

Bogotá D.C.

TRANSMILENIO S.A.
80100-GERENCIA GENERAL
CONCEPTO TMSA PROYECTO DE ACUERDO 246 DE 2020
COMUNICACION OFICIAL ENVIADA (..14/08/2020 16:33:22
2020-EE-10092

Doctor

NICOLAS ESTUPIÑAN ALVARADO

Secretario Distrital de Movilidad

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Avenida Calle 13 No. 37 - 35

Ciudad

ASUNTO: COMENTARIOS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ACUERDO 246 DE 2020

Respetado Doctor Estupiñán:

Por medio del presente documento, nos permitimos remitir el concepto y comentarios sobre el proyecto de Acuerdo 246-2020, en los siguientes términos:

NÚMERO DEL PROYECTO**Proyecto de Acuerdo No. 246 de 2020****TÍTULO DEL PROYECTO**

"POR MEDIO DEL CUAL SE ORDENA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS SEGURIDAD EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP)"

AUTOR (ES)

Concejales ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO, ROLANDO GONZÁLEZ GARCÍA, PEDRO JULIÁN LÓPEZ SIERRA, YEFER YESID VEGA BOBADILLA

OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO**Objetivo General**

El objetivo general del presente proyecto que se pone a consideración del Honorable Concejo de Bogotá es brindar herramientas que disminuyan los índices de accidentalidad en el Sistema derivados de exceso de velocidad.

Objetivos Específicos

- Disminuir la accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la capital.

R-DA-005 Enero de 2020

- Disminuir el número de heridos y muertos a causa de accidentes en vehículos de transporte público de pasajeros.
- Mejorar las condiciones de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la Capital, ya que, por mal uso, exceso de velocidad presentan fallas, daños con frecuencia y con anterioridad a su vida útil.
- Mejorar los tiempos de movilización en la capital, ya que al disminuir los accidentes se generarán menos embotellamientos.
- Mejorar la percepción ciudadana sobre el servicio de transporte público.
- Reducir los perjuicios económicos derivados de los accidentes de tránsito.

COMPETENCIA DEL CONCEJO:**• COMPETENCIA Y ATRIBUCIONES LEGALES**

TRANSMILENIO S.A., con fundamento en el análisis realizado por la Subgerencia Jurídica, encuentra que el Concejo de Bogotá es competente para presentar y aprobar la iniciativa conforme con los artículos 12 y 13 del Decreto Ley 1421 de 1993:

"ARTICULO 12. ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

(...) 1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito..."

"ARTICULO 13. INICIATIVA. Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los concejales y el alcalde mayor por conducto de sus secretarios, jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas. El personero, el contralor y las juntas administradoras los pueden presentar en materias relacionadas con sus atribuciones. De conformidad con la respectiva ley estatutaria, los ciudadanos y las organizaciones sociales podrán presentar proyectos de acuerdo sobre temas de interés comunitario.

Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde."

Sin embargo, es el Alcalde Mayor quien tiene las competencias como la Máxima Autoridad de Transporte de la ciudad de Bogotá.

• UNIDAD DE MATERIA – MARCO DE LAS ATRIBUCIONES

R-DA-005 Enero de 2020

Sí hay unidad de materia en el articulado del proyecto.

- **CONCORDANCIA ENTRE EL EPÍGRAFE Y EL ARTICULADO DEL PROYECTO**

Hay unidad de materia en el articulado del proyecto.

- **CONTENIDO AJUSTADO A LA CONSTITUCIÓN Y A LA LEY**

El contenido está ajustado a la Constitución y a la ley,

- **COMPETENCIA DE OTRAS AUTORIDADES**

Se está invadiendo las competencias del Alcalde Mayor y del Ministerio de Transporte.

- **ANÁLISIS JURÍDICO**

La Ley 105 de 1993, "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*", señaló los principios rectores del transporte, e indicó que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Dentro de este grupo, la seguridad de las personas se constituye en prioridad del sistema y del sector transporte, elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano.

En lo que hace a la definición de competencias, desarrollo de políticas y regulación sobre transporte y tránsito, el artículo 5 ídem establece como una atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

De otra parte, el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 "*por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*" establece que "bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal" (subrayado fuera del texto original)

Así mismo, es importante observar que el artículo 23 ídem dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con

R-DA-005 Enero de 2020

relación de coordinación y que cumplan con los especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

En ese orden de ideas, mediante la Resolución 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte se estableció el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros.

En conclusión, el Ministerio de Transporte es la autoridad competente para emitir este tipo de iniciativas, y correspondería al Alcalde Mayor como Autoridad de Tránsito de la ciudad de Bogotá, impartir las órdenes para su cumplimiento..

