambios estructurales en la demanda, se requiere ajustar el diseño operacional y consecuentemente la cantidad de flota con el fin de garantizar un nivel de servicio aceptable y que permita el manejo razonable de la operación de las rutas en función de la demanda y la capacidad de los vehículos articulados y biarticulados.
- Por lo tanto, con las proyecciones y los ajustes de la demanda que se presentaron en la Tabla 1 y la Figura 3 que muestran que al final del 2014 llegamos a una demanda de 290.000 usuarios en la hora pico se hace necesario revisar la cantidad de oferta para el sistema. Lo anterior teniendo en cuenta que la oferta del sistema que incorporaba FASE III más la existente permite atender una demanda de 279.000 usuarios para el mismo periodo de evaluación (hora pico).

- Manteniendo un nivel de servicio “E” y las capacidades de carga por vehículo establecidas en el diseño original del SITP, a saber, 150 y 250 pasajeros para buses articulados y biarticulados (respectivamente); y con base en el anterior ejercicio de proyección de la demanda en hora pico, se estimaron las siguientes necesidades de flota semestrales:

Tabla 41. Proyecciones de demanda y flota para el 2014.

Semestre	Pronóstico de demanda H.P.	Flota
I- 2014	279.000	1721
II- 2014	294.000	1900

- Por lo tanto, y con base en el incremento de la demanda para el año 2014 la Subgerencia Técnica y de Servicios se permite informar que se requerirán 202 buses articulados equivalentes para atender de manera óptima el incremento de la demanda, tal como se presenta en la Tabla 5.

Tabla 42. Cálculos de flota equivalente (articulada) para la demanda 2014.

Tipo de Flota	Flota Actual (I Sem 2014) 1	Flota Estimada para el II Sem 2014 2	Requerimiento de Flota (Eq. 150) 3 (2-1)	Flota a pedir (Eq.) 4
Articulado	1271	1340	69	70
Biarticulado	220	300	133	80
Padrón Dual	230	260		
Total	1721	1900	202	203

- Al tomar los resultados de la Tabla 5 y realizando una distribución de 35 % y 65 % de flota de tipología articulada y biarticulada respectivamente, se define la necesidad de solicitar un adicional de flota tal como se presenta en la Tabla 6, representada por 70 Articulados y 80 Biarticulados.

Tabla 43. Flota a Solicitar.

Tipo de Flota	Total de Vehículos
Articulado	70
Biarticulado	80

- Adicionalmente y con el fin de generar una solución acorde con las necesidades de demanda y de conexión operacional para el Aeropuerto Eldorado con el centro administrativo de la ciudad localizado en el centro expandido de la ciudad, especialmente a lo largo del borde oriental de la ciudad (carrera 7) se requiere adicionar la flota dual para la prestación de un servicio que conecte estos dos puntos importantes de la ciudad. Para lo cual se solicita una flota de 30 padrones duales, tal como se muestra en la Tabla 7.

Tabla 44. Flota Padrón Dual

Tipo de Flota	Total de Vehículos
Bus Dual (80 pasj)	30

- Finalmente se requiere solicitar la flota adicional para la operación troncal del sistema de acuerdo con la descripción de la Tabla 8.

Tabla 45. Flota a Solicitar.

Tipo de Flota	Total de Vehículos
Articulado	70
Biarticulado	80
Padrón Dual	30

1. Análisis técnico frente a la solicitud de flota (Operadores Troncales):

- Teniendo en cuenta los conceptos emitidos por la Subgerencia Económica y la Subgerencia Jurídica para la solicitud de flota adicional a los operadores de la Fase II del sistema troncal, definen que los Contratos de Concesión de acuerdo con lo establecido en las cláusulas 74, 75, 76, 77 y 78 “...cuando el concesionario no supere el tamaño de la flota por encima del 60% de la flota

mínima inicial y cuando no hayan transcurrido 10 años desde el inicio de la etapa de operación regular del contrato...”

- Con base en el concepto, la Subgerencia Técnica realiza la siguiente interpretación:

De acuerdo con la Tabla 9, la etapa de inicio de operación regular se dio el 3 de enero de 2004, por lo tanto ya han transcurrido más de los 10 años que se establecen en el contrato de concesión.

Así mismo, la Tabla 9 muestra el total de la flota regular que tiene cada uno de los operadores de la Fase II. Allí se evidencia que la flota total máxima por contrato ya contempla el 60% adicional que se puede incorporar para la operación del sistema.

Tabla 46. Flota Regular Operadores de Fase II.

Operador Fase II	No. Contrato	Fecha de Inicio Operación Regular	Flota Referente Contrato	60% de la Flota Referente	Flota Máxima por Contrato	Flota Vinculada a 20-Ene-14		
						Total	Regular	Reserva
TRANSMASIVO S.A.	016 de 2003	03-ene-04	130	78	208	219	208	11
SOMOS K (SI 02 S.A.)	017 de 2003	03-ene-04	105	63	168	170	168	2
CONNEXIÓN MÓVIL S.A.	018 de 2003	03-ene-04	100	60	160	153**	152	1

** Faltan incorporar 8 vehículos articulados para la operación de Soacha, los cuales fueron pedidos desde el mes de mayo del 2013.

Fuente. Elaboración Subgerencia Técnica a partir de la información de la carpeta de los contratos e información consolidada por la Dirección de BRT.

Al tener la flota máxima por contrato los operadores de Fase II, la Subgerencia Técnica recomienda solicitar la flota adicional para mejoramiento del servicio a los operadores de la Fase III del componente troncal del SITP.

- Al solicitar la flota adicional a los operadores de Fase III, la distribución de acuerdo con la participación de cada operador sería la de 115 vehículos a Consorcio Express, 40 vehículos al operador GMOVIL y 25 vehículos para la operación troncal al operador Coobus, tal como se presenta en la Tabla 10.

Tabla 47. Distribución de la Flota Adicional por Operador Fase III

TIPO DISEÑO	FLOTA	CONSORCIO EXPRESS	GMÓVIL	COOBUS
BUS DUAL 80 PASAJEROS	30	19	7	4
ARTICULADO	70	45	15	10
BIARTICULADO	80	51	18	11
TOTAL	180	115	40	25

Fuente. Elaboración Subgerencia Técnica.

5. Negociación FI y FII

El SITP dispone de una integración tarifaria entre el transporte público colectivo y el servicio troncal, lo cual no era previsible cuando se abrieron los procesos de selección y se suscribieron los contratos actuales de concesión troncal del Sistema en los años 2000 y 2003.

Con la entrada del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C.) se implementará un esquema de Tarifa al Usuario, diferenciado por tipo de servicio y cobros marginales por transbordo entre servicios, válido en un lapso de tiempo determinado; tarifas diferenciales por tipo de usuario, y abierto a tarifas diferenciales y descuentos que defina la Administración Distrital, como se establece en el Decreto 356 de 2012.

Lo anterior, hace conveniente migrar en lo que respecta a la utilización práctica del medio de pago (TISC, Tarjeta Inteligente Sin Contacto), de cargar “Pasajes” a cargar Unidades de Transporte con una equivalencia monetaria que facilite las diferentes transacciones que realice el usuario.

Por lo tanto, el usuario podrá cargar su medio de pago en todas las estaciones y portales del Sistema, puntos de venta externos, y demás canales de comercialización que se implementen, y emplear dichas cargas para utilizar cualquier tipo de servicio SITP.

En la práctica un usuario puede “cargar” su medio de pago con “Unidades de Transporte” y utilizar más de uno (1) de los servicios integrados del SITP, los cuales corresponden a operación troncal y operación no troncal, concesionada a diferentes operadores, y que debe ser remunerada en función de la oferta y demanda de transporte.

De acuerdo con el Decreto 309 de 2009, el Sistema TransMilenio hace parte del Sistema Integrado de Transporte Público.

Por lo tanto, se hacía necesario realizar algunas modificaciones en los contratos de concesión de la operación troncal de la Fase I y II del Sistema TransMilenio, con el propósito de garantizar la

operación del SITP, en un marco de sostenibilidad financiera, y un nivel de tarifa técnica del SITP que refleje los costos de operación y eficiencias del sistema.

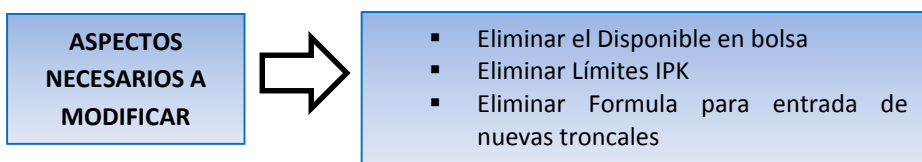
Con la anterior finalidad, la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C en conjunto con TRANSMILENIO S.A. como parte del proceso previo a la implementación del SITP planteó la necesidad de realizar ajustes a los contratos de concesión firmados con los operadores troncales de las Fases I y II del Sistema TransMilenio, con el fin de modificar algunos aspectos de la formulación tarifaria de estos, para que tuvieran una integración adecuada con la formulación tarifaria del SITP y se pudieran modificar ciertos aspectos que podrían generar comportamientos de flujo de recursos fuera de lo previsto en los contratos de las Fases I y II y del SITP, como resultado del inicio de la operación del SITP.

Partiendo de lo anterior, TRANSMILENIO S.A. realizó varias mesas de trabajo con los operadores de las Fases I y II, con el fin de revisar los ajustes necesarios a los contratos vigentes.

Inicialmente se realizó un proceso de negociación en el cual se desarrollaron reuniones con los operadores de las Fases I y II en los meses de febrero y septiembre de 2010, posteriormente se retomó la negociación mediante el desarrollo de otro grupo de reuniones en el mes de noviembre de 2011 y finalmente se realizó un proceso con el acompañamiento de la Alcaldía Mayor, con reuniones que iniciaron en los meses de junio y julio de 2012 y que siguieron desarrollándose a finales del 2012.

De igual forma, participaron asesores de la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Secretario de Gobierno y el Secretario General. En algunas de las reuniones estuvo el señor Alcalde Mayor de Bogotá, Dr. Gustavo Petro Urrego, con su equipo de trabajo.

TRANSMILENIO S.A. desde el 9 de noviembre de 2011, planteó la necesidad de modificar elementos necesarios para la integración del SITP, sin modificar el ajuste del costo troncal, es decir que el costo por kilómetro troncal se continúa ajustando con la metodología actual. Las modificaciones eran las siguientes:



- **Eliminar el Disponible en bolsa:** se propone pasar la remuneración de los operadores troncales Fase I y II a pago por kilómetro programado y efectivamente recorrido, ajustado de acuerdo a la metodología prevista en el contrato de concesión y asegurando el equilibrio contractual, eliminándose el concepto de Disponible en bolsa para remuneración troncal.
- **Eliminar Límites IPK|:** Se requiere eliminar este concepto del cálculo de la tarifa técnica del Sistema, debido a que este limita la posibilidad de reducciones tarifarias en escenarios de mayor eficiencia operacional, generada por aumentos en la demanda del Sistema

- **Fórmula para entrada de nuevas troncales:** Eliminar esta cláusula de los contratos de concesión, debido a que esta genera incertidumbre y variabilidad en el comportamiento de la tarifa técnica, la cual afectaría a los usuarios del Sistema.
- **Eliminar Ajuste por velocidad Avi en la fórmula de remuneración:** El factor AVI no está cumpliendo con las necesidades actuales del contrato, no corresponde a la situación actual de la operación, razón por la cual se propone su eliminación.

Finalmente, es importante destacar que la nueva fórmula sería más simple y directa y permitiría ante todo la integración de los contratos de Fase I y II con los contratos del SITP, en el marco de una integración del medio de pago.

5.1. Estado a Octubre de 2012

El actual gerente general de TRANSMILENIO S.A., solicitó al Alcalde Mayor que permitiera validar financiera y jurídicamente la propuesta de acuerdo a la que se había llegado, como insumo en el proceso de formalización del acuerdo. El cual se puede resumir en la siguiente tabla:

Tabla 48. Escenario Negociación en Octubre 2012

PROPUESTA OPERADORES TRONCALES	ESCENARIO 2012 300.000 Km
Km promedio Flota (programados y efectivamente recorridos)	1.150.000
Km Max x vehículo	1.350.000
Descuento en Tarifa	7,46%
Descuento equivalente por aseo y vigilancia	3,00%
Descuento ofrecido para pico (equivale a)	2,25%
Máximo Descuento Fase I	12,71%
Descuento en Tarifa	7,30%
Descuento ofrecido para pico (equivale a)	2,25%
Máximo Descuento Fase II	9,55%
Máximo Descuento Ponderado	11,36%
Valor aprox. Máximo Descuento Anual	73.779

5.2. Estado a 09 Junio de 2014

Tras realizar una revisión del estado de las negociaciones se realizaron las siguientes acciones:

- Se recibieron las propuestas iniciales de los operadores y después de varias reuniones se llegó a una propuesta en donde presentaron tres escenarios.
- Se establecieron los lineamientos de análisis y se realizaron mesas de trabajo para su estudio y se definió por parte del Alcalde la propuesta mínima aceptable.
- Una vez iniciadas las conversaciones referentes a las ampliaciones la Entidad determinó realizar las consultas técnicas a cada uno de los fabricantes de los chasis para consultar la vida útil de los distintos modelos vinculados al Sistema TransMilenio.
- Los Tres fabricantes (VOLVO, DAIMLER (Mercedes-Benz) Y SCANIA) certificaron a TRANSMILENIO S.A. que los distintos modelos tanto Articulados como Biarticulados pueden operar en condiciones confiables y seguras hasta 1,500,000 Kms. bajo las siguientes premisas técnicas:
 - Cumplimiento de los mantenimientos recomendados por el fabricante
 - Mantenimientos realizados por personal técnico calificado y con las herramientas recomendadas por el fabricante.
 - Uso de repuestos homologados por el fabricante y demás insumos (Lubricantes, Grasas, Refrigerante, etc.) recomendados por el mismo.
- Se evidenció un error de cálculo en la propuesta mínima aceptable y se realizó la corrección respectiva.
- Los operadores presentaron la propuesta final a partir de las correcciones realizadas y las mesas de trabajo establecidas.
- Se retomó la negociación definiendo mínimos aceptables, definiendo que no se trataba de una actualización de la negociación y que era importante en el escenario de: Garantizar el servicio y de la construcción de una A.P.P. encaminada a tecnologías limpias.
- Se Legalizaron acuerdos mediante OTROSI No 6 de Mayo de 2013

Tabla 49. Escenario Negociación en Octubre 2012 - Junio 2014

PROPUESTA OPERADORES TRONCALES	ESCENARIO 2012 300.000 Km	ESCENARIO Marzo 2013 240.000 Km
Km promedio Flota (programados y efectivamente recorridos)	1.150.000	1.090.000
Km Max x vehículo	1.350.000	1.240.000
Descuento en Tarifa	7,46%	7,75%
Descuento equivalente por aseo y vigilancia	3,00%	3,00%
Descuento ofrecido para pico (equivale a)	2,25%	2,25%
Máximo Descuento Fase I	12,71%	13,00%
Descuento en Tarifa	7,30%	7,40%
Descuento ofrecido para pico (equivale a)	2,25%	2,25%
Máximo Descuento Fase II	9,55%	9,65%
Máximo Descuento Ponderado	11,36%	11,57%
Valor aprox. Máximo Descuento Anual	73.779	76.526

Otros aspectos contractuales del acuerdo final

- Eliminar concepto de disponible en bolsa.
- Eliminar el IPK de la tarifa técnica de TM para dejarlo como indicador de eficiencia.
- Eliminar el AVI del cálculo de la remuneración, así eliminando su incidencia en la tarifa técnica TM.
- Aceptar que Fondo de Contingencias desaparezca al ser absorbido por el Fondo de Estabilización tarifaria del SITP.
- Asumir costos de instalación catalizadores
- Eliminar la fórmula de entrada de nuevas troncales.
- Realizar “overhaul” a los vehículos que estén terminando su vida útil

Con los antecedentes expuestos se determinó mediante Otrosí lo siguiente:

- Los vehículos sólo podrán mantenerse vinculados al servicio si se conservan en perfectas condiciones de tránsito, equipados de conformidad con las leyes, reglamentos, normas y procedimientos aplicables a la materia, con las instrucciones impartidas por las autoridades competentes o por TRANSMILENIO S.A.
- Una vez los vehículos lleguen a un millón de kilómetros (1.000.000 km) por odómetro, el **CONCESIONARIO** deberá acreditar ante **TRANSMILENIO S.A.**, dentro de los noventa (90)

días siguientes, mediante certificación emitida por un tercero idóneo, que los vehículos fueron sometidos a las reparaciones preventivas y/o correctivas "overhaul", en la cual conste que el funcionamiento de los vehículos se encuentra adecuado a los términos exigidos en el presente contrato y que los mismos ofrecen condiciones de seguridad para los usuarios.

