



ALCALDÍA DE BOGOTÁ  
SECRETARÍA DISTRITAL  
TRANSMILENIO

TRANSMILENIO S.A.  
80100 – GERENCIA GENERAL  
RESPUESTA PROPOSICION 296 DE 2019  
COMUNICACION OFICIAL RESPUESTA..

01/08/2019 8:04:33  
2019 – EE – 13627

Bogotá, D.C. 30 de julio de 2019

Doctor

**RONALD SÁNCHEZ POSADA**

Subsecretario de Despacho

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

Concejo de Bogotá D.C.

Calle 36 No. 28 a – 41

Ciudad



**Asunto:** Respuesta al cuestionario - Proposición 296 de 2019 – Radicado Concejo 201918811 - Radicado Transmilenio 2019ER24413.

Apreciado doctor Sánchez:

En atención al cuestionario remitido por el Concejo de Bogotá, con el radicado del asunto, relacionado a la Proposición No. 296 de 2019 aprobada en la sesión de la comisión del pasado 18 de julio y cuyo tema es **“TRANSMILENIO 24 HORAS”**, dentro de las competencias de la Entidad, en los siguientes términos:

1. ¿En la actualidad la Administración cuenta con estudios técnicos para provisión de servicios nocturnos como parte del Sistema Transmilenio y del SITP?

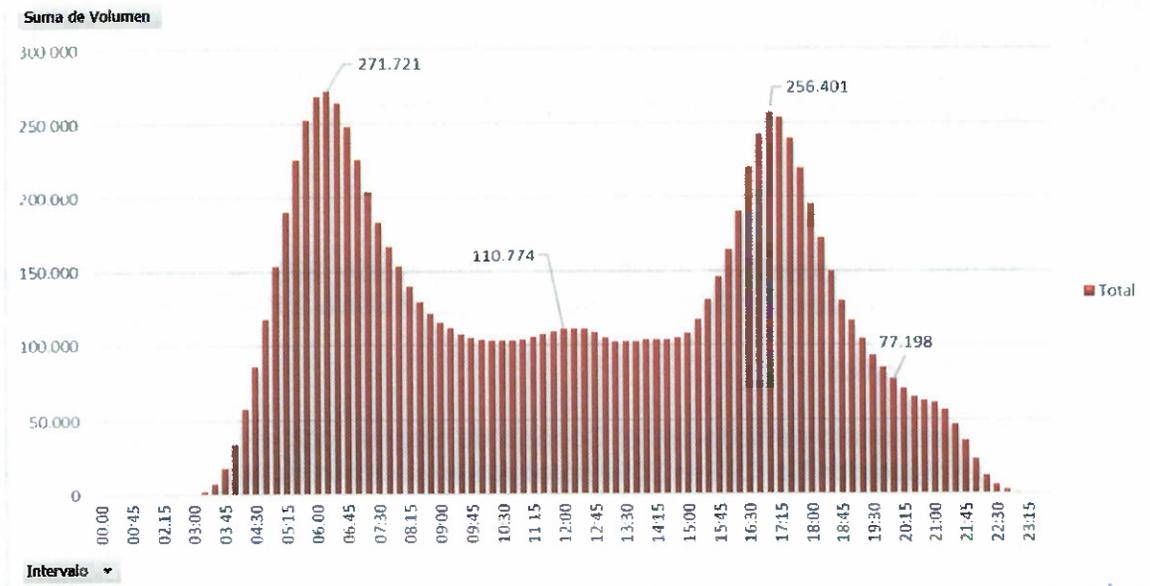
Al respecto, TRANSMILENIO S.A. realiza el seguimiento permanente de la demanda, el cual permite establecer los puntos de máxima carga, las paradas, horarios de operación y frecuencia de despachos que se hacen de cada servicio a lo largo del día, para sus componentes troncal y zonal. Igualmente, realiza de manera periódica diferentes análisis técnicos sobre la demanda del sistema, con el fin de ajustar la oferta de transporte a las necesidades reales.

Ahora bien, refiriéndonos al tema de la demanda en los periodos nocturnos de operación del sistema, es oportuno indicar que la legislación colombiana define en el código sustantivo del trabajo, luego de sancionarse la Ley 1846 de 2017, que la jornada laboral diurna se entiende por el trabajo realizado entre las 06:00 y las 21:00 horas y la jornada nocturna va desde las 21:00 hasta las 06:00 horas del día siguiente.

