

Bogotá, D.C.

Doctora

CLARA INÉS PARRA ROJAS

Subsecretaria de Despacho

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 N°. 28 a – 41

Ciudad

Asunto: Respuesta Proposición 035 de 2022 – Radicado Concejo 2021EE771 -
Radicado TRANSMILENIO 2022ER03314

Apreciada doctora Parra:

En atención al cuestionario remitido por el Concejo de Bogotá, con el radicado del asunto, relacionado con la proposición No. 035 de 2022, cuyo tema es **“COLADOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO”**, nos permitimos brindar respuesta, en el marco de las competencias de la entidad, en los términos que se exponen a continuación:

1. Sírvase adjuntar el Plan Estratégico Anti-Evasión en el componente troncal y zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

TRANSMILENIO S.A. cuenta con un Plan Estratégico Anti-Evasión desde el año 2017, el cual fue formalizado según la normatividad interna del Ente Gestor bajo el Código T-DS-014 (Se adjunta).

Sin embargo, en el marco del nuevo Plan Distrital de Desarrollo y nuevos lineamientos al interior de TRANSMILENIO S.A., en el año 2021 se hizo una actualización de este documento que está en revisión y ajustes para la respectiva formalización con la Oficina Asesora de Planeación.

Para los fines de esta respuesta vale la pena indicar que el Plan Anti – Evasión, reformulado desde el año 2021, se ha desplegado a través de cuatro (4) líneas de acción:

1. Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad,
2. Monitoreo y caracterización de la evasión,
3. Fortalecimiento de la Infraestructura,
4. Fiscalización

2. Allegue un informe detallado sobre el avance del Plan Estratégico Anti-Evasión del SITP para las vigencias 2020 y 2021.

Con el propósito de prevenir y controlar la evasión del pago del pasaje, TRANSMILENIO S.A. en condición de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, cuenta con un Plan Estratégico Anti –Evasión en los nueve (9) portales y las ciento cuarenta (140) estaciones del componente troncal y las acciones conjuntas con los concesionarios de operación en el componente zonal del Sistema. El Plan Anti – Evasión se había desplegado hasta el año 2020 a través de cuatro (4) líneas de acción:

- (i) Fiscalización,
- (ii) Infraestructura,
- (iii) Cultura Ciudadana, y
- (iv) Monitoreo (2019).

El balance para el año 2020 es el siguiente:

(i) Fiscalización - Comando Servicio Transporte Masivo y Vigilancia Privada

- Aplicación con la Policía Nacional del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Se impuso un total de 44.976 comparendos por los numerales 7 y 12 del Artículo 146 del Código que conllevan a multa (conmutable) por conductas de evasión de pago del pasaje entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2020.
- Permanencia de los servicios Anti-Evasión en 2020 para puntos priorizados según estudio de la Línea Base de Evasión Troncal e indicadores de seguridad ciudadana. Estrategia de disuasión, contención y control de evasores que contempló: 207 Servicios de Vigilancia y Seguridad Privada Anti-Evasión, con 418 Unidades de Seguridad Privada, en 46 puntos críticos por evasión.

(ii) Infraestructura

- Puertas anti-evasión

En el año 2019 se había adjudicado la licitación LP-12-2019 para la Adquisición de Puertas para un Piloto Anti-Evasión que fue desarrollado en la estación Santa Lucía.

Se adjudicaron cuatro (4) lotes (1 por cada cara de vagón) y se ejecutaron los cuatro (4) respectivos contratos. Por cuenta de la emergencia sanitaria del COVID-19 tuvieron algunas suspensiones y prórrogas, buscando las condiciones más favorables para la prueba piloto. Éstas fueron instaladas en el mes de julio de 2020 y se hicieron algunas pruebas en el mes de agosto de 2020.

Finalmente, se desarrolló el piloto con monitoreo durante dos meses entre octubre y diciembre de 2020, para lo cual se contó, además del apoyo del equipo técnico de la Dirección Técnica de Seguridad, con 32 personas entre coordinadores, digitadores, supervisores de puertas y aforadores - que fueron elegidos mediante la plataforma del Distrito de Talento No Palanca y contratados por el Ente Gestor-, para acompañar el piloto y la sistematización de resultados.

Ahora bien, los objetivos Prueba Piloto eran:

- Adquirir puertas anti- evasión que puedan ser sometidas a distintas pruebas (anti – evasión, anti-vandalismo, emergencias, durabilidad, operación mecánica, operación y monitoreo tecnológico, entre otras).
- Probar cuatro tipos diferentes de puertas con elementos técnicos y tecnológicos novedosos frente a lo existente actualmente en condiciones normales en una estación del Sistema.