- Cada año, a partir de la suscripción del presente OTROSÍ, el CONCESIONARIO presentará a TRANSMILENIO S.A. los documentos que soporten la inversión realizada en los vehículos, hasta la finalización del contrato.
- Si la inversión promedio total por vehículo, es inferior a la suma de OCHENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS (\$85.000.000.00), a la finalización del contrato, el CONCESIONARIO consignará la diferencia a favor de TRANSMILENIO S.A.

6. Procesos De Incumplimiento a operadores.

6.1.Coobus y Egobus

6.1.1. COOBUS

1. Proceso de Multas

TRANSMILENIO S.A. inició el proceso de imposición de multas previsto en el contrato de concesión al operador COOBUS S.A.S, debido al no mantenimiento del cierre financiero a la fecha, la no vinculación de flota en los tiempos contractuales y la entrega de información financiera así:

- a. **Vinculación de flota.** De acuerdo con la cláusula 79 del contrato de concesión No. 005 de 2010 el concesionario debía vincular la flota solicitada por TRANSMILENIO S.A. de acuerdo con las instrucciones que imparta al respecto:

TRANSMILENIO S.A. solicitó al concesionario el 14 de septiembre de 2011, mediante comunicación radicada 2011EE6333 la vinculación de la siguiente flota:

<u>Fechas</u>	Biarticulado	Articulado	Total
17/03/2012	9	5	14
19/05/2012	3	6	9
16/06/2012	3	7	10
Total	15	18	33

A la fecha el concesionario no ha vinculado la flota correspondiente al mes de marzo, la del mes de mayo ni la del mes de junio de 2012, incurriendo en un posible incumpliendo de las instrucciones impartidas por el Ente Gestor.

- b. Rutas Alimentadoras.** De acuerdo con la cláusula 79 del contrato de concesión No. 005 de 2010 el concesionario debía vincular la flota solicitada por TRANSMILENIO S.A. de acuerdo con las instrucciones que imparta al respecto.

TRANSMILENIO S.A. solicitó al concesionario el 14 de septiembre de 2011, mediante comunicación radicada 2011EE6333 la vinculación de la siguiente flota:

Fecha Vinculación	BUS 80	BUS 50	Total
30/05/2012	7	6	13
30/06/2012	7	7	14
Total	14	13	27

A la fecha el concesionario no ha vinculado la flota correspondiente al mes de mayo ni la del mes de junio de 2012,, incurriendo en un posible incumplimiento de las instrucciones impartidas por el Ente Gestor.

- c. Información financiera.** Conforme a las cláusulas 112 y 114 del contrato de concesión No. 005 de 2010 el concesionario debía entregar a TRANSMILENIO S.A. los estados financieros trimestrales, mensualmente un informe contable y de indicadores financieros, estados financieros de fin de ejercicio a más tardar el 30 de abril de cada año y el inventario trimestral de los bienes incorporados a la concesión, incurriendo en un posible incumplimiento de las instrucciones impartidas por el Ente Gestor.
- d. Mantenimiento Cierre Financiero:** Posiblemente está incumpliendo la obligación contenida en el literal 17.5 de la cláusula del contrato de concesión No. 005 de 2010. La precitada cláusula establece la obligación del concesionario de sustituir las fuentes de financiación si por cualquier causa a las previstas no se desembolsaran o fuere necesario realizar aportes adicionales de capital y/o deuda en el caso en que los recursos inicialmente previstos resulten insuficientes

El cierre financiero del concesionario fue aprobado mediante oficio 2011EE6120 del 7 de septiembre de 2011.

En el mes de abril de 2012, COOBUS S.A.S presentó a consideración de TRANSMILENIO S.A. para perfeccionar el cierre financiero la suscripción del Contrato de Colaboración

Empresarial entre IKON Internacional S.A. y Coobus S.A.S. El cual fue aprobado por el Ente Gestor.

El 4 de mayo de 2012, se llevó a cabo una reunión con la asistencia del representante legal y de la Junta Directiva de COOBUS, los representantes legales de las cooperativas socias y el representante legal de IKON Internacional S.A., en donde IKON presentó a comunicación dirigida al concesionario, informando su intención de terminar irrevocablemente el Contrato de Colaboración Empresarial, manifestando la polarización entre los accionistas de COOBUS, hecho que impidió que la Asamblea tomara medidas para perfeccionar dicho contrato de colaboración.

La subgerencia económica remitió a la Subgerencia Jurídica memorando informando la imposibilidad de mantener el cierre financiero por parte del concesionario COOBUS S.A.S.

- e. **Vinculación Conductores.** Mediante radicado No. 2012IE2675 del 27 de junio de 2012, la Dirección Técnica de BRT informó a la Subgerencia Jurídica que “De acuerdo con la información del centro de capacitación ITTSA se están capacitando 19 conductores, que iniciaron el 22 de junio y terminaran el 29 de junio de 2012, por lo cual se concluye que no es posible contar con conductores certificados y vinculados para el inicio de operación el 30 de junio de 2012, así como el mismo número de conductores capacitados no alcanzan a cubrir los requerimientos de operación de los 13 buses solicitados para la alimentación de la zona de Fontibón.”

El concesionario en la audiencia de descargos llevada a cabo el día 28 de junio de 2012, manifestó: “Respecto de la capacitación de los conductores, se informa que los cursos comenzaron de 8 a 5 pm todos los días, incluyendo sábados y domingos”.

A la fecha el concesionario no ha vinculado los conductores requeridos para atender la operación.

De acuerdo con el procedimiento establecido en el contrato de concesión para la imposición y liquidación de multas, el día 28 de junio de 2012 se realizó la audiencia de que trata el artículo 17 de la Ley 150 de 2007, en donde no sólo se analizó el cumplimiento de las obligaciones ya señaladas por parte del concesionario, si no que se hizo un recuento de todas las obligaciones que debe cumplir COOBUS S.A.S, en la etapa preoperativa y encaminadas al inicio de la operación, como la vinculación de los conductores y el avance en la consecución y adecuación de los patios de operación zonal.

En dicha audiencia, se concedió un plazo hasta el día 6 de julio de 2012 para que el concesionario presentara las pruebas que soportaran sus descargos. Mediante radicado 2012ER906 del 6 de julio de 2012 el concesionario radicó documento referente al proceso de imposición de multa.

Mediante radicado 2012EE8590 del 10 de octubre de 2012, se da por terminado el proceso de imposición de multas iniciado al concesionario, dado que no fue posible imponer la multa correspondiente de acuerdo con lo señalado en el contrato.

La cláusula 121 del contrato de concesión, establece que para efectos de la tasación de las multas, en ningún evento se impondrán multas por un valor total acumulado que supere el diez por ciento (10%) del valor total de los ingresos que por todo concepto perciba el CONCESIONARIO con ocasión del presente Contrato, durante el mes en que se haya causado la sanción correspondiente.

Dado que el concesionario no ha iniciado operación del componente troncal ni de alimentación, por los incumplimientos, no tiene ingresos durante el mes en que se haya causado la sanción correspondiente. Es decir, no fue posible tasar la multa a imponer al concesionario dado que no se podía cumplir con el principio de proporcionalidad de la sanción, al no existir parámetro alguno para ello.

2. Declaratoria de Incumplimiento

Con oficio radicado 2012EE8640 del 11 de octubre de 2012, se dio inicio al proceso de declaratoria del incumplimiento del contrato de concesión, y a hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria pactada en la cláusula 180 del contrato de concesión 005 de 2012.

El día 18 de octubre de 2012, se llevó a cabo la audiencia de descargos correspondiente, en donde se otorgó un plazo de 8 días hábiles a partir de ese día, a la compañía aseguradora Seguros Cóndor S.A. para presentar sus descargos. Plazo que se venció el día 30 de octubre de 2012.

Así mismo el concesionario manifestó que el día 31 de octubre entregaría otros documentos relacionados con el cierre financiero.

En desarrollo del proceso de imposición de multas, el concesionario solicitó la intervención de la Secretaria de Gobierno de la Alcaldía Mayor de Bogotá, a través de la Oficina de Pactos de Seguridad y Convivencia. Como parte de la intervención, se llevaron a cabo diferentes reuniones los días 1, 13 y 22 de noviembre de 2012, en donde se acordó con el concesionario, la Secretaria de Gobierno y TRANSMILENIO S.A, que COOBUS S.A.S, presentaría un plan de negocios en donde garantizaría el mantenimiento del cierre financiero y el cumplimiento de las obligaciones contractuales pendientes a la fecha.

Como parte de la intervención, y en procura de un pacto entre los pequeños propietarios representados en COOBUS S.A. y TRANSMILENIO S.A., la Secretaria de Gobierno en cumplimiento de la misión institucional, propició diferentes reuniones los días 1, 13, 17, 19, 22 y 27 de noviembre y 12 y 13 de diciembre de 2012, en donde se acordó que COOBUS S.A.S, presentaría un Plan de Negocios y un Plan de Acción en donde garantizaría la reestructuración del cierre financiero y el cumplimiento del 100% de las obligaciones contractuales pendientes a la fecha, en un plazo de ocho meses.

Lo anterior, en cumplimiento del principio de democratización contenido en la normatividad referente al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, y en la licitación del SITP donde se tuvo en cuenta la participación de los propietarios y las empresas del Transporte Público Colectivo, como parte de los requisitos habilitantes y ponderantes, con el fin de garantizar que estos tuvieran participación dentro del SITP.

En el proceso licitatorio TMSA-LP-004 de 2009, el concesionario COOBUS S.A.S se presentó conformada únicamente por cooperativas del Transporte Público Colectivo, con promesa accionaria a 1501 pequeños propietarios, siendo uno de los proponentes con mayor democratización dentro del SITP; situación que la Secretaria de Gobierno ha querido proteger al intervenir en el proceso de incumplimiento, convirtiéndose en la promotora del Pacto de Cumplimiento por parte del CONCESIONARIO, como una acción afirmativa por parte de la Administración Distrital.

En cumplimiento de lo anterior, el concesionario mediante radicado 2012ER19500 entregó a TRANSMILENIO S.A., el Plan de Negocios con sus anexos y el documento que contiene el Código de Buen Gobierno Corporativo.

La Subgerencia Económica mediante radicado 2012IE5253 consideró que efectuadas las evaluaciones de los documentos anunciados, y como resultado de las reuniones llevadas a cabo con esa Subgerencia, con el Representante Legal de COOBUS S.A.S , los integrantes de su Junta Directiva, la Banca de Inversión, los representantes de los propietarios, los proveedores de vehículos, algunas entidades del sector financiero y los representantes de la Oficina de Pactos de la Alcaldía Mayor de Bogotá; las acciones y compromisos propuestas por COOBUS S.A.S para subsanar el incumplimiento del contrato de concesión y normalizar su operación, son viables de obtener en el corto plazo, y contribuyen a una restructuración efectiva del cierre financiero que haga viable el sostenimiento de la operación de COOBUS S.A.S.

Se debe aclarar que el pacto suscrito, no modifica ni sustituye el contrato de concesión 05 de 2010, el único efecto que tiene es el de suspender, en el momento en que se encuentre el proceso de incumplimiento, y que cualquier incumplimiento de los compromisos denominados de obligatorio cumplimiento, el proceso sancionatorio se reactiva en el estado en que se suspendió y continuara con su trámite normal declarando el incumplimiento por parte del concesionario.

La cláusula sexta del pacto estableció compromisos de obligatorio cumplimiento, de tal suerte que el incumplimiento por parte del CONCESIONARIO de los siguientes compromisos, conllevaba a la terminación anticipada del Pacto de Cumplimiento y al reinicio del proceso de declaratoria de incumplimiento del contrato de concesión No. 05 de 2010, entre ellas:

- 1. La no vinculación de flota nueva y usada, en las fechas acordadas en la Tabla 18 del Plan de Negocios.*
- 2. La no prestación oportuna del servicio de transporte de pasajeros, en la operación zonal, de alimentación y troncal, de acuerdo con el cronograma de vinculación de flota presentado.*
- 3. El no cumplimiento del plan de inversiones en patios y centro de control, conforme a lo establecido en la Tabla 31 y 37 del Plan de Negocios, en los montos y fechas allí establecidos.*

4. *La no restructuración del cierre financiero dentro de los ocho (8) meses de plazo considerados para la ejecución del Plan de Acción.”*

Que por su parte la cláusula octava del pacto estableció:

“...

***CLAUSULA OCTAVA:** El CONCESIONARIO manifiesta y acepta que las obligaciones pactadas en el presente Pacto de Cumplimiento son de resultado y no de medio, por tanto, el incumplimiento de la cláusula sexta, compromisos de obligatorio cumplimiento, conllevará la terminación inmediata del Pacto, reactivándose el proceso de incumplimiento contractual en el estado en que se suspendió, y por tanto se procederá a la declaratoria de incumplimiento, el cobro de la cláusula penal y la afectación de la garantía de cumplimiento que ampara el contrato.*

De igual forma, TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho de iniciar las acciones contractuales y legales tales como la toma de posesión del proyecto, la terminación del contrato y la declaratoria de caducidad.”