Este es el punto de partida para entender la dinámica del comportamiento de la demanda del sistema de transporte, como puede observarse en las curvas de validaciones por periodos de 60 minutos a continuación:

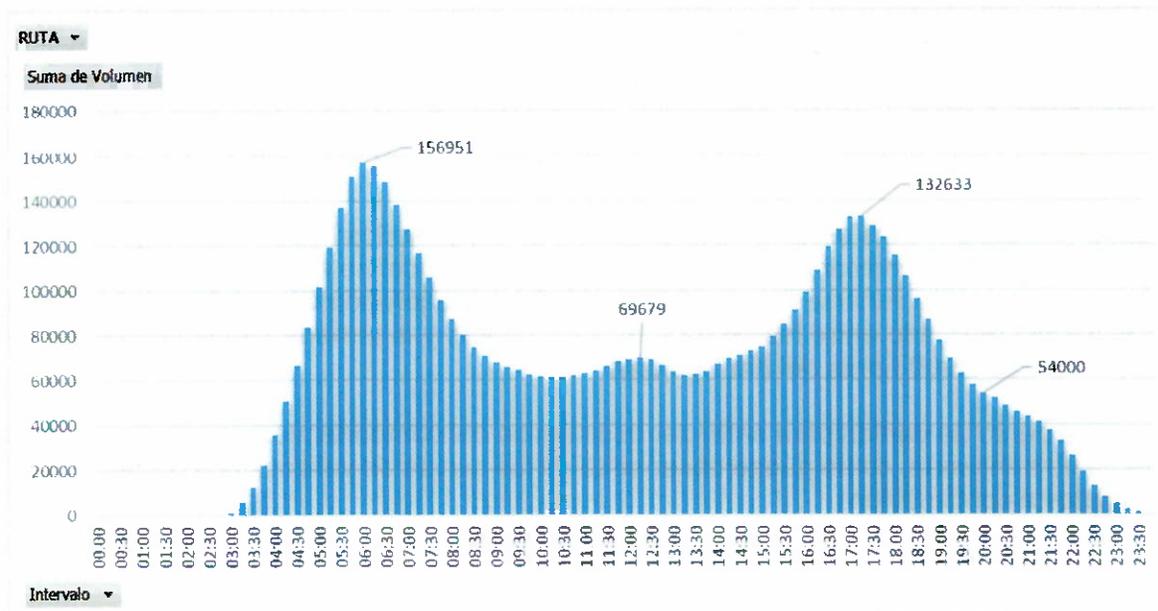


Figura 1. Validaciones troncales por cuarto de hora 2019



Fuente: Subgerencia técnica y de Servicios -TRANSMILENIO S.A.

Figura 2. Validaciones zonales por cuarto de hora 2019



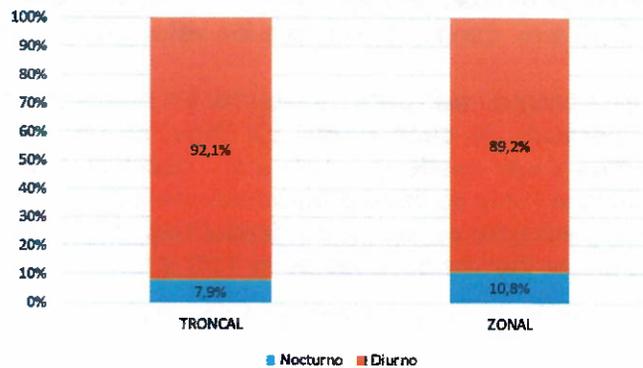
Fuente: Subgerencia técnica y de Servicios TRANSMILENIO S.A.

Como se observa en las gráficas anteriores, el horario de operación habitual del sistema en día hábil es entre las 5:00 y las 23:00. En este sentido, se aprecia en la distribución de ambos

componentes que, en el periodo diurno existen dos picos; uno en la mañana (06:00 – 09:00) y otro en la tarde (16:30 – 18:30). Después del periodo pico de la tarde entrando al horario nocturno se observa un pico de demanda entre 20:30 y 21:30, atribuible al desplazamiento de estudiantes universitarios hacia sus lugares de residencia; luego de este periodo la demanda decrece aceleradamente hasta pasada la media noche.

De acuerdo con el funcionamiento del sistema, el mayor número de validaciones se presenta en el periodo diurno entre las 5:00 y las 20:00; en el componente troncal, el horario nocturno representa el siete punto nueve por ciento (7.9%) del total de las validaciones, mientras que en el componente zonal representa el diez punto ocho por ciento (10.8%). Lo anterior implica que la mayor dinámica de movilización de los usuarios de la capital en el sistema de transporte ocurre entre las 05:00 am y las 08:00 pm, periodo en el que la oferta del sistema opera con todos los recursos disponibles, en función de la demanda.