CONCEPTO TÉCNICO

Conforme al Manual de Operaciones de los contratos de concesión de la Fase III, todo vehículo nuevo (que no prestó servicio en el antiguo transporte público colectivo) debe venir provisto *"con un sistema de regulación de velocidad de forma que no se supere la máxima velocidad en vías urbanas establecida por el Código Nacional de Tránsito. (60KPH)"*.

Por otra parte, para la flota proveniente Transporte Público Colectivo (TPC) no existe tal exigencia. Esto, debido a que los lineamientos contractuales respetan las condiciones básicas con la que venían provistos estos vehículos.

Es importante mencionar que, actualmente cerca del 31% de la flota vinculada a los servicios urbanos proviene del Transporte Público Colectivo y se trata de flota que fue vinculada al SITP como flota "usada". Esta flota, por sus características mecánicas, no permite garantizar que las acciones encaminadas a limitar la velocidad del vehículo sean 100% efectivas toda vez que la carencia de sistemas de control de inyección electrónica obliga a que las modificaciones se hagan sobre el sistema de inyección mecánico, limitando la precisión de las velocidades resultantes.

Adicionalmente, es importante resaltar que la flota proveniente del TPC cumplirá dentro de los próximos años su vida útil. En este sentido, de requerirse la implementación de cualquier mecanismo adicional es necesario adelantar las evaluaciones económicas para reconocer los costos de estos, con el fin de poder determinar la viabilidad de su instalación y la amortización de estas inversiones.

Al respecto, es importante mencionar que actualmente no se cuenta con un costo estimado de implementar un sistema de regulación de velocidad sobre la flota proveniente del TPC o sobre la flota del SITP Provisional. Para hacerlo, se deberá hacer un análisis riguroso que abarque la diversidad de marcas, tecnologías de combustión y aspectos mecánicos de la misma. Ante ese escenario, la propuesta del articulado tendría un impacto de flota proveniente del TPC.

R-DA-005 Enero de 2020

Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: Línea 4823304



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Adicionalmente, para la instalación de los mecanismos que se decida, se requeriría del retiro de operación de la flota en cuestión, por un tiempo considerable para las intervenciones. Esto, puede afectar, el cumplimiento en la operación de parte de los concesionarios y por ende tener consecuencias sobre la calidad en la prestación del servicio de transporte público.

COMENTARIOS y/o MODIFICACIONES AL ARTICULADO DEL PROYECTO

No hay coherencia entre el articulado, los objetivos y la exposición de motivos por las siguientes razones:

1. La normatividad vigente en materia de construcción de vehículos para transporte de pasajeros que se comercialicen en el país indica que los dispositivos de control de parámetros como la velocidad, distancia recorrida, tiempos de marcha y detención de los buses son obligatorios en todo vehículo de transporte masivo de pasajeros, citamos a continuación:

Norma NTC 4901-3 (VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE URBANO MASIVO DE PASAJEROS. PARTE 3: AUTOBUSES CONVENCIONALES) aplicable a buses de un solo cuerpo de 80 y hasta 120 pasajeros de capacidad.

"5.10.3 Dispositivo de control

Todos los autobuses destinados al transporte masivo de pasajeros deben contar con un dispositivo de control que permita registrar los siguientes datos: velocidad, distancia recorrida y tiempos de marcha y detención del autobús."

Norma NTC 4901-1 (VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE URBANO MASIVO DE PASAJEROS. PARTE 1: AUTOBUSES ARTICULADOS) aplicable a buses articulados.

"4.1.17 Dispositivo de control

Todos los autobuses destinados al transporte masivo de pasajeros deben contar con un dispositivo de control que permita registrar los siguientes datos: velocidad, distancia recorrida y tiempos de marcha y detención del autobús."

De lo anteriormente expuesto se concluye que los vehículos nuevos, que ingresaron al componente troncal y alimentador del SITP, ya cuentan con dispositivos electrónicos limitadores de velocidad.

2. Actualmente TRANSMILENIO S.A cuenta con los siguientes controles que previenen y mitigan los riesgos asociados a exceso de velocidad:

R-DA-005 Enero de 2020

- a. La nueva flota alimentadora, zonal y troncales cuenta con control de velocidad máxima de acuerdo con lo establecido en el Código de Tránsito (60 km/h).
 - b. La flota antigua cuenta con Unidades lógicas con localización GPS en tiempo real, las cuales generan una alarma al conductor cuando excede el límite de 60 km/h, o el límite de velocidad configurado en el sistema de acuerdo con el límite de velocidad del corredor vial.
 - c. Desde TRANSMILENIO S.A. se realiza seguimiento a las posiciones de los vehículos reportadas por la unidad, detectando incumplimientos a los límites de velocidad y tomando las acciones consagradas en el contrato a que haya lugar.
 - d. Los operadores de bus que presentan excesos de velocidad son citados a los talleres de sensibilización y la reincidencia en la conducta conlleva a la suspensión de la Tarjeta de Conducción del concesionario, de acuerdo con los contratos de concesión.
 - e. Adicionalmente, se adelantan talleres de seguridad vial sensibilizando a los operadores de bus sobre el debido cumplimiento de los límites de velocidad y la circulación a velocidades adecuadas según las condiciones operacionales y los límites máximos de velocidad.
3. La programación de las rutas del sistema se realiza con base en recorridos previos con toma de tiempos, teniendo en cuenta las demoras por congestión vehicular, y no solamente las distancias a recorrer.
 4. En el Transporte Público Colectivo, existía un subregistro de eventos, ya que no se reportaba ni requería la presencia de la Policía de Tránsito en los eventos (los buses se evadían o llevaban a cabo arreglos directos). Por el contrario, en el SITP siempre se solicita la asistencia de la Policía y la Secretaría de Salud, razón por la cual en los años 2014 y 2015 (años en los que se vinculó la mayor cantidad de flota del SITP) se registró un pequeño incremento en el número de lesionados en cifras absolutas.
 5. De acuerdo con las hipótesis de causa probable de los accidentes de tránsito del SITP, no existe una relación causal de los eventos de accidentalidad con la velocidad. La cifra que presenta el proyecto de acuerdo, en la que indica que según la Agencia Nacional de Seguridad Vial el 40% de los accidentes se deben a excesos de velocidad, corresponde a una cifra de orden nacional y no para la ciudad de Bogotá, ni para el componente de sistema de transporte público masivo de pasajeros.

R-DA-005 Enero de 2020

Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4823304

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

6. En cuanto a los tableros que permitan a los pasajeros verificar la velocidad a la que transitan los automotores, estos acarrearían costos al Distrito y/o concesionarios, que no están presupuestados, por lo cual habría que definir quién debería asumir dicho costo.
7. Es común que se presentan agresiones de los usuarios hacia los operadores de los buses, cuando los operadores transitan a una velocidad bajo el límite de 60 km/h y no atienden el llamado de los usuarios a transitar a mayor velocidad (ya que en ciertas horas el tráfico permite desarrollar mayores velocidades a 60 km/h). La instalación de los dispositivos podría aumentar el número de agresiones de los usuarios hacia los operadores de los buses.
8. Se debe definir de dónde saldrían los recursos para las realizar las inversiones a las que haya lugar, pues se generan costos para TRANSMILENIO S.A. y los concesionarios.
9. El estudio de factibilidad debe considerar que tan eficiente ha sido la implementación de estos dispositivos en el servicio intermunicipal y en el especial.
10. No es claro el contenido, alcance y efectos del estudio de factibilidad.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

SI_X_NO__ ¿POR QUÉ? Si se acoge lo señalado en la exposición de motivos del proyecto y lo previsto en la Ley 819 de 2003¹, el proyecto de acuerdo generaría gastos adicionales que impactarían las finanzas del Distrito, dados los gastos que acarrearía

¹**Ley 819 de 2003 - "Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas.** En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces".

R-DA-005 Enero de 2020

implementación de sistemas de regulación de velocidad sobre la flota proveniente del TPC y/o de tableros que permitan a los pasajeros verificar la velocidad a la que transitan los vehículos del Sistema. Por otro lado, el proyecto de acuerdo no indica que se cuente con las fuentes de recursos para implementar la medida que se propone.

VIABILIDAD DEL PROYECTO

SI ☐ **NO** ☒ A juicio de TRANSMILENIO S.A., el proyecto de Acuerdo NO es viable de acuerdo con las observaciones planteadas.

Cordial saludo,



FELIPE A. RAMÍREZ BUITRAGO

Gerente General

TRANSMILENIO S.A.

Aprobó: Tatiana García Vargas - Subgerente Jurídica (e)
Alejandra Valderrama - Director Técnico de Seguridad
Mario Leonardo Nieto Antolínez - Director Técnico de Buses
Jaime Enrique Monroy Garavito - Director Técnico de BRT

Proyectó: Carolina Sarmiento Galindo - Subgerencia Jurídica
Edgar Hernando Sánchez Liberato - Dirección Técnica de Seguridad
Nelson Muñoz González - Dirección Técnica de BRT
Jimmy Alexander Pinto Morales - Dirección Técnica de Buses

Copia: Doctor Javier Flórez - Director de Relaciones Públicas - Secretaría Distrital de Gobierno - Calle 11 No. 8 - 17

R-DA-005 Enero de 2020

Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: Línea 4823304



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.