Con radicado 2013ER2807 del 20 de febrero de 2013, el concesionario informó que no puede cumplir con la vinculación de la flota de los meses de febrero y marzo de 201, ni inició el 23 de febrero de 2013 la ruta C4, ni la P56 el 3 de marzo de 2013.

Conforme a lo anterior, y dando aplicación al clausula citada, mediante radicado 2013EE2119 del 28 de febrero de 2013, se reactivó el proceso de incumplimiento, dando continuación a la audiencia de incumplimiento iniciada el 18 de octubre de 2012, para el día 19 de marzo de 2013 a las 3:00 p.m. en las instalaciones de TRANSMILENIO S.A.

El día 19 de marzo de 2013, se llevó a cabo la continuación con la audiencia de descargos, en donde el concesionario informó que eligió recientemente un nuevo representante legal, e hizo un resumen del avance del cumplimiento del pacto.

Ante los incumplimientos comprobados del concesionario mediante **Resolución No. 107 de 2013**, se declara el incumplimiento al concesionario COOOBUS S.A.S y se hace efectiva la cláusula penal pecuniaria por valor de seis mil siete millones de pesos mcte (\$6.007.000.000) constantes del 31 de diciembre de 2009.

Mediante resolución No. 266 del 25 de junio de 2013 se resolvieron 5 recursos de las cooperativas socias de Coobus, mediante la resolución No. 275 del 28 de junio se resolvió el recurso de la aseguradora, y con la resolución No. 283 del 16 de julio de 2013 se resolvieron los recursos de otras 2 cooperativas, por cuanto solicitaron pruebas las cuales fueron negadas y debió resolverse el recurso de reposición contra la decisión de no decretar las pruebas.

Con las resoluciones citadas se ratificó el incumplimiento, pero se aplicó el principio de proporcionalidad frente al valor de la cláusula penal pecuniaria, de acuerdo con el porcentaje de incumplimiento del contrato, reduciéndose en un el 53.1%, es decir tres mil ciento noventa y un

millones doscientos noventa y tres mil ciento doce pesos mcte (\$3.191.293.112) constantes del 31 de diciembre de 2009.

La aseguradora Cóndor S.A solicitó que en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 275 del 28 de junio de 2013, se le permitiera la toma de posesión del contrato de concesión No. 05 de 2010 en su calidad de garante del mismo, y una vez efectuada la toma de posesión cederle el contrato al concesionario Express del Futuro S.A, o a la sociedad de objeto único creada por esta compañía.

El Ente Gestor una vez en firme las citadas resoluciones, inició los trámites para obtener el pago por parte del concesionario de la cláusula penal pecuniaria, lo cual a la fecha no fue posible dado las fórmulas de pago que este planteó, tal y como lo informó la Subgerencia Económica.

La aseguradora presentó mediante radicado 2013ER17599 del 19 de septiembre de 2013 un cronograma de 5 semanas para hacer efectiva la toma de posesión, por lo que los equipos técnicos de TRANSMILENIO S.A. y el concesionario se reunieron con el fin de obtener la información relevante para la propuesta. Sin embargo no ha entregado la propuesta para su revisión y aprobación por parte del Ente Gestor.

En el presente caso, el Ente Gestor dio trámite a la propuesta de toma de posesión o sustitución del concesionario como alternativa para garantizar la prestación del servicio en la zona de Fontibón, como primera opción, dado que es la que menos traumatismo generaría en la operación y al usuario.

La cláusula 145 y siguientes del contrato de concesión No. 05 de 2013 establece la toma de posesión, así:

“ ...

CLÁUSULA 145. TOMA DE POSESIÓN

TRANSMILENIO S.A., de conformidad con lo previsto en el inciso 2º del artículo 18 de la Ley 80 de 1993, ocurrida una cualquiera de las causales de declaratoria de caducidad o algún hecho constitutivo de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO que afecte de manera grave y directa la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, podrá intervenir inmediatamente en la ejecución del Contrato, tomar posesión si es necesario, y en general, ejecutar el Contrato hasta que el garante, o la persona seleccionada por TRANSMILENIO S.A., previa licitación pública, asuman la ejecución del Contrato, de conformidad con lo establecido en esta cláusula. En aquellos eventos en que TRANSMILENIO S.A. ejecute el contrato directamente, garantizará el cumplimiento de las obligaciones del concesionario con los propietarios de vehículos previstas en esta minuta y en el pliego de condiciones de la licitación que le dio origen.

De igual manera, habrá lugar a la Toma de Posesión en el caso de que TRANSMILENIO S.A. declare la terminación anticipada del Contrato por causa imputable al CONCESIONARIO o la caducidad del Contrato,

Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio, el CONCESIONARIO se obliga a incluir en todos los Contratos que celebre, de acuerdo con lo previsto en este

numeral, una cláusula de cesión del respectivo Contrato en favor de TRANSMILENIO S.A. o a quien éste seleccione, en el evento en que el presente Contrato de Concesión termine por cualquier causa. En todo caso, la cesión de tales Contratos a favor de TRANSMILENIO S.A. deberá realizarse en las mismas condiciones técnicas, operativas y económicas que fueron contratados con el CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO se obliga a ceder a quien reciba, todos los Contratos de arrendamiento, licencia, leasing y garantías entre otros, que TRANSMILENIO S.A. considere necesario para la continuidad en la prestación del servicio.

De igual modo, con la suscripción de este Contrato, el CONCESIONARIO autoriza a TRANSMILENIO S.A. a ocupar temporalmente sus instalaciones, hacer uso de sus equipos y de los vehículos.

CLÁUSULA 146. AUTORIZACIÓN DE LA TOMA DE POSESIÓN DE LA CONCESIÓN

La toma de posesión de que trata la cláusula anterior, también podrá efectuarse por solicitud del garante o los financiadores. Sin embargo, la decisión sobre su procedencia quedará a criterio de TRANSMILENIO S.A. La aprobación sólo tendrá lugar cuando se cumplan las condiciones previstas en el presente Contrato para su procedencia.”

De acuerdo al contrato es procedente la petición realizada por el garante, sin embargo para dar la autorización de toma de posesión se requiere que se cumpla con lo establecido en el cláusula 37 del mismo contrato: **a)** Poner a disposición del Ente Gestor la información pertinente para garantizar que el nuevo **CONCESIONARIO** asumirá íntegramente la ejecución del **Contrato**, adquiriendo las mismas obligaciones y prestando las mismas seguridades y garantías otorgadas por el **CONCESIONARIO** bajo el **Contrato**. **b)** La entidad designada debe cumplir con los requisitos mínimos que se tuvieron en cuenta para habilitar las Propuestas presentadas en el marco de la Licitación TMSA LP -04 de 2009.

Pese a lo anterior, la compañía de seguros manifestó en oficio radicado Radicado 2013ER18656, que la póliza de cumplimiento No. 300001557, fue expedida con una vigencia del 16 de noviembre de 2011 hasta el 16 de noviembre de 2012, a lo que la Entidad le informó:

1. Principio de indivisibilidad de la garantía a favor de entidades estatales

De acuerdo con el artículo 5.1.9 del Decreto 734 de 2012, norma que fue retomada por el artículo 112 del Decreto 1510 de 2013, principio de indivisibilidad de la garantía, esta deberá tener por lo menos la misma vigencia del plazo establecido en el contrato para la ejecución de cada etapa del contrato, en el presente caso fue para la etapa preoperativa, y por lo tanto la póliza amparó toda la citada etapa, así:

Artículo 112. Indivisibilidad de la garantía. La garantía de cobertura del Riesgo es indivisible. Sin embargo, en los contratos con un plazo mayor a cinco (5) años las garantías pueden cubrir los Riesgos de la Etapa del Contrato o del Periodo Contractual, de acuerdo con lo previsto en el contrato.

En consecuencia, la Entidad Estatal en los pliegos de condiciones para la Contratación debe indicar las garantías que exige en cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual así:

- 1. La Entidad Estatal debe exigir una garantía independiente para cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual o cada unidad funcional en el caso de las Asociaciones Público-Privadas, cuya vigencia debe ser por lo menos la misma establecida para la Etapa del Contrato o Periodo Contractual respectivo.***
- 2. La Entidad Estatal debe calcular el valor asegurado para cada Etapa del Contrato, Periodo Contractual o unidad funcional, tomando el valor de las obligaciones del contratista para cada Etapa del Contrato, Periodo Contractual o unidad funcional y de acuerdo con las reglas de suficiencia de las garantías establecidas en el presente decreto.***
- 3. Antes del vencimiento de cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual, el contratista está obligado a obtener una nueva garantía que ampare el cumplimiento de sus obligaciones para la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, si no lo hiciere se aplicarán las reglas previstas para el restablecimiento de la garantía...”***

2. Etapa operativa del contrato

De igual forma, la citada normatividad vigente al momento de expedir la póliza y la actual, establecen una carga para la compañía aseguradora en el evento de no querer seguir amparando la siguiente etapa contractual:

“...Si el garante de una Etapa del Contrato o un Periodo Contractual decide no continuar garantizando la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, debe informar su decisión por escrito a la Entidad Estatal garantizada seis (6) meses antes del vencimiento del plazo de la garantía. Este aviso no afecta la garantía de la Etapa Contractual o Periodo Contractual en ejecución. Si el garante no da el aviso con la anticipación mencionada y el contratista no obtiene una nueva garantía, queda obligado a garantizar la Etapa del Contrato o el Periodo Contractual subsiguiente.

La aseguradora no notificó al Ente Gestor su intención de no seguir amparando la siguiente etapa del contrato dentro del plazo establecido por la norma, razón por la cual quedó obligado por virtud de la ley de amparar la etapa operativa del contrato de concesión No. 05 de 2010.

3. Ocurrencia del Siniestro

De otra parte es importante señalar que el siniestro por el cual se está afectando la garantía, corresponde a hechos que comenzaron su ocurrencia en el 2012, en vigencia de la póliza en

menção y continuaron en durante el vigor de la misma, por tanto y conforme el artículo 1073⁸ del Código de Comercio, la aseguradora responde conforme los términos del contrato.

4. Manifestación expresa de la aseguradora

Lamentablemente, la aseguradora está desconociendo sus propias actuaciones, es así, como mediante radicado TRANSMILENIO S.A No. 2013ER4350 del 14 de marzo de 2013 indica que"... la entidad está dispuesta a continuar amparando el riesgo..." y el 19 de marzo de 2013 manifestó: "CONDOR S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES, continúa amparando el riesgo y para tal efecto está efectuando los tramites respectivos ante el reasegurador para la expedición de la póliza correspondiente".

Conforme lo anterior, es claro que Córdor S.A. Compañía de Seguros Generales, está en la obligación de seguir amparando el contrato de concesión No. 05 de 2010 y por tanto responder por los incumplimientos del concesionario.

Razón por la cual se instauro queja en la Superintendencia Financiera al respecto mediante radicado 2013EE14797 del 8 de noviembre de 2013.

Pese a la petición realizada por la aseguradora, ratificada en su oficio radicado 2013ER17599 y a la reunión sostenida el 23 de septiembre de 2013, en donde hicieron entrega de un cronograma para presentar al Ente Gestor la propuesta correspondiente a la 4° semana del mismo, y al requerimiento efectuado mediante oficio 2013EE14078 del 28 de octubre de 2013, El Ente Gestor no recibió tal documento para su estudio, por lo que se presentó el desistimiento por parte del garante de la petición de toma de posesión presentada desde el mes de junio de 2013.

3. Incumplimiento total

Conforme lo anterior, sumado a que el concesionario que avala la Compañía de Seguros Córdor no ha subsanado los incumplimientos que dieron origen a la declaratoria de incumplimiento parcial y no existe otra alternativa de cumplimiento, TRANSMILENIO S.A. inició mediante radicado 2013EE15355 del 18 de noviembre de 2013, 2013EE16318 del 29 de noviembre de 2013 y 2013EE16873 del 29 de noviembre de 2013 el trámite para determinar si existe un incumplimiento total del contrato, cuya consecuencia seria la terminación del mismo de forma anticipada y se deberá hacer efectivas las garantías del contrato de concesión No. 05 de 2010.

4. Caducidad garantías 2014

⁸ ARTÍCULO 1073. RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADOR SEGÚN EL INICIO DEL SINIESTRO. Si el siniestro, iniciado antes y continuado después de vencido el término del seguro, consuma la pérdida o deterioro de la cosa asegurada, el asegurador responde del valor de la indemnización en los términos del contrato. Pero si se inicia antes y continúa después que los riesgos hayan principiado a correr por cuenta del asegurador, éste no será responsable por el siniestro.

El ultimo requerimiento sobre la entrega de las garantías a COOBUS S.A.S se efectuó mediante el radicado 2014EE2456 y a EGOBUS S.A.S mediante el radicado 2014EE2457, en donde se les otorgó el plazo de cinco (5) días contados a partir de los presentes requerimientos para que entreguen las garantías que amparan los contratos de concesión No. 05, 11 y 12 de 2010, para la vigencia 2014 o hagan uso de los mecanismos para su sustitución contemplados en el artículo 5.1.3. del Decreto 734 de 2012, so pena de hacerse acreedores de las sanciones contempladas en la Ley para ese tipo de incumplimientos.

El término perentorio para cumplir con la obligación del numeral 17.2 y 17.7.5 de la cláusula 17 del contrato de concesión No. 05 de 2010 venció el día miércoles 26 de febrero de 2014, a las 5:00 p.m.

El concesionario **Coobus S.A.S** no dio respuesta al requerimiento del Ente Gestor, ni dio cumplimiento a la obligación, razón por la cual se dio inicio al proceso sancionatorio correspondiente al incumplimiento grave mediante radicado 2014EE3660 del 5 de marzo de 2014.

El concesionario **Egobus S.A.S** no dio respuesta al requerimiento del Ente Gestor, ni dio cumplimiento a la obligación, razón por la cual se dio inicio al proceso sancionatorio correspondiente al incumplimiento grave mediante radicado 2014EE3662 y 2014EE3663 del 5 de marzo de 2014.