Figura 3. Porcentaje de validaciones por componente y horario.



Fuente: Subgerencia técnica y de Servicios TRANSMILENIO S.A.

La evaluación de las curvas de demanda de los componentes troncal y zonal mostradas anteriormente ha permitido establecer que no se requiere ampliar el horario de todo el sistema, sino evaluar de manera particular cada servicio ofertado.

El Distrito se encuentra estructurando la estrategia para implementar el Acuerdo del Concejo de Bogotá 706 de 2018 “por el cual se fomenta el desarrollo socioeconómico a través de la estrategia Bogotá Productiva 24 horas”. Como parte del proceso, es preciso definir las necesidades de la red de transporte que operaría en horario nocturno, de acuerdo con las actividades socio económicas que se determinen en la estrategia.

## 2. ¿Cuál es el costo por hora de funcionamiento de Transmilenio y SITP?

Se remite archivo en formato Excel con el cálculo correspondiente. (VER ANEXO 1). Sin embargo, en este punto, resulta necesario tener en cuenta varias consideraciones:

1. El costo por hora de funcionamiento de Transmilenio y SITP, se calculó tomando el costo total del Sistema (Costo de troncal, de alimentación, de zonal, Recaudo, Ente

Gestor, Fiduciaria) de la semana del 15 de julio al 21 de julio de 2019 sobre un promedio de las horas que funciona el Sistema (4:00 a.m. a 12:30 a.m).

2. El sistema no tiene el mismo horario en todas sus zonas, unas pueden empezar antes de las 4:00 a.m. y otros pueden terminar antes de 12:30 a.m.
3. En el sistema de transporte existen horas en donde hay más afluencia de pasajeros y por lo tanto mayor oferta, por lo cual el resultado remitido es solo un referente para las fechas mencionadas previamente.
3. Cuáles son los horarios de inicio y terminación de circulación diaria de los buses alimentadores y los buses de las troncales.

El servicio del componente troncal está programado desde las 4:00 a.m. hasta las 11:00 p.m, esto implica que el servicio se despacha a las 11:00 p.m. en las cabeceras, pero termina su recorrido cerca de las 12:00 a.m. dando cobertura a las estaciones intermedias.

El servicio alimentador está programado para transportar los primeros usuarios al componente troncal, al inicio de la operación de cada Portal. Es decir, en un día típico la cobertura de alimentación en los barrios inicia desde las 3:30 a.m., hasta el cierre de la operación. Lo anterior, toda vez que dicho servicio se tiene programado para que recoja los últimos usuarios que llegan a los portales y estaciones, teniendo despachos incluso hasta las 12:30 a.m., y terminando su recorrido en los barrios después de la 1:00 a.m.

4. ¿Qué horario y recorrido tienen los autobuses de servicio público nocturno Búho?

Dentro de las tipologías de rutas establecidas en el SITP no se cuenta con un servicio denominado Búho. Por lo tanto, solicitamos aclarar a qué servicio específico se refiere en su pregunta.

5. ¿Se han recibido solicitudes de iniciativa ciudadana o gremial para que el Transmilenio y el SITP funcionen las 24 horas?

TRANSMILENIO S.A. desde el año 2017 hasta el 30 de junio de 2019 ha recibido a través de los canales de Atención de PQRS, un total de catorce (14) sugerencias relacionadas con la ampliación del horario de servicio las veinticuatro (24) horas, discriminadas por año de la siguiente manera:

| Año          | No. de Peticiones |
|--------------|-------------------|
| 2017         | 10                |
| 2018         | 3                 |
| 2019         | 1                 |
| <b>Total</b> | <b>14</b>         |

Fuente: Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones – TRANSMILENIO S.A.

6. ¿Existen estudios de impacto en productividad y actividad de la capital en las jornadas de Bogotá Despierta?

Al respecto debemos señalar que TRANSMILENIO S.A. no es competente para la realización de estudios en materia de productividad y actividad en la capital, durante las jornadas de Bogotá Despierta.

7. ¿Existen estudios de seguridad en la capital que permitan identificar las zonas con dificultades para operar 24 horas del servicio de Transmilenio?

Sobre el particular, debemos señalar que TRANSMILENIO S.A. no cuenta con estudios de seguridad que permitan identificar las zonas con dificultades para operar el servicio 24 horas del Sistema TransMilenio.

Es preciso indicar que, los estudios de seguridad en el Distrito, así como la seguridad ciudadana, están en cabeza de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia como la Entidad que lidera la formulación de la política pública y la definición de los lineamientos estratégicos para la seguridad ciudadana y el orden público, y de la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá como garante en lo relativo al mantenimiento, la prevención y al restablecimiento de la seguridad pública. No obstante, TRANSMILENIO S.A., la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y en general la Administración Distrital en cabeza del Alcalde Mayor de Bogotá, están en continua gestión ante el Gobierno Nacional y la Policía Nacional de Colombia para lograr un incremento en el pie de fuerza para mejorar las acciones de control que tanto demanda la ciudadanía.

Así las cosas, mediante una fuerte articulación interinstitucional, en ocasiones y eventos especiales, como lo fue la visita del Papa Francisco en septiembre de 2017 o Rock al Parque en 2019, se ha ampliado el horario de operación del Sistema, de tal forma que los asistentes puedan regresar a sus hogares en transporte público.

Por otro lado, es necesario detallar que el número de policías dedicados a la seguridad y a apoyar el control de problemáticas en el Sistema, es insuficiente con el horario de operación actual, y que los auxiliares de Policía desarrollan actividades importantes de presencia y prevención, pero no tienen facultad para la imposición de comparendos según lo previsto en el Código Nacional de Policía y Convivencia o realizar una captura en el marco del Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

8. ¿Cuál es la agenda planeada para las jornadas de Bogotá Despierta para el año 2019?

Sobre el particular, debemos precisar que TRANSMILENIO S.A. no es competente para definir la agenda de las jornadas de Bogotá Despierta, toda vez que esta Entidad lo que hace es responder, por demanda, frente a los requerimientos que se hagan desde la Alcaldía Mayor o desde cualquier entidad del Distrito para apoyar dicha iniciativa de Bogotá Despierta.

9. ¿Existen estudios de impacto ambiental por cada hora de funcionamiento de Transmilenio y SITP?

Sobre este punto, nos permitimos informar que la entidad no cuenta con estudios de impacto ambiental por cada hora de funcionamiento del Sistema, por cuanto la actividad de transporte masivo de pasajeros no es sujeta a licenciamiento ambiental y por ende no es necesario la realizar estudios de impacto ambiental. Lo anterior, de conformidad con los artículos 2.2.2.3.2.1. y 2.2.2.3.5.1. del Decreto 1076 de 2015. Dicha norma establece que los proyectos de transporte terrestre masivo de pasajeros no requieren la obtención de licencia ambiental, por lo que no sería exigible realizar un estudio de impacto ambiental.

No obstante, lo anterior, desde TRANSMILENIO S.A. se han realizado análisis con respecto al consumo de combustibles y la generación de emisiones de la flota que opera en el Sistema en función de la distancia recorrida, tipología y estándar de emisiones.

10. Informar los aportes presupuestales asignados por el Distrito Capital a Transmilenio en las vigencias 2018 y 2019.

A continuación, se presenta el valor de las Transferencias del Nivel Central asignadas a TRANSMILENIO S.A. en las vigencias 2018 y 2019:

**TRANSMILENIO S.A.**  
Cifras expresadas en millones de pesos \$

| CONCEPTO                     | 2018      | 2019      |
|------------------------------|-----------|-----------|
| TRANSFERENCIAS NIVEL CENTRAL | 2.485.832 | 3.708.384 |

Fuente: Dirección Corporativa – TRANSMILENIO S.A.

11. ¿Cuál es la demanda nocturna de Transmilenio y SITP?

De acuerdo con lo informado en la respuesta a la pregunta 1, en el componente troncal el horario nocturno representa apenas el siete punto nueve por ciento (7.9%) del total de las validaciones, mientras que en el componente zonal representa el diez punto ocho por ciento (10.8%). Esto para el horario nocturno ampliado desde las 8:00 p.m. hasta las 5:00 a.m.