Desarrollo de los procesos sancionatorios:

1. Incumplimiento total

Resumen de los incumplimientos:

a. Implementación:

Tabla 50. Incumplimiento Flota Coobus

COOBUS SAS								
FLOTA								
ÍTEM	TOTAL	Flota que debería estar vinculada Feb 28 de 2014	Flota vinculada a Feb 28 de 2014		Pendiente a Febrero 28 de 2014		Pendiente Total	
		No.	No.	%	No.	%	No.	%
FLOTA TRONCAL	78	78	21	27%	57	73%	57	73%
FLOTA ALIMENTADORA *	58	58	34	59%	24	41%	24	41%
FLOTA ZONAL	782	369	102	13%	267	72%	680	87%
TOTAL FLOTA	918	505	157	17%	348	69%	761	83%
*Coobus ha vinculado flota de 50 pas en lugar de flota de 80 pas								
RUTAS								
Tipo de ruta	TOTAL	Rutas que deberían haber iniciado operación	Rutas que iniciaron operación a Feb 28 de 2014		Rutas pendientes a Febrero 28 de 2014		Rutas pendientes por implementar en el SITP	
		No.	No.	%	No.	%	No.	%
RUTA ALIMENTADORA	7	7	5	71%	2	29%	2	29%
RUTA URBANA	48	23	5	10%	18	78%	43	90%
RUTA COMPLEMENTARIA	3	3	1	33%	2	67%	2	67%
TOTAL FLOTA	58	33	11	19%	22	67%	47	81%
COOBUS								
Zonal	Microbus (19 pas)	Buseta (40 pas)	Bus (50 pas)	Padrón (80 pas)	TOTAL			
	160	49	329	244	782			
Troncal y Alimentación	Bus (50 pas)	Padrón (80 pas)	Articulado (150 pas)	Biarticulado (150)	TOTAL			
	25	33	18	60	136			
				TOTAL	918			

b. No sostenimiento del cierre financiero

El cierre financiero del concesionario fue aprobado el 7 de septiembre de 2011. En el mes de abril de 2012, COOBUS S.A.S presentó a consideración de TRANSMILENIO S.A. para perfeccionar el cierre financiero la suscripción del Contrato de Colaboración Empresarial entre IKON Internacional S.A. y Coobus S.A.S. El cual fue aprobado por el Ente Gestor, en mayo de 2012 IKON presentó una

comunicación dirigida al concesionario, informando su intención de terminar irrevocablemente el Contrato de Colaboración Empresarial, manifestando la polarización entre los accionistas de COOBUS, hecho que impidió que la Asamblea tomara medidas para perfeccionar dicho contrato de colaboración. Desde esta fecha no ha vuelto a recomponer su cierre financiero.

- c. Incumplimiento obligaciones ambientales
- d. Pago de rentas

Por este concepto COOBUS adeuda un total de \$2.631. millones de pesos.

Tabla 51. Deuda Pago de Rentas COOBUS

TIPO DE DEUDA	MONTO	Porcentaje
Total rentas propietarios	\$ 1.128.000.000	43%
Total rentas SDM	\$ 1.503.000.000	57%
TOTAL	\$ 2.631.000.000	100%
Fuente Fiduciaria, Secretaría Distrital de Movilidad		

- e. Falta de auditor técnico para el tema de mantenimiento.
- f. No consecución de patios zonales.

Tabla 52. Desarrollo del proceso incumplimiento Total COOBUS

Contrato No.		05 de 2010 Zona Fontibón	Concesionario	COOBUS S.A.S.
Proceso sancionatorio		X	Arreglo directo	
Descripción		Proceso para declarar el posible incumplimiento del concesionario y como consecuencia terminar el contrato de forma unilateral haciendo efectiva las garantías contractuales.		
Fecha de inicio		18-nov-13	Radicado inicio de proceso	2013EE15355
Audiencia 1	Fecha	10-dic-13	Descripción	no asistió el concesionario
Audiencia 2	Fecha	17-dic-13	Descripción	Audiencia de descargos
Audiencia 3	Fecha	15-ene-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 4	Fecha	04-feb-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos

Audiencia 5	Fecha	17-feb-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 6	Fecha	18-feb-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 7	Fecha	04-mar-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia8	Fecha	17-mar-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 9	Fecha	26-mar-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 10	Fecha	27-mar-14	Descripción	no asistió el concesionario
Audiencia 11	Fecha	31-mar-14	Descripción	no asistió el concesionario
Audiencia 12	Fecha	02-abr-14	Descripción	no asistió el concesionario
Audiencia 13	Fecha	07-abr-14	Descripción	no asistió el concesionario
Audiencia 14	Fecha	06-may-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 15	Fecha	20-may-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 16	Fecha	29-may-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Actividades a desarrollar		continuación de audiencia de descargos		

A la fecha el concesionario realizó cambio de abogado quien debe terminar de hacer los descargos y se deben evacuar los testimonios solicitados por el anterior defensor.

De igual forma, el concesionario hizo entrega de una propuesta para obtener el cierre financiero a través de acuerdo empresarial con la empresa argentina TATSA S.A, propuesta que se está analizando por parte del Ente Gestor, incluyendo la posibilidad de presentar las garantías del contrato.

2. Caducidad

Se inició proceso por incumplimiento grave por la no presentación de las garantías correspondientes a año 2014.

Tabla 53. Desarrollo del proceso incumplimiento Grave COOBUS

Contrato No.		05 de 2010 Zona Fontibón	Concesionario	COOBUS S.A.S.
Proceso sancionatorio		X	Caducidad	
Descripción		Proceso para declarar la caducidad por el no cumplimiento a la renovación de las garantías contractuales - Incumplimiento grave contractual		
Fecha de inicio		05-mar-14	Radicado inicio de proceso	2014EE3660
Audiencia 1	Fecha	26-mar-14	Descripción	Audiencia descargos
Audiencia 2	Fecha	21 may 14	Descripción	Audiencia descargos
Actividades a desarrollar		continuación de audiencia de descargos		

En la última audiencia se resolvió la recusación presentada contra el Gerente general y el recurso de reposición contra la decisión de no acumular los dos procesos en uno, es decir en llevar solo el correspondiente al de incumplimiento.

Se aplazó la continuación de la audiencia conforme a lo informado de la propuesta con la empresa extranjera y la posibilidad de presentar las garantías.

OTRAS ACTUACIONES

Mesas de trabajo

El día 16 de diciembre de 2013, se llevó a cabo la reunión solicitada por TRANSMILENIO S.A. para tratar el tema de la póliza de garantía que ampara el contrato de concesión suscrito con COOBUS S.A.S, con la participación del Fondo de Garantías de Instituciones Financieras FOGAFIN y el agente liquidador de Seguros Cóndor S.A.

En dicha reunión el agente liquidador informo el procedimiento legal que debe realizar TRANSMILENIO S.A. tanto para el cambio de aseguradora y garantías frente a los contratos vigentes, como para realizar reclamaciones en el proceso de liquidación de la compañía aseguradora.

Por su parte la Jefe de liquidación y gestión de Activos Fondo de Garantías De Instituciones Financieras FOGAFIN, manifestó que el agente liquidador es autónomo en las tomas de decisiones, pero que pese a ello, debe remitirle unos informes a la entidad, a los cuales se les hace seguimiento por parte de ellos y pueden ser consultados en la página de internet del Fondo como de la compañía aseguradora en liquidación.

En relación con el tema específico, es decir la diferencia de criterios de la aseguradora y de TRANSMILENIO S.A. frente a la vigencia de la garantía, no se a bordo de forma profunda, ni se tomaron decisiones al respecto, más allá del deber de presentar la correspondiente reclamación en el proceso liquidatorio.

Conforme lo anterior, no se han realizado más mesas de trabajo sobre el tema teniendo en cuenta que la primera reunión no fue productiva.

Solicitud de acompañamiento Entes de Control

De igual forma, TRANSMILENIO S.A. ha enviado el caso de COOBUS S.A.S y EGOBUS S.A.S a los diferentes Ente de Control, solicitando su acompañamiento, con los siguientes radicados, los cuales se anexan:

- Veeduría Distrital 2014EE2208 del 11 de febrero de 2014.
- Contraloría de Bogotá 2014EE2207 del 11 de febrero de 2014.
- Contraloría de Bogotá 2013EE17901 del 24 de diciembre de 2013.
- Procuraduría Distrital 2014EE912 del 22 de enero de 2014
- Procuraduría Distrital 2014EE1435 del 29 de enero de 2014
- Procuraduría Distrital 2014EE1641 del 3 de febrero de 2014
- Procuraduría Distrital 2014EE2164 del 11 de febrero de 2014
- Procuraduría Distrital 2014EE2209 del 11 de febrero de 2014
- Queja Superintendencia Financiera 2013EE14797 del 11 de noviembre de 2013.
- Queja Superintendencia Financiera 2013EE16677 del 4 de diciembre de 2013.
- Queja Superintendencia Financiera 2013EE16833 del 05 de diciembre de 2013.
- Oficios Superintendencia de puertos y Transporte: 2013EE13081 del 7 de octubre de 2013, 2014EE1492 del 30 de enero de 2014, 2014EE2418 del 14 de febrero de 2014, 2014EE2617 del 18 de febrero de 2014, 2014EE4977 del 19 de marzo de 2014, 2014EE5028 del 20 de marzo de 2014, 2014EE5113 del 20 de marzo de 2014, 2014EE5989 del 2 de abril de 2014 y 2014EE6618 del 11 de abril de 2014

Liquidación Seguros Cóndor S.A

TRANSMILENIO S.A. en cumplimiento a la orden de liquidación de Seguros Cóndor radicó la reclamación ante el liquidador de Seguros Cóndor S.A. del siniestro declarado mediante la Resolución No. 107 de 2013, por medio de la cual se declara el incumplimiento al concesionario COOBUS S.A.S y las resolución No. 266 del 25 de junio de 2013, No. 275 del 28 de junio y No. 283 del 16 de julio de 2013, con las cuales se resolvieron los recursos de reposición, así como del siniestro declarado mediante la Resolución No. 228 de 2013 y 229 de 2013, por medio de las

cuales se declara el incumplimiento al concesionario EGOBUS S.A.S y las resoluciones No. 359, 360, 361 y 362 del 23 de agosto de 2013, con las cuales se resolvieron los recursos de reposición.

Reclamaciones que fueron reconocidas en su totalidad por el agente liquidador de la compañía de seguros generales Cóndor S.A mediante resolución No. 001 de marzo de 2014, *“Por la cual se deciden las reclamaciones oportunamente presentadas, aceptadas y rechazadas en relación con bienes y sumas de dinero excluidos de la masa de liquidación determinando su cuantía y orden de restitución, así como las reclamaciones oportunamente presentadas, aceptadas y rechazadas en relación con los bienes y sumas de dinero a cargo de la masa de la liquidación determinando naturaleza de las mismas, su cuantía, prelación para pago y preferencias de ley”*

Por su parte, en el anexo 2 de la citada resolución, se indicó lo siguiente:

NO. RADICADO RECLAMACION	NO. RADICADO INTERNO	NOMBRE RECLAMANTE / TITULAR	NO. NIT / CC / OTRO	TIPO DE ACREENCIA	NO. ITEM	DESCRIPCION	RESULTADO CALIFICACIÓN	V RECLAMADO	V RECONOCIDO	PRELACIÓN LEGAL	OBSERVACIONES
32671	219	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A	830063506	INDEMNIZACION(ES) DERIVADA(S) DE CONTRATO(S) DE SEGURO	1	300031541	ACEPTADA	74.151214	74.151214	MASA - PRIMERA CLASE - DESPUES DE CREDITOS FISCALES	Se acepta el crédito, en la cuantía determinada en la resolución en firme y ejecutoriada, esto es, \$74.151214.
32672	220	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A	830063506	INDEMNIZACION(ES) DERIVADA(S) DE CONTRATO(S) DE SEGURO	1	300031703	ACEPTADA	100.175.579	100.175.579	MASA - PRIMERA CLASE - DESPUES DE CREDITOS FISCALES	Se acepta el crédito, en la cuantía determinada en la resolución en firme y ejecutoriada, esto es, \$ 100.175.579.
32673	221	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A	830063506	INDEMNIZACION(ES) DERIVADA(S) DE CONTRATO(S) DE SEGURO	1	300001057	ACEPTADA	3.191293.112	3.191293.112	MASA - PRIMERA CLASE - DESPUES DE CREDITOS FISCALES	Se reconoce la acreencia, por la suma de \$ 3.191293.112, la cual corresponde a las resoluciones Nos. 107, 266, 275 y 283 de 2013, que están en firme y debidamente ejecutoriadas el 5 de agosto de 2013, donde se declaró el incumplimiento y se hizo efectiva la cláusula penal al concesionario COOBUS S.A.S., equivalente al 53,1% de la mencionada Cláusula, una vez aplicado el principio de proporcionalidad en la tasación del

De igual forma, ya se otorgó poder a un abogado externo para iniciar los ejecutivos contractuales en contra de los concesionarios Coobus S.A.S y Egobus S.A.S y sus socios con el fin de obtener el pago de las sanciones impuestas por la entidad.

6.1.2. EGOBUS

TRANSMILENIO S.A. mediante radicado No. 2012ER2584 del 11 de marzo de 2013 dirigidos al concesionario y a la compañía aseguradora, inició el proceso de imposición de multas previsto en el contrato de concesión al operador, por cuatro puntos específicos:

- ✓ No mantenimiento a la flota.
- ✓ Incumplimiento respecto a la vinculación de operadores (conductores) y flota de acuerdo al plan de implementación establecido.
- ✓ Incumplimiento frente al inicio de rutas de acuerdo al plan de implementación establecido.
- ✓ Incumplimiento respecto al sostenimiento del cierre financiero.
- ✓ Incumplimiento al pago de las rentas a los propietarios de los vehículos.

Frente al mantenimiento de la flota se tiene que el concesionario ha incumplido con su obligación contractual de prestar el debido mantenimiento a los vehículos, que ha afectado el inicio de operación de rutas y la seguridad de la operación.

Este mantenimiento lo ha venido verificando TRANSMILENIO S.A. mediante el área de la Dirección Técnica de Buses, encontrando efectivamente la falta de mantenimiento a los vehículos.

Como consecuencia el concesionario no dio inicio a las rutas 621 y ES04 (CTO13-10) y 319 y 849 (CTO12-10, incumpliendo los planes de implementación y entrada en operación de las rutas anteriormente enunciadas.

Las fechas para la vinculación con las cuales el concesionario no ha cumplido hasta la fecha son las siguientes:

FECHA DE INICIO	ZONA	RUTA	TIPOLOGÍA	TIPO	BUSES
8-DIC-12	PERDOMO	621	19 PAX	URBANO	18
15-DIC-12	SUBA-CENTRO	319	50 PAX	URBANO	21
19-ENE-13	SUBA-CENTRO	849	50 PAX	URBANO	24
26-ENE-13	PERDOMO	ES04	19 PAX	ESPECIAL	8

Las rutas no iniciadas de ejecución en el contrato CTO12-10 de la zona Suba son:

ZONA	RUTA	Programada para dar inicio
SUBA CENTRO	319	5-dic-12
	849	19-ene-13

Las rutas no iniciadas de ejecución en el contrato CTO12-10 de la zona Perdomo son:

ZONA	RUTA	Programada para dar inicio
PERDOMO	621	8-dic-12
	10-4 (ES04)	26-ene-13

Fecha visita: 5 de febrero de 2013.

ZONA	FLOTA REGULAR	VEHÍCULOS INMOVILIZADOS	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
PERDOMO	23	9	60.87%
SUBA CENTRO	33	18	45.45%

Fecha de visita: 13 de febrero de 2013.

ZONA	FLOTA REGULAR	VEHÍCULOS INMOVILIZADOS	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
PERDOMO	23	11	52.17%
SUBA CENTRO	33	9	72.73%

Fecha visita: 15 de febrero de 2013.

ZONA	FLOTA REGULAR	VEHÍCULOS INMOVILIZADOS	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
PERDOMO	23	13	43.48%
SUBA CENTRO	33	9	72.73%

Verificación de los Incumplimientos a los contratos CTO12-10 y CTO13-10.