De manera específica, en el componente troncal al revisar tanto las entradas registradas en portales y estaciones antes del inicio de la operación (antes de las 4:00 a.m.) y la demanda del primer cuarto de hora de operación (4:00 a 4:15 a.m.), como a las entradas en la última hora de operación (11:00 p.m. a 12:00 a.m.), se ha concluido que la demanda de usuarios que se desplazan en horario nocturno es baja. (Ver



Tabla 1)

Tabla 1 Relación de entradas por cuarto de hora en las estaciones del sistema en horario nocturno

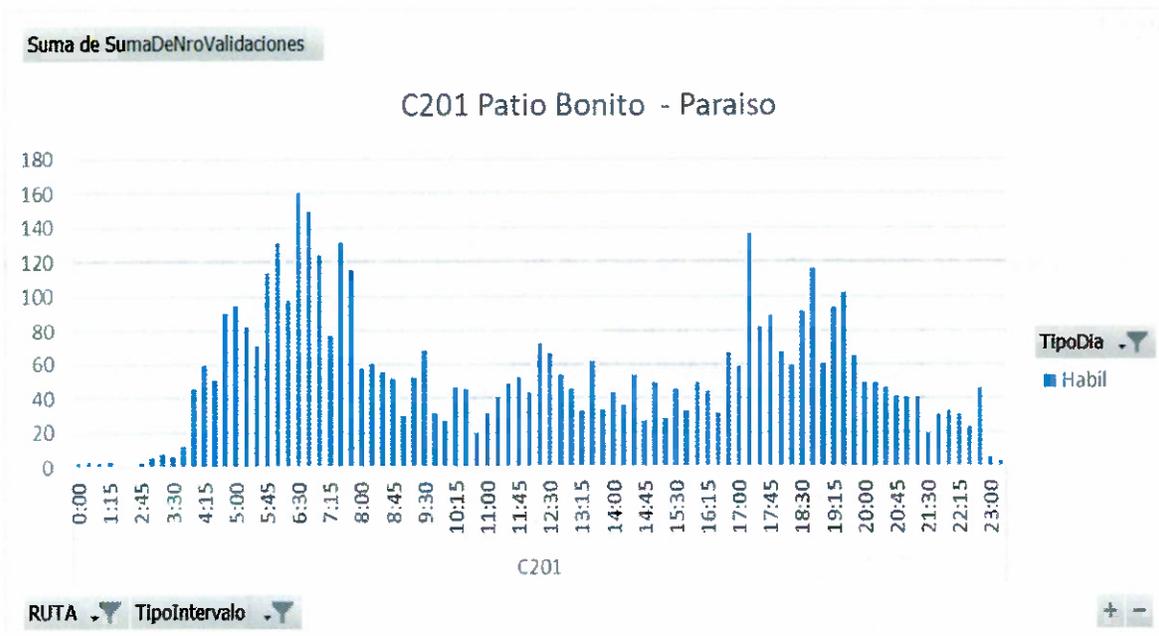
| Hora  | Entradas<br>(cuarto de hora) |
|-------|------------------------------|
| 3:30  | 35                           |
| 3:45  | 514                          |
| 4:00  | 1.648                        |
| 4:15  | 4.916                        |
| 4:30  | 10.412                       |
| 4:45  | 16.832                       |
| 23:00 | 573                          |
| 23:15 | 192                          |
| 23:30 | 96                           |
| 23:45 | 29                           |

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.

Ahora bien, actualmente, en el componente zonal, se cuenta con tres rutas nocturnas: C201 (PATIO BONITO – PARAISO), N04A (PUENTE DE GUADUA - GERMANIA) y N04B (BOSA SAN JOSE - RESTREPO), mediante las cuales se da cobertura en los principales sectores donde se identificó actividad nocturna en la ciudad.

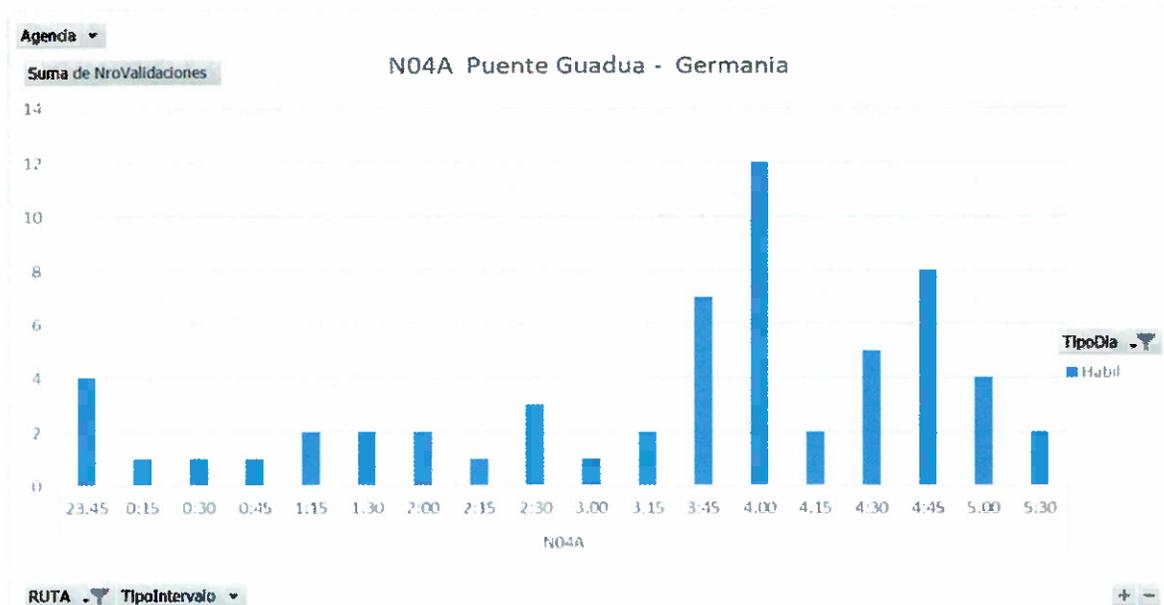
Sin embargo, se ha detectado que las demandas de las rutas en el horario nocturno han sido bajas como se observa en las curvas de Demanda, presentadas en las figuras 4 a 6.