Una vez efectuada la audiencia de descargos para el día 10 de abril de 2013 a las 2:00 P.M. en las instalaciones de TRANSMILENIO S.A., el concesionario en uso de sus facultades legales, rindió los correspondientes descargos.

Una vez adelantado el procedimiento se logró establecer los incumplimientos que le fueron imputados al concesionario, procediendo el Ente Gestor a imponer vía Resolución las correspondientes multas así:

- Resolución 228 de 2013 mediante la cual se imponen multas al concesionario por los incumplimientos hallados en la ejecución del contrato de concesión CTO13-10 zona Perdomo, por un valor total que se debe indexar a la fecha de su efectivo cobro \$74.151.214.
- Resolución 229 de 2013 mediante la cual se imponen multas al concesionario por los incumplimientos hallados en la ejecución del contrato de concesión CTO12-10 zona Suba Centro, por un valor total que se debe indexar a la fecha de su efectivo cobro de \$100.175.579

Los recursos de reposición fueron resueltos mediante las resoluciones 359, 360, 361 y 362 del 23 de agosto de 2013, en donde se confirmó la imposición de la multa.

El concesionario presento un acuerdo de pago mediante el radicado 2014EE2888 del 21 de febrero de 2014, el cual fue negado con la comunicación 2014EE2888. Hasta la fecha el concesionario no ha sufragado el valor de las multas, por lo que la subgerencia jurídica inicio proceso ejecutivo radicado 2014-00303 radicado el 11 de abril de 2014, del cual conoce el juzgado 34 administrativo sección tercera.

Ante la reiteración frente a los incumplimientos presentados por el concesionario TRANSMILENIO S.A. inició mediante radicados 2013EE15560 y 2013EE15561 del 19 de noviembre de 2013, el trámite para determinar si existe un incumplimiento total de los contratos, cuya consecuencia seria la terminación de los mismos de forma unilateral y anticipada.

En virtud de dicho proceso el concesionario manifestó en audiencia del 16 de enero de 2014 que presentaría una propuesta de nivelación del contrato, dicha propuesta fue analizada por las distintas áreas de la entidad al cual se les dio respuesta mediante los comunicados 2014EE2731del 19 de febrero de 2014, 2014EE6223 y 2014EE6229, negando la misma dado que no cumplía con los requerimientos necesarios para normalizar la ejecución contractual.

Posteriormente el día 5 de marzo del 2014 se inició el proceso por incumplimiento grave a los contratos CTO12 y CTO13 de 2010, con el fin de decretar la caducidad contractual, en virtud a la omisión que presenta el concesionario frente a la constitución de las garantías contractuales correspondientes para la vigencia del año 2014.

A continuación se relaciona el cuadro descriptivo del seguimiento que se hace a los procesos abiertos al concesionario EGOBUS S.A.S.

Tabla 54. Tabla 50. Desarrollo del proceso incumplimiento Total EGOBUS. Zona Suba Centro

No. De proceso		PS-SG-SITP-2013-007		Abogado Sustanciador	
Contrato No.		12 de 2010 Zona Suba Centro		Concesionario	EGOBUS S.A.S.
Proceso sancionatorio		X		Arreglo directo	
Descripción		Proceso para declarar el posible incumplimiento total del concesionario y como consecuencia terminar el contrato de forma unilateral haciendo efectiva la garantía de cumplimiento			
Fecha de inicio		19-nov-13		Radicado inicio de proceso	2013EE15561
Audiencia 1	Fecha	16-ene-14	Descripción		Audiencia de descargos

Audiencia 2	Fecha	17-feb-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos
Audiencia 3	Fecha	01-abr-14	Descripción	audiencia testimonios - suspendida
Actividades a desarrollar		Etapa probatoria se fija audiencia para testimonios 4 y 5 de junio de 2014		

No. De proceso		PS-SG-SITP-2014-002		Abogado Sustanciador			
Contrato No.		12 de 2010 Zona Suba Centro		Concesionario		EGOBUS S.A.S.	
Proceso sancionatorio		X		Caducidad			
Descripción		Proceso para declarar la caducidad por el no cumplimiento a la renovación de las garantías contractuales - Incumplimiento grave contractual					
Fecha de inicio		05-mar-14		Radicado inicio de proceso			2014EE3663
Audiencia 1	Fecha	27-mar-14	Descripción		Audiencia descargos		
Audiencia 2	Fecha	11-jun-14	Descripción		continuación audiencia		
Audiencia 3	Fecha		Descripción				
Actividades a desarrollar							

No. De proceso		PS-SG-SITP-2014-012		Abogado Sustanciador	
Contrato No.		12 de 2010 Zona Suba Centro		Concesionario	EGOBUS S.A.S.

Proceso sancionatorio		X	Caducidad	
Descripción		Proceso sancionatorio por el posible incumplimiento de las obligaciones de chatarrización		
Fecha de inicio			Radicado inicio de proceso	
Audiencia 1	Fecha	3 de julio de 2014	Descripción	Audiencia descargos
Audiencia 2	Fecha		Descripción	
Audiencia 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar				

Tabla 55. . Desarrollo del proceso incumplimiento Total EGOBUS. Zona Perdomo

No. De proceso		PS-SG-SITP-2013-008		Abogado Sustanciador	
Contrato No.		13 de 2010 Zona Perdomo		Concesionario	EGOBUS S.A.S.
Proceso sancionatorio		X		Arreglo directo	
Descripción		Proceso para declarar el posible incumplimiento total del concesionario y como consecuencia terminar el contrato de forma unilateral haciendo efectiva la garantía de cumplimiento			
Fecha de inicio		19-nov-13		Radicado inicio de proceso	2013EE15561
Audiencia 1	Fecha	16-ene-14	Descripción	Audiencia de descargos	
Audiencia 2	Fecha	17-feb-14	Descripción	Continuación Audiencia de Descargos	
Audiencia 3	Fecha	01-abr-14	Descripción	audiencia testimonios - suspendida	

Actividades a desarrollar	Etapa probatoria se fija audiencia para testimonios 4 y 5 de junio de 2014
----------------------------------	--

No. De proceso		PS-SG-SITP-2014-003		Abogado Sustanciador			
Contrato No.		13 de 2010 Zona Perdomo		Concesionario		EGOBUS S.A.S.	
Proceso sancionatorio		X		Caducidad			
Descripción		Proceso para declarar la caducidad por el no cumplimiento a la renovación de las garantías contractuales - Incumplimiento grave contractual					
Fecha de inicio		05-mar-14		Radicado inicio de proceso			214EE3662
Audiencia 1	Fecha	27-mar-14	Descripción		Audiencia descargos		
Audiencia 2	Fecha	11-jun-14	Descripción		continuación audiencia		
Audiencia 3	Fecha		Descripción				
Actividades a desarrollar		Lectura resolución					

No. De proceso	PS-SG-SITP-2014-013	Abogado Sustanciador	
Contrato No.	13 de 2010 Zona Perdomo	Concesionario	EGOBUS S.A.S.
Proceso sancionatorio	X	Caducidad	
Descripción	Proceso sancionatorio por el posible incumplimiento de las obligaciones de chatarrización		

Fecha de inicio		Radicado inicio de proceso		
Audiencia 1	Fecha	3 de julio de 2014	Descripción	Audiencia descargos
Audiencia 2	Fecha		Descripción	
Audiencia 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar				

6.2. Procesos incumplimiento otros operadores:

En Transmilenio S.A. se han iniciado los siguientes procesos sancionatorios debido al presunto incumplimiento de los concesionarios del SITP:

Tabla 56. Procesos Sancionatorios Iniciados a los concesionarios del SITP

No. De proceso	Concesionario	No. contrato	Fecha Audiencia
PS-SG-SITP-2014-014	ESTE ES MI BUS S.A.S.	1	17 de junio de 2014
PS-SG-2014-024	ESTE ES MI BUS S.A.S.	1	24 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-015	ESTE ES MI BUS S.A.S.	2	17 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-009	ETIB S.A.S.	3	10 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-021	ETIB S.A.S.	3	2 de julio 2014
PS-SG-SITP-2014-023	GMOVIL S.A.S.	4	26 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2013-006	COOBUS S.A.S.	5	Por programar
PS-SG-SITP-2014-001	COOBUS S.A.S.	5	Por programar
PS-SG-SITP-2014-011	COOBUS S.A.S.	5	3 de julio de 2014
PS-SG-SITP-2014-006	MASIVO CAPITAL S.A.S.	6	16 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-019	MASIVO CAPITAL S.A.S.	6	19 de junio de 2014

No. De proceso	Concesionario	No. contrato	Fecha Audiencia
PS-SG-SITP-2014-018	MASIVO CAPITAL S.A.S.	7	19 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-007	MASIVO CAPITAL S.A.S.	7	16 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2013-004	CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	8	Por programar
PS-SG-SITP-2014-004	CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	8	12 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-017	CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	8	18 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2013-005	CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	9	Por programar
PS-SG-SITP-2014-005	CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	9	12 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-016	CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	9	18 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-008	Organización SUMA S.A.S.	10	10 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-020	Organización SUMA S.A.S.	10	26 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-010	TRANZIT S.A.S.	11	3 de junio de 2014
PS-SG-SITP-2014-022	TRANZIT S.A.S.	11	2 de julio de 2014
PS-SG-SITP-2013-007	EOBUS S.A.S.	12	Por programar
PS-SG-SITP-2014-002	EOBUS S.A.S.	12	Por programar
PS-SG-SITP-2014-012	EOBUS S.A.S.	12	3 de julio de 2014
PS-SG-SITP-2013-008	EOBUS S.A.S.	13	Por programar
PS-SG-SITP-2014-003	EOBUS S.A.S.	13	Por programar
PS-SG-SITP-2014-013	EOBUS S.A.S.	13	3 de julio de 2014

Tabla 57. Procesos Sancionatorios Iniciados a Operadores de Recaudo

# Contrato	001 de 2011	Concesionario	RECAUDO BOGOTÁ S.A.S.
Proceso sancionatorio	X	Arreglo directo	
Descripción	SISTEMAS EXISTENTES CLAUSULA 17.1 COEXISTENCIA DE 6 MESES.		
Fecha de inicio	06 DE OCTUBRE DE 2013	Radicado inicio de proceso	2013EE13150

Reunión 1	Fecha	21-10-2013	Descripción	AUDIENCIA ART. 86 LEY 1474 DE 2011
Reunión 2	Fecha		Descripción	
Reunión 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar		SE ENCUENTRA SUSPENDIDA – TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO INICIO ETAPA OPERATIVA DEL CONTRATO 001 DE 2011		

# Contrato		001 de 2011		Concesionario	RECAUDO BOGOTA S.A.S.
Proceso sancionatorio		X		Arreglo directo	
Descripción		FONDO CREDITO USUARIO - CLAUSULA 47.2 CONTRATO 001 DE 2011			
Fecha de inicio		12 DE JULIO DE 2013		Radicado inicio de proceso	2013EE8688
Reunión 1	Fecha	20-09-2013	Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS	
Reunión 2	Fecha	14-01-2014	Descripción	YA REALIZARON EL PAGO TOTAL	
Reunión 3	Fecha		Descripción		
Actividades a desarrollar		2014ER3725 PRESENTARON SOLICITUD DE DEVOLUCIÓN DE INTERES NO DEBIDOS Y SE LES DIO RESPUESTA 2014EE3712			

# Contrato		SIN NUMERO DE 2000		Concesionario	ANGELCOM
Proceso sancionatorio		X		Arreglo directo	
Descripción		FRAUDE OPERACIÓN DE RECAUDO – FUNCIONARIOS PORTAL TUNAL			
Fecha de inicio		17 DE MAYO DE 2013		Radicado inicio de proceso	2013EE5594
Reunión 1	Fecha	22-08-2013	Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS	
Reunión 2	Fecha	17-09-2013	Descripción	CONTINUACION AUDIENCIA	
Reunión 3	Fecha	01-09-2013	Descripción	CONTINUACION AUDIENCIA	
Actividades a desarrollar		LECTURA DE RESOLUCION DE IMPOSICION DE MULTA AUDIENCIA 02 DE ABRIL DE 2014.			

# Contrato		001 DE 2011		Concesionario	RECAUDO BOGOTA
------------	--	-------------	--	---------------	----------------

Proceso sancionatorio		X		Arreglo directo	
Descripción		INCUMPLIMIENTO CLAUSULAS 16.12, 16.13, 16.14, 78 y 80 DEL CONTRATO 001 DE 2011. KILOMETRAJE Y ACCESO A LA INFORMACIÓN			
Fecha de inicio		21 DE NOVIEMBRE DE 2013 – 6 DE DICIEMBRE DE 2013		Radicado inicio de proceso 2013IE6681 DE 2013	
Reunión 1	Fecha	27-01-2014	Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS	
Reunión 2	Fecha		Descripción		
Reunión 3	Fecha		Descripción		
Actividades a desarrollar		SE ENCUENTRA SUSPENDIDA RB PRESENTÓ PLAN DE MEJORAMIENTO EN CUANTO A KILOMETRAJE, LA INTERVENTORIA SE ENCUENTRA VERIFICANDO EL CUMPLIMIENTO DE ACCESO A LA INFORMACIÓN.			

# Contrato		001 DE 2011		Concesionario		RECAUDO BOGOTA S.A.S.	
Proceso sancionatorio		X		Arreglo directo			
Descripción		INCUMPLIMIENTO INTEGRACIÓN MEDIO DE PAGO RESOLUCIÓN 125					
Fecha de inicio		14 DE MARZO DE 2014		Radicado inicio de proceso		2014EE4528	
Reunión 1	Fecha		Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS			
Reunión 2	Fecha		Descripción				
Reunión 3	Fecha		Descripción				
Actividades a desarrollar		EL 27 DE MAYO DE 2014 SE SUSPENDIÓ LA AUDIENCIA DE DESCARGOS POR LA ELABORACIÓN DE LOS OTROSIES PRODUCTOS DEL COMITÉ DE RECAUDORES DEL 10 DE ABRIL DE 2014					

# Contrato	001 DE 2011	Concesionario	RECAUDO BOGOTA S.A.S.
Proceso sancionatorio	X	Arreglo directo	
Descripción	MESA DE AYUDA, INDICADORES OPERATIVOS		
Fecha de inicio	18 DE MARZO DE 2014	Radicado inicio de proceso	2014EE4925

Reunión 1	Fecha		Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS
Reunión 2	Fecha		Descripción	
Reunión 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar		EL 29 DE MAYO DE 2014 SE SUSPENDIO A AUDIENCIA DE DESCARGOS PARA REALIZAR VERIFICACIÓN POR PARTE DE LA INTERVENTORÍA DE LAS CIFRAS PLASMADAS EN EL INFORME SUSTENTO DEL INICIO DEL PROCESO. PENDIENTE FIJAR FECHA PARA CONTINUACIÓN AUDIENCIA.		