Figura 4. Curva Oferta – Demanda ruta C201 (Patio Bonito – Paraíso)



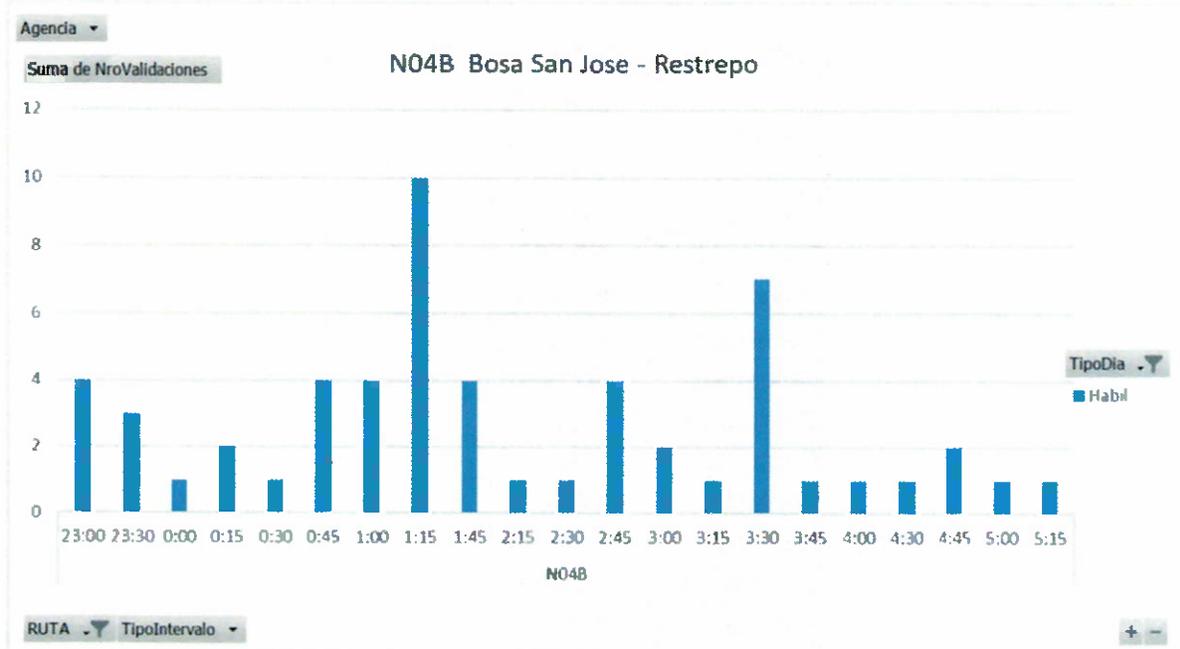
Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.

Figura 5. Curva Oferta – Demanda ruta N04A (Puente De Guadua - Germania)



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.

Figura 6. Curva Oferta – Demanda ruta N04B (Bosa San José - Restrepo)



Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.

Para el caso de la Ruta C201, la cual opera con horario de 24 horas, se observa que de acuerdo con la gráfica de la Figura 4, en el horario nocturno la demanda es inferior a quince (15) pasajeros en la hora.

En cuanto a las rutas N04A y N04B que corresponden a rutas exclusivamente nocturnas que operan entre 11:00 PM y 4:00 AM en días hábiles, el comportamiento de la oferta demanda, mostrado en las Figuras 5 y 6 respectivamente, indica demandas muy bajas que no superan los doce (12) pasajeros en la hora.