# Contrato	001 DE 2011		Concesionario	RECAUDO BOGOTA S.A.S.
Proceso sancionatorio	X		Arreglo directo	
Descripción	EVASIÓN BCAs FASE III EN FASES I y II			
Fecha de inicio	25 DE FEBRERO DE 2014		Radicado inicio de proceso	2014EE3078
Reunión 1	Fecha		Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS
Reunión 2	Fecha		Descripción	
Reunión 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar		EL 29 DE MAYO DE 2014 SE SUSPENDIO A AUDIENCIA DE DESCARGOS PARA REALIZAR VERIFICACIÓN POR PARTE DE LA AUDITORIA DE LO CONTRATOS DE RECAUDO DE LAS FASES I Y II DE LA EVASIÓN EL LAS BCA DE FASE III. PENDIENTE FIJAR FECHA PARA CONTINUACIÓN AUDIENCIA.		

# Contrato	001 DE 2011		Concesionario	RECAUDO BOGOTA S.A.S.
Proceso sancionatorio	X		Arreglo directo	
Descripción	UNIDADES LOGICAS			
Fecha de inicio	20 DE MAYO DE 2014		Radicado inicio de proceso	2014EE9077
Reunión 1	Fecha		Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS
Reunión 2	Fecha		Descripción	
Reunión 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar		FECHA PARA AUDIENCIA DE DESCARGOS EL 17 DE JUNIO DE 2014 A LAS 8:00		

	AM
--	----

# Contrato	001 DE 2011	Concesionario	RECAUDO BOGOTA S.A.S.
Proceso sancionatorio	X	Arreglo directo	
Descripción	INDICADORES TECNOLOGICOS		
Fecha de inicio	27 DE MAYO DE 2014	Radicado inicio de proceso	2014EE9606
Reunión 1	Fecha	Descripción	AUDIENCIA DE DESCARGOS
Reunión 2	Fecha	Descripción	
Reunión 3	Fecha	Descripción	
Actividades a desarrollar	FECHA PARA AUDIENCIA DE DESCARGOS EL 24 DE JUNIO DE 2014 A LAS 8:00 AM		

6.3. Procesos de Arreglo Directo.

Tabla 58. Procesos de arreglo directo con concesionarios de Fase I y II

Contrato No.	016 DE 2003		Concesionario	TRANSMASIVO S.A
Proceso sancionatorio			Arreglo Directo	X
Descripción	RECLAMACIÓN VINCULACION DE FLOTA. EL OPERADOR AFIRMA QUE LA FLOTA REQUERIDA PARA LA OPERACIÓN DE SOACHA DEBE SOLICITARSE UNCAMENTE A LOS OPERADORES FASE II YA QUE FORMA PARTE DE LOS DERECHOS ADQUIRIDOS POR LOS CITADOS CONCESIONARIOS			
Fecha de inicio	20-dic-13		Radicado inicio de proceso	
Reunión 1	Fecha	07-feb-14	Descripción	LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE SE REVISE LAPROPUESTA DEL OPERADOR ; SE RESUELVA DERECHO DE PETICIÓN Y SE REMITAN LAS COPIAS SOLICITADAS
Reunión 2	Fecha	224-04-2014	Descripción	EL OPERADOR NO ASISTIO A LA REUNIÓN Y RADICO OFICIO EN ELC UAL AFIRMA QUE NO ESTA INTERESADO EN CONTINUAR CON EL ARREGLO DIRECTO YA QUE AFIRMA QUE TRANSMILENIO YA TIENE SU POSICIÓN DE NO LLEGAR A NINGUN ACUERDO
Reunión 3	Fecha		Descripción	

Actividades a desarrollar	SE EXPIDIÓ CONCEPTO DE LA SUBGERENCIA ECONÓMICA Y SUBGERENCIA TÉCNICA; SE RESPONDIÓ LA PROPUESTA PRESENTADA POR EL OPERADOR; SE REMITIERON LAS COPIAS SOLICITADAS Y SE DIÓ RESPUESTA AL DERECHO DE PETICIÓN SE SUSPENDIÓ CON EL FIN DE QUE EL OPERADOR EVALUARA LOS DOCUMENTOS DE LA LICITACIÓN Y SE PROGRAMÓ LA CONTINUACIÓN DE LA REUNIÓN PARA EL PARA EL 24 DE ABRIL DE 2014.
	TRANSMILENIO ACEPTA LA POSICIÓN DEL OPERADOR, SIN EMBARGO CONSIDERA NO AGOTADA LA ETAPA DE ARREGLO DIRECTO A NO EXISTIR UNA POSICION OFICIAL AL RESPECTO.

Contrato No.		018 DE 2003	Concesionario	CONNEXIÓN MÓVIL
Proceso sancionatorio			Arreglo directo	X
Descripción		RECLAMACIÓN VINCULACION DE FLOTA. EL OPERADOR AFIRMA QUE LA FLOTA REQUERIDA PARA LA OPERACIÓN DE SOACHA DEBE PEDIRSE UNCAMENTE A LOS OPERADORES FASE II YA QUE FORMA PARTE DE LOS DERECHOS ADQUIRIDOS POR LOS CITADOS CONCESIONARIOS		
Fecha de inicio		26-dic-13	Radicado inicio de proceso	
Reunión 1	Fecha	08-feb-14	Descripción	LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE SE REVISE LAPROUESTA DEL OPERADOR Y SE RESUELVA DERECHO DE PETICIÓN
Reunión 2	Fecha		Descripción	EL OPERADOR NO ASISTIO A LA REUNIÓN Y RADICO OFICIO EN ELC UAL AFIRMA QUE NO ESTA INTERESADO EN CONTINUAR CON EL ARREGLO DIRECTO YA QUE AFIRMA QUE TRANSMILENIO YA TIENE SU POSICIÓN DE NO LLEGAR A NINGUN ACUERDO
Reunión 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar		SE EXPIDIÓ CONCEPTO DE LA SUBGERENCIA ECONÓMICA Y SUBGERENCIA TÉCNICA; SE RESPONDIÓ LA PROPUESTA PRESENTADA POR EL OPERADOR; SE REMITIERON LAS COPIAS SOLICITADAS Y SE DIÓ RESPUESTA AL DERECHO DE PETICIÓN SE SUSPENDIÓ CON EL FIN DE QUE EL OPERADOR EVALUARA LOS DOCUMENTOS DE LA LICITACIÓN Y SE PROGRAMÓ LA CONTINUACIÓN DE LA REUNIÓN PARA EL PARA EL 23 DE ABRIL DE 2014. LA REUNIÓN FUE SUSPENDIDA A SOLICITUD DE OPERADOR. ESTA POR DEFINIRSE LA NUEVA FECHA. TRANSMILENIO ACEPTA LA POSICIÓN DEL OPERADOR, SIN EMBARGO CONSIDERA NO AGOTADA LA ETAPA DE ARREGLO DIRECTO A NO EXISTIR UNA POSICION OFICIAL AL RESPECTO.		

Contrato No.		017 DE 2003	Concesionario	SOMOS K
Proceso sancionatorio			Arreglo directo	X

Descripción		RECLAMACIÓN VINCULACION DE FLOTA. EL OPERADOR AFIRMA QUE LA FLOTA REQUERIDA PARA LA OPERACIÓN DE SOACHA DEBE PEDIRSE UNCAMENTE A LOS OPERADORES FASE II YA QUE FORMA PARTE DE LOS DERECHOS ADQUIRIDOS POR LOS CITADOS CONCESIONARIOS		
Fecha de inicio		20-dic-13	Radicado inicio de proceso	
Reunión 1	Fecha	06-feb-14	Descripción	LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE SE REVISE LAPROPUUESTA DEL OPERADOR Y SE RESUELVA DERECHO DE PETICIÓN
Reunión 2	Fecha	22-abr-14	Descripción	EL OPERADOR NO ASISTIO A LA REUNIÓN Y RADICO OFICIO EN ELC UAL AFIRMA QUE NO ESTA INTERESADO EN CONTINUAR CON EL ARREGLO DIRECTO YA QUE AFIRMA QUE TRANSMILENIO YA TIENE SU POSICIÓN DE NO LLEGAR A NINGUN ACUERDO
Reunión 3	Fecha		Descripción	
Actividades a desarrollar		SE EXPIDIÓ CONCEPTO DE LA SUBGERENCIA ECONÓMICA Y SUBGERENCIA TÉCNICA. SE RESPONDIO LA PROPUESTA PRESENTADA POR EL OPERADOR; SE REMITIERON LAS COPIAS SOLICITADAS Y SE DIO RESPUESTA AL DERECHO DE PETICIÓN SE SUSPENDIÓ CON EL FIN DE QUE EL OPERADOR EVALUARA LOS DOCUMENTOS DE LA LICITACIÓN Y SE PROGRAMÓ LA CONTINUACIÓN DE LA REUNIÓN PARA EL PARA EL 22 DE ABRIL DE 2014. EL OPERADOR NO ASISTIÓ A LA REUNIÓN MOTIVO POR EL CUAL SE DEJÓ LA CONSNTANCIA Y SE SUSPENDIÓ LA REUNIÓN. ESTA POR DEFINIRSE LA NUEVA FECHA. TRANSMILENIO ACEPTA LA POSICIÓN DEL OPERADOR, SIN EMBARGO CONSIDERA NO AGOTADA LA ETAPA DE ARREGLO DIRECTO A NO EXISTIR UNA POSICION OFICIAL AL RESPECTO.		

Contrato No.		447 de 2003		Concesionario		ETMA S.A	
Proceso sancionatorio				Arreglo directo		X	
Descripción		RECLAMACIÓN EN RELACIÓN CON EL OTROSÍ No. 9. AFIRMA EL OPERADOR QUE RECIBE REMUNERACIÓN MENOR A AL ESTIPULADA EN EL OTROSÍ No. 9 Y QUE LA PROGRAMACIÓN DE KILOMETROS ADICIONALES NO FUE RECONOCIDO POR TRANSMILENIO S.A					
Fecha de inicio		10-ene-14		Radicado inicio de proceso			
Reunión 1	Fecha	06-feb-14	Descripción		LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE SE REVISE LOS CONCEPTOS DE LAS ÁREAS . SE SOLICITO ACUMULAR LOS ARREGLOS DIRECTOS QUE SE ENCONTRABAN PENDIENTES POR RESOLVER		
Reunión 2	Fecha	18-feb-14			LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE SE REVISE LOS DOCUMENTOS QUE SOPORTADOS EL ACUERDO FRENTE AL KIMETRAJE ADICIONAL RECORRIDO		

Reunión 3	Fecha	21-feb-14		LAS PARTES ACUERDAN RECONOCER AL OPERADOR LA SUMA DE \$113'000.000.00 POR CONCEPTO DE KILOMETRAJE ADICIONAL RECORRIDO. RESPECTO A LA DEMANDA DE PASAJEROS SE REITERA LA POSICIÓN DETRANSMILENIO EN EL SENTIDO QUE LOS 3.200.000 DE PASAJEROS SON UN TECHO QUE NO SE GARANTIZA EN EL OTROSÍ.
Actividades a desarrollar		SE ENTIENDE FINALIZADA LA ETAPA DE ARREGLO DIRECTO RESPECTO AL OTROSÍ No.9. SIN EMBARGO SE CONTINUA CON LAS OTRAS RECLAMACIONES DEL OPERADOR QUE FUERON ACUMULADAS A ÉSTA.		

Contrato No.		447 DE 2003	Concesionario	ETMA S.A
Proceso sancionatorio			Arreglo directo	X
Descripción		RECLAMACIÓN EN RELACIÓN CON EL PARO CAMIONERO QUE SE PRESENTO EN FEBRERO DE 2011.		
Fecha de inicio		10-feb-11	Radicado inicio de proceso	
Reunión 1	Fecha	18-feb-14	Descripción	LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE SE REVISE LOS ANTECEDENES DE LA RECLAMACIÓN INICIADA EL 10 DE FEBRERO DE 2011
Reunión 2	Fecha	21-feb-14	Descripción	LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA YA QUE AÚN NO TIENEN TODOS LOS ANTECEDENTES DE LA RECLAMACIÓN INICIADA EL 10 DE FEBRERO DE 2011
Reunión 3	Fecha	04-mar-14	Descripción	TRANSMILENIO RETOMA EL CONCEPTO EXPEDIDO POR LA SUBGERENCIA JURIDICA EN 2011 Y EL CONCEPTO EXPEDIDO POR EL ASESOR EXTERNO, CONCLUYENDO QUE NO PROCEDE LA RECLAMACIÓN YA QUE ESTA HACE PARTED DE LOS RIEGOS DEL OPERADOR PREVISTOS EN EL CONTRATO DOE CONCESIÓN.
Actividades a desarrollar		SE ENTIENDE FINALIZADA LA ETAPA DE ARREGLO DIRECTO RESPECTO AL PARO CAMIONERO; SIN EMBARGO SE CONTINUA CON LAS OTRAS RECLAMACIONES DEL OPERADOR QUE FUERON ACUMULADAS A ÉSTA.		

Contrato No.		447 DE 2003	Concesionario	ETMA S.A
---------------------	--	-------------	----------------------	----------

Proceso sancionatorio			Arreglo directo	X
Descripción		RECLAMACIÓN EN RELACIÓN CON LA EVASIÓN EN LOS NUEVOS TORNQUETES INSTALADOS EN EL PORTAL DE LAS AMERICAS		
Fecha de inicio		25-ene-14	Radicado inicio de proceso	
Reunión 1	Fecha	18-feb-14	Descripción	LAS PARTES PRESENTAN SUS ARGUMENTOS Y DE COMUN ACUERDO DECIDEN SUSPENDER LA REUNIÓN HASTA QUE REVISE LA VIABILIDAD O NO ODE LA SOLICITUD Y SE EXPIDA EL CONCEPTO POR PARTE DE LA SUBGERENCIA ECONÓMICA
Reunión 2	Fecha	04-mar-14	Descripción	EN CONCEPTO DE LA SUBGERENCIA ECONÓMICA NO ES PROCEDENTE LA RECLAMACIÓN, DEBIDO A QUE NO SE AFECTA EL CONTRATO Y LOS TOPES PERMITIDOS. EL OPEDOR SOLICITÓ REVISAR DICHO CONCEPTO YA QUE NO ESTAN DE ACUERDO CON EL CONCEPTO
Reunión 3	Fecha	22-mar-14	Descripción	TRANSMILNEIO S.A SE MANTIENE EN LA POSICIÓN QUE NO PROCEDE LA RECLAMACIÓN DEL OPERADOR YA QUE LA PRESUNTA EVASIÓN HACE PARTE DE LOS RIESGOS DEL CONTRATO.
Actividades a desarrollar		AL NO PONERSE DE ACUERDO LAS PARTES, SE ENTIENDE FALLIDA LA ETAPA DE ARREGLO DIRECTO Y EN ESE SENTIDO SE DA POR FINALIZADA DICHA ETAPA		

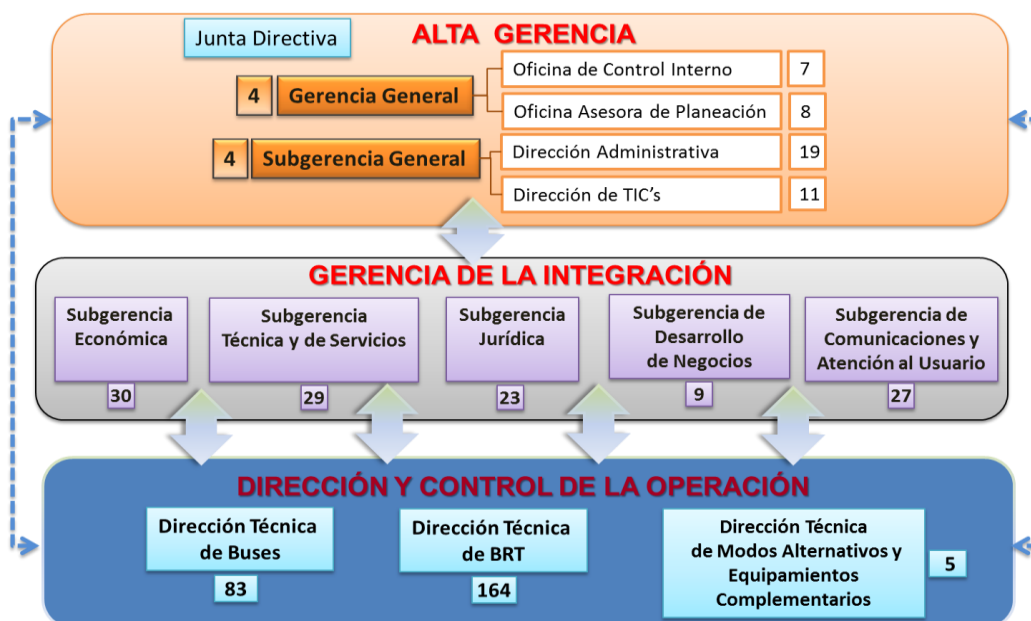
7. Estructuración Planta de Personal de Transmilenio S.A.

7.1. Proceso de Gestión de Talento Humano

La Junta Directiva de TRANSMILENIO S.A., luego de la aprobación de la Secretaría de Hacienda Distrital y del Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, con la participación de la Secretaría de Movilidad como cabeza del sector, definió la nueva estructura organizacional para afrontar el SITP en el Acuerdo N° 02 del 09 de junio de 2011.

La organización interna de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A., sociedad por Acciones entre Entidades Públicas del Orden Distrital, se estructuró en tres ámbitos de gestión así: (i) Alta Gerencia, (ii) Gerencia de la Integración y (iii) Dirección y Control de la Operación.

Figura 18. Organigrama Transmilenio S.A.



Planta de Personal:

En este mismo sentido, la Junta Directiva en ejercicio de las facultades conferidas en los estatutos de la Empresa, aprobó mediante los Acuerdos N° 03 y N° 04 de 2011, la planta de personal el régimen de remuneraciones y la clasificación de los empleos, de modo que estuviere acorde a la nueva estructura organizacional y a los requerimientos que le implica al asumir la responsabilidad asignada a TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

El resultado fue la planta de personal con la siguiente composición:

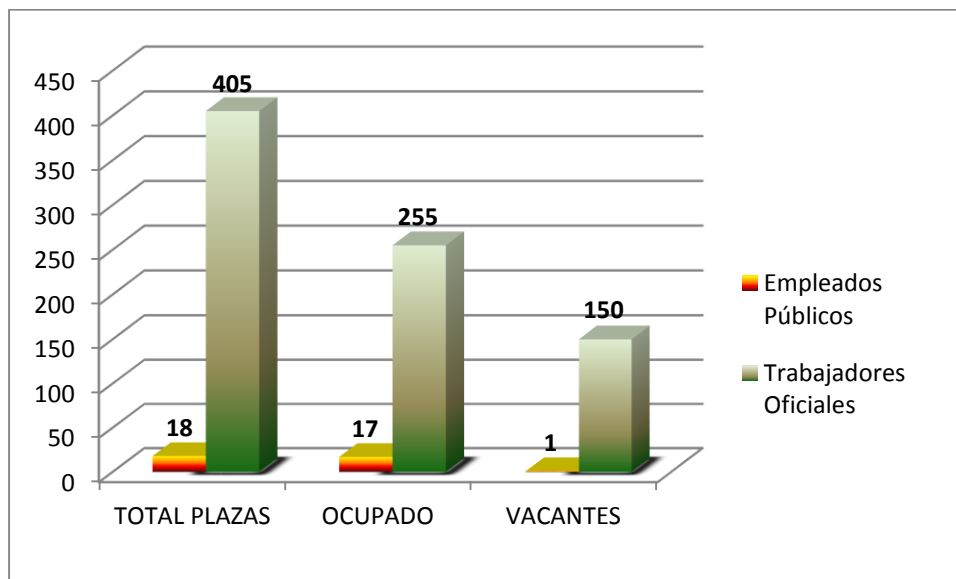
NIVEL	TRABAJADORES OFICIALES	EMPLEADOS PÚBLICOS	TOTAL
ASISTENCIAL	054	01	55
ASESOR		03	03
DIRECTIVO		13	13
PROFESIONAL	162	01	163
TÉCNICO	189		189
TOTAL	405	18	423

Acorde con los cargos relacionados y por las características de la Empresa, asimilada a Empresa Industrial y Comercial, la planta de personal de TRANSMILENIO S.A. NO contempla empleos de carrera administrativa y por lo mismo no aplica la utilización de la figura de contratación de personal supernumerario como tampoco de personal en calidad de provisional.

Cambios en la Planta de Personal

Al iniciar mi administración, en el mes de octubre de 2012, la planta de personal presentaba la siguiente situación:

Grafica 1. Estado de la Planta de Personal a Octubre de 2012



Consecuentemente, uno de los primeros objetivos gerenciales fue darle trámite y celeridad a los concursos tendientes a proveer la planta de personal, con soporte en el contrato suscrito por la administración anterior con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas (Contrato N° 140 de 2012).

Así las cosas, en el siguiente numeral se detalla la evolución y desarrollo del proceso de vinculación de personal, en las diferentes fases en que fue acometida dicha actividad.

7.2. Informe del proceso de vinculación de la planta de personal

TRANSMILENIO S.A. durante la vigencia 2013, continuó con el proceso de selección iniciado en junio de 2012, tendiente a proveer la planta de personal aprobada por la Junta Directiva mediante el acuerdo N° 04 del 9 de junio 2011, en particular lo relativo a los Trabajadores Oficiales.

Este proceso de selección se formalizó con el Contrato 140 de 2012 suscrito con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Institución Universitaria que se encargó de manera autónoma de definir los contenidos y estructura de las pruebas, basados en las áreas de conocimiento señaladas en el Manual de Funciones por competencias laborales para Trabajadores Oficiales Resolución N° 304 del 16 de julio 2012, al igual que las temáticas que sugirieron los Directores o Jefes de área, en lo que respecta a las funciones determinadas para cada cargo.

La Fase I de Convocatorias Internas fue iniciada por la administración anterior y ya durante la vigencia 2013 se surtieron la FASE II de convocatorias mixtas, y FASE III de Convocatorias Públicas, con el siguiente detalle:

FASE I - CONVOCATORIAS INTERNAS:

Inició con ciento cuarenta y cuatro (144) cargos vacantes a la firma del contrato interadministrativo, invitándose a participar sólo a personal vinculado mediante contrato laboral a la Empresa, conforme a lo pactado en la Convención Colectiva de Trabajo Vigente.

Se publicaron setenta y siete (77) convocatorias.

Resultados Fase I:

16 Ascensos de trabajadores oficiales y **02** Traslados horizontales

Los otrosíes de modificación de contratos y de traslados fueron formalizados con fecha 01 de diciembre de 2012.

FASE II - Convocatorias Mixtas e Internas:

Se reglamentó esta Fase II, por medio de la Resolución N° 558 del 3 de diciembre de 2012.

Al comenzar contempló ciento cuarenta y siete (147) cargos vacantes, invitándose a participar a todo el personal de planta, al igual que más de seiscientas treinta (630) personas, incluidos contratistas, para:

09 Convocatorias internas para ascenso

71 Convocatorias Mixtas

Resultados Fase II:

99 Personas vinculadas a la planta (Entre 18 de marzo y el 01 de abril de 2013)

14 Ascensos a trabajadores que concursaron

01 Traslado Horizontal

En consenso con la organización sindical SINTRATRANSMILENIO, con prelación a favor de los trabajadores oficiales vinculados a la planta de personal, se acordó:

11 Ascensos a trabajadores

10 Traslados Horizontales (Áreas misionales)

Aplicación de Lista de aspirantes potenciales o elegibles:

16 Personas se vincularon entre el 15 de abril de 2013 y el 02 de mayo de 2013, en aplicación de la lista de potenciales aspirantes (elegibles) presentada por la Universidad Distrital en desarrollo del proceso de selección.

FASE III - Convocatorias Externas o Públicas:

La FASE III, fue conformada con los cargos que resultaron vacantes (36 cargos) luego de surtidas las instancias de aplicación de lista de potenciales aspirantes, o elegibles, y de formalizados los otrosíes de ascenso y de traslado.

Esta fase fue reglamentada por medio de la Resolución N° 141 del 15 de mayo del 2013.

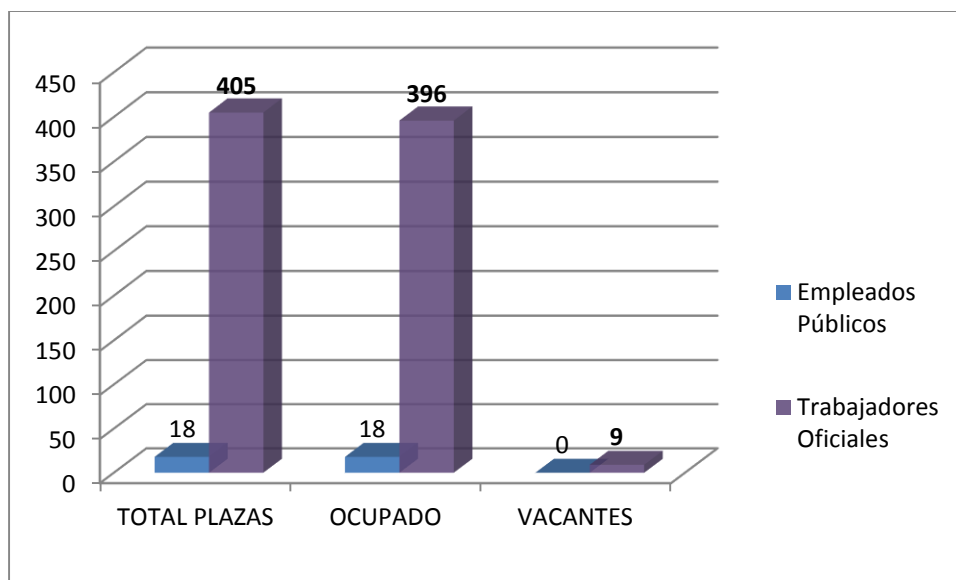
Resultados Fase III:

37 personas se vincularon con fecha 01 de noviembre de 2013.

Estado de la Planta de Personal 09 Junio de 2014.

La planta de personal con corte al 09 Junio de 2014, se encuentra provista en 415 cargos de los 423 aprobados; es decir está cubierta en un 98%, como se observa en la gráfica N° 2.

Figura 19. Estado de la Planta de Personal a 09 Junio de 2014



7.3. Informe de resultados proceso de reestructuración orgánica y funcional de la entidad.

Si bien la estructura actual aprobada corresponde a la señalada por el acuerdo N° 02 de 2011 de la Junta Directiva, la dinámica actual de la Empresa relacionada con la implantación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP y los requerimientos misionales que se desprenden del Plan de Desarrollo de Bogotá “Bogotá Humana”, llevó a que en este componente, durante la actual vigencia, se decidiera contratar la aplicación de una nueva medición de cargas de trabajo, para lo cual se desarrolló y formalizó el proceso contractual de concurso de méritos.

Justificación de la contratación de medición de cargas de trabajo:

En general por las situaciones que vive actualmente el Sistema TransMilenio y el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, se ha hecho necesario que en este momento se adelante un Estudio

de medición de cargas de trabajo, con especial énfasis en las áreas misionales, cuyo resultado se tendrá durante el segundo semestre del presente año, con el cual se busca soportar el aumento en la planta de personal para atender las responsabilidades misionales de la organización.

En los párrafos siguientes se resume la necesidad de personal que ha sido expresada por algunas de las áreas misionales:

Dirección Técnica de Buses

El crecimiento de la operación del SITP en términos de vehículos y conductores, el volumen de información que debe procesar la Dirección así como la revisión y gestión de las novedades operacionales, hacen que sea complejo mantener un esquema de supervisión adecuado que garantice el funcionamiento y el control de las variables que son fundamentales para la correcta prestación del servicio y garantizar el control de ejecución de actividades por parte de los concesionarios Zonales, con base en lo anterior se hace necesario contar con personal suficiente para lograr atender de forma oportuna estas variables operacionales de forma efectiva.

Una vez observada la cantidad de novedades operacionales y volumen de información generada por día, resulta insuficiente el esquema operacional actual teniendo en cuenta que la Dirección de Buses además de ello debe generar autorizaciones operativas y supervisar de forma general la prestación del servicio.

Adicionalmente a lo anterior esta Dirección en cada una de sus áreas cuenta con personal escaso en cada uno de estos procesos e incluso existen áreas que resultan fundamentales para la correcta prestación del servicio y la seguridad del sistema y fueron dimensionados solo con uno o dos trabajadores en la planta aprobada en junio de 2011.

Por otra parte la Dirección actualmente tiene suscritos diecinueve (19) contratos de prestación de servicios con personas naturales, cuya labor actualmente se torna apremiante para la gestión de la dependencia en el procesamiento y atención de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP que hoy representa en días hábiles una movilización de más de 526 mil usuarios en el servicio zonal.

Finalmente es necesario mencionar que se han tenido que fortalecer equipos de trabajo que no habían sido siquiera dimensionados como lo es el equipo para el procesamiento y seguimiento de desincentivos dado su alto volumen (13 concesionarios) cerca de 35.000 posibles desincentivos mensuales los cuales deben ser revisados, almacenados, comunicados, respondidos, generando informes de forma periódica para las Subgerencias Económica y Subgerencia Jurídica según corresponda, lo cual ocupa cerca de 9 personas, así mismo y con el fin de atender la dinámica del sistema se ha tenido que disponer de personal de otras áreas para atender tareas donde no existe personal y en la medida de lo posible lograr atender de forma general todas las necesidades que hoy existen, con 150 rutas implementadas de las 400, que operaran en el SITP.

Dirección Técnica de Modos Alternativos y Equipamiento Complementario

En relación con esta dependencia se debe considerar que la reestructuración realizada en la entidad en el año 2011 para la entrada en operación del SITP, no concibió que esta Dirección asumiera la integración de los modos alternativos tales como el cable aéreo, y el transporte no

motorizado, es decir la integración con las bicicletas y los cicloparqueaderos, contemplando sólo 5 cargos en la planta de personal.