12. Informar la oferta real de transporte público por cada una de las respectivas localidades.

En los archivos Excel 20190718\_Rutas SITP por localidad y 20190718\_Rutas Provisionales por localidad se remite el listado de rutas del componente zonal (urbana, complementaria, especial, alimentadora) y del SITP Provisional que dan cobertura a cada localidad, al interior o por los límites de la misma, o que tienen origen o destino en la localidad. (VER ANEXO 2).

13. Informar la demanda real de transporte público por cada una de las respectivas localidades.

Con relación a la demanda de transporte de cada una de las localidades, es importante precisar que, en los análisis de planeación de transporte se usan análisis de demanda por zonas de la matriz de viajes y no por localidad. Sin embargo, con fines estadísticos se han realizado estimaciones de la demanda de paraderos zonales por localidad, que se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 2. Relación de entradas sistema zonal por localidad

| Localidad      | Abordajes Promedio Día Hábil |
|----------------|------------------------------|
| Antonio Nariño | 29.489                       |
| Barrios Unidos | 50.569                       |
| Bosa           | 89.535                       |
| Candelaria     | 4.100                        |
| Chapinero      | 91.567                       |
| Ciudad Bolívar | 72.866                       |
| Engativá       | 158.474                      |
| Fontibón       | 80.976                       |
| Kennedy        | 223.553                      |
| Los Mártires   | 29.258                       |
| Puente Aranda  | 89.443                       |
| Rafael Uribe   | 54.669                       |
| San Cristóbal  | 51.000                       |
| Santa Fe       | 49.310                       |
| Suba           | 136.757                      |
| Teusaquillo    | 67.859                       |
| Tunjuelito     | 40.875                       |
| Usaquén        | 177.879                      |
| Usme           | 31.848                       |
| Total general  | 1.530.027                    |

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.

14. Informar las proyecciones de crecimiento poblacional de Bogotá y sus respectivas localidades que sirven de base para calcular la demanda del transporte público

Las proyecciones de crecimiento poblacional de Bogotá y sus localidades no son realizadas por TRANSMILENIO S.A. Para la estimación de demanda de transporte público se utiliza la matriz de viajes que suministra la Secretaría Distrital de Movilidad.

15. ¿Cuáles son las estrategias que se desarrollan por parte de la Administración Distrital para aumentar la oferta de Transporte Público?

Sobre el particular, TRANSMILENIO S.A, como entidad del Distrito, es el Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y debe velar por su operación para atender con calidad, eficiencia y sostenibilidad la demanda de transporte público en la ciudad de

Bogotá D.C. De acuerdo con lo anterior, la Entidad mantiene un continuo seguimiento a la operación del SITP.

Ahora bien, la terminación unilateral de tres (3) contratos de concesión que hacían parte de la Fase III del Sistema Integrado de Transporte Público y que atendían a las zonas de Perdomo, Fontibón y Suba Centro, así como el estado de los demás concesionarios, incluido TRANZIT S.A.S., motivaron que el desarrollo del cronograma de implementación planteado por el Ente Gestor fuera afectado, y por ende la oferta de transporte público en el esquema SITP.

A partir de la situación anteriormente planteada, TRANSMILENIO S.A. contempló la necesidad de avanzar en el desarrollo de un plan estratégico el cual involucra aspectos técnicos, jurídicos y económicos que, en todo caso, tienen como principio minimizar el impacto generado en los usuarios del transporte público.

Entre las acciones que se están desarrollando en el plan estratégico se encuentran:

- Estructuración, desarrollo y adjudicación de un proceso licitatorio denominado "FASE V" que busca garantizar la oferta de rutas bajo el sistema integrado en las zonas hoy desatendidas por la red de servicios del SITP.
- Definición del rediseño y del proceso de optimización denominado la Reingeniería del Sistema, el cual entre otros aspectos, contempló la evaluación de una reestructuración integral de los servicios de la operación zonal con el fin de completar el tendido de red zonal actual, mejorar la pertinencia y calidad de las rutas operadas, aumentar la regularidad y puntualidad de las mismas, disminuir el tiempo de trayecto promedio de los usuarios, mejorar la repartición de carga entre diferentes componentes del sistema, adaptarlo a cambios futuros en la movilidad de la ciudad teniendo en consideración los proyectos de nuevas troncales, metro y otras infraestructuras evocadas en la operación troncal y contempladas dentro del Plan de Desarrollo 2016-2020 Bogotá mejor para todos.
- Firma del Otrosí con los concesionarios de fase III de acuerdo a los lineamientos definidos en las mesas de trabajo adelantadas ante la Procuraduría General de la Nación.

Estas acciones de manera particular y en su conjunto permitirán la vinculación de la flota faltante y por lo tanto permitirán completar la red de transporte en el marco del SITP optimizando la oferta, por lo cual a continuación se presenta el avance en cada una de estas estrategias:

- En lo relacionado con la estructuración, desarrollo y adjudicación del proceso licitatorio antes mencionado se puede informar que este se dividió en dos etapas. La primera, cuyos pliegos definitivos de las licitaciones LP-006-19 (provisión de flota) y LP-007-19 (operación y mantenimiento) para cinco (5) unidades funcionales fueron publicados el día 16 de julio de 2019, y para la segunda etapa se publicaron los prepliegos el día 23 de julio del 2019.

Uno de los grandes cambios de esta licitación, en comparación con la Fase III, es la creación de unidades funcionales más pequeñas que permitirán garantizar la prestación del servicio, dada la diversificación de actores, separando el proceso de contratación en

dos componentes: (1) provisión de flota y (2) Operación y Mantenimiento, minimizando el riesgo de la operación e incentiva la mejor calidad del servicio al usuario

Se proyecta que tras la adjudicación de esta licitación, se completará la cobertura del sistema en las zonas SITP Perdomo, Fontibón y Suba Centro y también se atenderá la situación de la zona Usme, ante el pronunciamiento de la Superintendencia de Sociedades del día 28 de junio de 2019, mediante la cual se ordenó la liquidación por adjudicación de TRANZIT SAS, y determinó que TRANSMILENIO S.A junto con demás entidades del Distrito activaran el Plan de Atención en la Zona SITP Usme, como medida de corto plazo.

- En cuanto al proceso de la Reingeniería del Sistema, se informa que dicha consultoría ya finalizó y sus resultados han sido considerados en la revisión de los servicios ofertados y se están implementando de manera gradual, como parte de las mejoras operacionales.
- En lo relacionado con la renegociación de los contratos con los concesionarios de fase III se precisa que lo evaluado en dichas mesas de trabajo motivó la suscripción de un Otrosí con los concesionarios SITP el pasado 29 de mayo de 2019, el cual tiene como principales objetivos la sostenibilidad del Sistema, así como la mejora generalizada del servicio. De acuerdo con los acuerdos del Otrosí suscrito con los concesionarios SITP vigentes, el plazo máximo para la vinculación de la flota faltante es diciembre de 2021.

Así las cosas, es claro que TRANSMILENIO SAS, avanza en la estructuración, desarrollo e implementación razonable de las estrategias que permitirán completar la red de transporte de la ciudad en el marco del SITP, antes de finalizar diciembre de 2021, con el fin de ampliar la oferta del sistema de transporte para los ciudadanos de manera gradual y efectiva.



En los anteriores términos brindamos respuesta, manifestando nuestra disposición de aportar más información en caso de requerirse.

Cordial saludo,

**MARÍA CONSUELO ARAÚJO CASTRO**

Gerente General

TRANSMILENIO. S.A.

Anexo: Un (1) Disco Compacto con lo siguiente:

\*Anexo 1: Costo por hora de funcionamiento de Transmilenio y SITP.

\*Anexo 2: Listado rutas componente zonal y del SITP Provisional que dan cobertura a cada localidad.

Revisó: Felipe Ramírez – Subgerente Técnico y de Servicios

María Fernanda Ortiz – Subgerente Económica

Yolima Pérez – Subgerente de Atención al Usuario y Comunicaciones

María Clemencia Pérez – Directora Corporativa

David Camacho – Director Técnico de Seguridad

Sofía Zarama – Jefe Oficina Asesora de Planeación

Valerie Lafaurie – Asesora Gerencia General

Proyectó: Paulo Ballesteros / Edna Rodríguez / Nubia Quintero / Alejandro Machado – Subgerencia Técnica y de Servicios

María Alejandra García / Mario Gómez – Subgerencia Económica

Cristina Sandoval / Santiago Acuña - Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones

Fernando Medina – Dirección Corporativa

David Miller / Alejandra Valderrama – Dirección Técnica de Seguridad

Alejandro González – Oficina Asesora de Planeación

Nota: Los vistos buenos de las personas que han intervenido en la proyección y revisión del presente documento fueron allegados a la Gerencia General de la Entidad por medio digital.