La dinámica actual de la Empresa unido a lo previsto en el Plan de Desarrollo “Bogotá Humana” de la actual Administración, se delegó a TRANSMILENIO como gestor de los modos férreos, lo que requiere trabajo de planeación adicional y en el futuro de operación y control. Para lo anterior TRANSMILENIO S.A. debió ampliar su objeto social, de acuerdo con la modificación aprobada según escritura 1472 de abril de 2013. Igualmente la política de ascenso tecnológico de la Administración, plasmada en el decreto 477 de 2013, fue delegada por la Alcaldía a esta Dirección, de Modos Alternativos, lo cual significa un volumen de trabajo adicional importante, para cumplir con las líneas de acción definidas.

Para tratar de suplir la falta de personal adicional, la Dirección de Modos Alternativos, Férreos y Equipamiento Complementario, ha tenido que vincular a algunos contratistas y apoyarse en profesionales de otras áreas, logrando una transferencia de otro profesional especializado a su equipo de trabajo de manera permanente.

Se debe tener en cuenta que los proyectos que está gestionando esta Dirección tendrían un costo aproximado de implementación de 8 billones de pesos, con participación de iniciativas de Asociación Público Privada, por lo tanto es imprescindible contar con un equipo de trabajo acorde a las necesidades y obligaciones de la entidad con la ciudad.

Dirección Técnica de BRT

Desde el inicio de su operación, el Sistema TransMilenio ha afrontado el reto de atender importantes volúmenes de pasajeros, llegando a transportar en los últimos meses, con 109,4 km de corredores troncales y 140 estaciones, un promedio de 2.177.000 pasajeros en día, con una demanda máxima de 233.000 pasajeros en la hora pico y cifras cercanas a los 48.000 pasajeros por hora en el sentido más cargado.

Actualmente, el Sistema ha atendido esta demanda mediante una estructura de servicios que se ha podido adaptar a los requerimientos de la hora pico, la cual ha registrado en promedio un crecimiento anual del 2,6% medido entre el año 2013 y el 2014; así mismo, es importante anotar que en los días de mayor demanda se han movilizado hasta 2.248.000 usuarios.

Ahora bien, con la entrada de la fase III comprendida por las troncales de la Calle 26 y la Carrera 10, se ha dado un importante crecimiento en la demanda de pasajeros, toda vez y aunque se generó nueva infraestructura para atender estas troncales, el incremento de demanda ha sido significativo, sumando a esto el hecho de la entrada en operación de tres estaciones nuevas para atender la creciente demanda del municipio de Soacha, la cual ha superado con creces los estudios iniciales que se habían hecho sobre la materia.

El volumen diario de usuarios ha conducido a mayor nivel de exigencia en el seguimiento y atención de todas las labores operativas que demandan una mayor atención y control en el sistema entre las que podemos enumerar, (manifestaciones, bloqueos, inspección de flota, inspección a la infraestructura y en general un sinnúmero creciente de actividades relacionadas, con la dirección y el control de la operación del sistema BRT que al día de hoy, y con casi 2433

vehículos en operación no alcanzan a ser cubiertas satisfactoriamente por el personal de planta vinculado.

Dado lo anterior se ha venido contratando personal tercerizado, a fin de cubrir aunque no de forma completa aquellas funciones que no pueden ser plenamente realizadas por el personal adscrito a la planta de la entidad; sin embargo es necesario que el personal de planta realice funciones por demás adicionales a las ya contenidas, a fin de auditar el trabajo de este personal tercerizado, lo cual redundará en un aumento de la carga de trabajo.

De acuerdo con esto, al tener un número de personal tercerizado mayor, aumenta la cantidad de reportes sobre distintas incidencias en el sistema, lo anterior ayuda al ente gestor a incrementar su nivel de control en la operación, pero al mismo tiempo termina por aumentar el control necesario de este personal, así como la necesidad de contar con mayor personal de planta para atender y gestionar la gran cantidad de información operativa que se genera, a partir del crecimiento del sistema.

Si bien es cierto, que el personal de tercerización ayuda al cumplimiento de la labor, es necesario resaltar que este personal no posee la misma disposición y actitud de servicio que el personal vinculado a la planta, adicionalmente, la rotación de este personal es muy alta, lo cual desgasta los procesos de inducción y tiene incidencia directa sobre el control de la operación que a la postre degenera en una deficiente prestación del servicio, derivado de la falta de oportunidad en la actuación ante una situación contingente que un personal poco capacitado pueda dar para solucionar una esta situación.

Por otro lado, en el Centro de Control maestro del SITP, se han extendido los horarios de trabajo, lo que ha generado que cada Técnico de Control deba monitorear cerca número superior a 200 buses troncales, mientras que el estándar previsto es de 80 buses articulados, con la afectación y la pérdida de tramo de control que ello puede significar en los niveles de servicio.

También desde la gestión de supervisión de vehículos y mantenimiento, las labores han aumentado, toda vez que se ha dado un crecimiento importante de la flota de operación, a la par que se ha tenido que acentuar la supervisión de la flota con mayor edad dentro del sistema a través del incremento de las labores de inspección del estado de los vehículos para asegurarse de que cumplan con todos los protocolos de seguridad y calidad que permitan transportar a los usuarios bajo las condiciones mencionadas.

Derivado de lo anterior, se observa que la infraestructura del sistema dada su edad y también bajo la consecución de nueva infraestructura, requiere que las inspecciones sean más agudas y de mayor frecuencia, a fin de garantizar el estado que permita mantener un adecuado funcionamiento en condiciones de calidad y seguridad para el desplazamiento de los usuarios por esta. Ahora bien, la creciente demanda y las situaciones de incultura ciudadana afectan de manera constante la infraestructura, lo cual hace que sea necesario contar con más personal que pueda ayudar a reconocer los problemas que se generan en la infraestructura y así le permitan a la entidad definir cuáles serán las acciones para mitigar los daños que se presentan.

Como se observa, las dependencias misionales y operativas demanda más mano de obra técnica y profesional, lo cual se debe acopiar e integrar con las necesidades que se derivan en los procesos de apoyo y en las dependencias administrativas, en la mayor parte de las cuales se tienen

expresiones reiteradas de elevadas cargas de trabajo, que demandan horarios extendidos de labor y contratación de personas en la modalidad de órdenes de prestación de servicios, situación que debe ser valorada técnicamente, y condujo a la contratación que se detalla a continuación.

Por lo expuesto, para este fin se suscribió el Contrato: 287 del 18 de diciembre de 2013.

Contratista: Centro de Recursos Educativos para la Competitividad Empresarial – CRECE Ltda.

Objeto contractual: “Contratar la realización del estudio de cargas de trabajo y la consecuente elaboración del documento integral, soporte de la modificación de la planta de personal y la estructura organizacional de TRANSMILENIO S.A.”.

Inicio y plazo de ejecución: el acta de inicio se suscribió el 31 de enero de 2014 y el plazo de ejecución es de seis (6) meses.

Avance/ejecución:

- ✓ Se finalizó con la fase de levantamiento documental a partir de la información contenida en el Sistema Integrado de Gestión y lo reportado por la Oficina Asesora de Planeación.
- ✓ Se programaron y realizaron reuniones con cada una de las dependencias de la Empresa, con el fin de revisar y validar la totalidad de los procesos y procedimientos formalizados por cada área. Este ejercicio contó con el acompañamiento de la Oficina Asesora de Planeación tanto en el momento previo a las reuniones, como después de su realización.
- ✓ Se inició con el levantamiento de las cargas de trabajo. Esta actividad ya culminó con la Oficina de Control Interno y con la Subgerencia de Desarrollo de Negocios, ya que estas eran las dependencias más avanzadas en materia de formalización de procesos y procedimientos.

8. Actividades Realizadas por la Subgerencia de Negocios.

8.1. Gestión de Conocimiento:

8.1.1. Educación Continuada:

Se efectuó el primer diplomado con la Universidad Javeriana, “Gerencia del SITP”, con la participación de treinta y seis (36) personas. Estamos pendientes de recibir el informe financiero de parte de la Universidad Javeriana. Para el 2º semestre de 2014 se realizará el 2º diplomado.

8.1.2. Visitas Técnicas:

- **Año 2013:** Se atendieron treinta y seis (36) visitas, de las cuales treinta y tres (33) internacionales (83.3%) y tres (3) nacionales (16.7%), para un total de ingresos recibidos por un valor de **\$31.483.966**, con asistencia de trescientas treinta y un (331) personas.
- **Año 2014:** Hasta el 9 de junio se han atendido siete (7) visitas técnicas, cuatro (4) sin costo y tres (3) pagas por valor de **\$ 10.440.000**.

8.2. Gestión de Infraestructura:

8.2.1. Padrinazgo de Estaciones (Naming Right):

Se llegó a un acuerdo con la CASA EDITORIAL EL TIEMPO para el uso del nombre de la estación “EL TIEMPO-MALOKA” perteneciente a la Fase III (Troncal Calle 26), por un valor total de \$902.303.720 por un período de cinco (5) años; así como con la empresa CORPARQUES-MUNDO AVENTURA por el uso del nombre de la estación “MUNDO AVENTURA” perteneciente a la Fase II (Troncal Américas) por un valor total de \$1.089.240.435 por un período de cinco (5) años.

Actualmente se están realizando las gestiones para la comercialización del nombre de las estaciones “SALITRE EL GRECO” perteneciente a la Troncal Calle 26, “NQS CALLE 38A SUR” de la Troncal NQS Sur y del “CENTRO COMERCIAL SANTAFÉ”.

8.2.2. Arrendamientos de Infraestructura:

Del año 2013 y anteriores, vienen los siguientes negocios por uso de la infraestructura:

ARRENDAMIENTO DE ESPACIOS (ANTERIORES)		
EMPRESA/OBJETO	# ESPACIOS	VALOR ANUAL
COLVATEL (Teléfonos Públicos)	33	\$6.534.000
ETB S.A. ESP (Espacios Publicitarios en Fases I y II)	397	\$923.667.672
BBVA (Cajeros Fases I y II)	12	\$ 409.117.104
DAVIVIENDA (Cajeros Fases I y II)	5	\$ 164.448.576
BANCOLOMBIA (Cajeros Fases I y II)	17	\$ 582.128.064
BANCO DE BOGOTÁ (Cajeros Fases I y II)	9	\$ 308.186.076

Durante lo corrido del año 2014 se han generado los siguientes nuevos negocios así:

NUEVOS NEGOCIOS 2014			
EMPRESA/OBJETO	# ESPACIOS	VALOR ANUAL CONTRATO	PLAZO ARRIENDO
MARKETMEDIOS COMUNICACIONES- S.A. (Arriendo Espacios para Stands para el Fondo	8	\$ 20.000.000	2 Meses (Ene-Feb 2014)

NUEVOS NEGOCIOS 2014			
EMPRESA/OBJETO	# ESPACIOS	VALOR ANUAL CONTRATO	PLAZO ARRIENDO
Nacional del Ahorro -FNA).			
GRUPO EMPRESARIAL EN LÍNEA -GELSA (Arriendo Espacios para Stands “Paga Todo”)	22	\$748.528.750	5 Años (Inicio: 15 Marzo 2014)
COMCEL (Arriendo Espacios para Antenas de Comunicación Celular)	4	\$125.818.426	5 Años (Inicio: 4 Abril 2014)
COLOMBIA TELECOMUNICACIONES S.A. - TELEFÓNICA (Arriendo Espacios para Antenas de Comunicación Celular)	1	\$24.978.667	5 Años (Inicio: 7 Febrero 2014)

Los proyectos de nuevos negocios que se encuentran en etapa de negociación son los siguientes:

PROYECTOS NUEVOS NEGOCIOS	
GOLDEN COMUNICACIONES (Arriendo de Espacios para Antenas de Comunicaciones)	100 Espacios
BANCO DE BOGOTÁ S.A. (Arriendo de Espacios para Cajeros Electrónicos)	5 Espacios
EFFECTIVO LTDA. - EFFECTY (Arriendo de Espacios para Stands de Servicios y ubicación de máquinas automáticas para pago de servicios varios)	16 Espacios
PUBLICIDAD (Arriendo de Espacios para máquinas automáticas expendedoras de productos excepto alimentos y bebidas)	6 Espacios

8.2.3. Explotación de los Espacios Publicitarios en la Infraestructura de las Fases I Y II del Sistema Transmilenio:

- **FASES I y II del Sistema TransMilenio:**

Concesionario: PUBLIMILENIO S.A.S.

Fecha de Terminación: 21 de diciembre de 2016.

Las Regalías para TRANSMILENIO S.A. del año 2013 ascendieron a la suma de \$2.914.744.352 incluido IVA del 16%.

Las Regalías acumuladas hasta el 30 de Abril de 2014 ascienden a la suma de \$999.829.374 incluido IVA del 16%.

- **FASE III (Explotación Directa):**

Se está iniciando la comercialización directa por parte de TRANSMILENIO S.A. de los espacios publicitarios en los Portales y las Estaciones (Sencillas e Intermedias) de las Troncales Calle 26 y Carrera 10ª.

8.3. Gestión de Marca:

8.3.1. Derecho Marcario:

La relación de la gestión en esta área es la siguiente:

- Marcas nuevas concedidas por la Superintendencia de Industria y Comercio: 3.
- Marcas antiguas renovadas por la Superintendencia de Industria y Comercio: 31.
- Marcas publicadas en Gaceta Distrital: 4.
- Marca en oposición, con recurso de apelación presentado: 1.

8.3.2. VI Feria Internacional De Transporte Masivo

Se realizó entre el 27 y el 29 de noviembre 2013, la sexta versión de la Feria Internacional de Transporte Masivo, con la participación de Inglaterra como país invitado, junto con otros 18 países participantes.

Las cifras más relevantes son:

- 61 stands en la muestra comercial
- 3.292 visitantes al espacio ferial
- 723 participantes en evento académico
- 23 conferencistas internacionales
- 25 contactos efectivos por cada expositor para concretar negocio de venta.
- 54 expositores de alto nivel
- 3.500 metros cuadrados de exhibición.
- Los recursos generados para TRANSMILENIO S.A. ascendieron a una suma de: \$191.000.000.

- Se desarrolló simultáneamente un Congreso Académico con una valoración de la calidad académica promedio de 4.8 sobre 5.0.
- La valoración de calidad de la Muestra Comercial por parte de los expositores fue de 4.3 sobre 5.0.

9. Anexo 1: Acciones Realizadas Subgerencia de Comunicaciones SITP

10. Anexo 2. Plan de Mejoramiento Contraloría de Bogotá

11. Anexo 3. Estado Contable de Transmilenio S.A.

12. Anexo 4: Ejecución Plan de Desarrollo Años 2012 y 2013.

13. Anexo 5: Manuales y Procedimientos

14. Anexo 6. Paz y Salvo Inventarios de Transmilenio S.A.