A este respecto hay que decir que se cumplieron a cabalidad estos dos objetivos posibilitando la realización de pruebas técnicas de diversa índole, entre ellas, las más importantes a nivel de:

- Rigidez, estabilidad, estética, resistencia al vandalismo.
- Costos de mantenimiento.
- Mecanismos, tiempos y fuerza de apertura y cierre.
- Riesgos para el usuario en descenso y ascenso al bus.
- Ayudas para población en condición de discapacidad (señales luminosa y sonora).
- Software de monitoreo.
- Impacto en los usuarios y en los evasores

Se llevaron a cabo cuatro (4) pruebas de concepto para validar las características deseables de las puertas, cinco (5) informes de monitoreo, diez (10) horas de capacitación virtual y presencial con cada uno de los proveedores, un (1) documento preliminar de estándar de puertas con ficha técnica.

Con todo este proceso los resultados esperados eran:

- Establecer un estándar técnico de puertas más adecuadas para mitigar la evasión.
- Lograr innovación tecnológica en sistemas de software de monitoreo de funcionamiento y daño de puertas.
- Contar con modernización en infraestructura de las Estaciones.
- Generar un impacto positivo sobre los usuarios y sobre los colados por nueva infraestructura en el Sistema.

- **Barreras de Control de Acceso Anti-Evasión**

En diciembre de 2019 en conjunto con el Concesionario de Recaudo, Recaudo Bogotá S.A.S., se instalaron en la estación Santa Lucía (estación con altos niveles de evasión del pago), Barreras de Control de Acceso – BCA, tipo piso – techo y pasillo motorizado (para el ingreso de población con movilidad reducida), para desarrollar un piloto de infraestructura anti- evasión.

Este piloto también se vio afectado por la emergencia del COVID-19 para las mediciones y análisis de su comportamiento. Sin embargo, en el segundo semestre de 2020 con los insumos de Recaudo Bogotá S.A.S. y el apoyo de la Subgerencia Técnica y de Servicios, la Subgerencia Económica, la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones, la Dirección Técnica de Modos Alternativos, la Dirección de TIC y la Dirección Técnica de Seguridad, se logró consolidar un informe de evaluación integral de las BCA's en Santa Lucía.

El informe en mención contempla la valoración del piloto de las BCA en los aspectos de:

- Minimizar modalidades de evasión
- Mantener o menorar características tecnológicas
- Tipología que mantenga o mejore las tasas de ingreso y salida
- Requerimientos de infraestructura para instalación
- Interacción de las BCA's con los usuarios
- Análisis Costo Beneficio

Entre las conclusiones se determinaron las bondades de las BCA en la mitigación de la evasión del pago por el monitoreo estadístico, del efecto positivo que reviste la eliminación de las modalidades de evasión por debajo, por encima, balanceo, y la minimización de las modalidades de paso de 2 x1, 3 x1 y hasta 4 x 1. Adicionalmente, los impactos en materia de infraestructura en la Estación fueron mínimos. La adaptación técnica y tecnológica de las BCA fue efectiva y tuvieron buena acogida entre los actores del Sistema y los usuarios. En cuanto al análisis costo – beneficio entre el costo de implementación de las BCA anti – evasión y la disminución de la evasión del pago fue favorable.

- Aditamentos anti-evasión otrosí estructural

En el marco de la cláusula del “**OTROSÍ AL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE MASIVO URBANO DE PASAJEROS EN EL SISTEMA TRANSMILENIO**”, firmado con cada uno de los concesionarios del componente zonal en mayo y junio de 2019, se estableció lo siguiente:

“El CONCESIONARIO adoptará, por su cuenta y riesgo, medidas anti evasión de conformidad con las siguientes reglas:

1. El CONCESIONARIO presentará, dentro de un plazo máximo de 4 meses contados desde la entrada en vigencia del presente Otrosí, propuestas de medidas anti evasión a implementar en la flota que cuente con las especificaciones técnicas requeridas para ello. Dichas medidas no podrán involucrar intervención alguna al torniquete instalado por Recaudo Bogotá S.A.S., y deberán cumplir con la Norma Técnica Colombiana NTC-5206 "Vehículos para el Transporte Terrestre Público Colectivo y Especial de Pasajeros. Requisitos y Métodos de Ensayo".

2. LAS PARTES tendrán un plazo máximo de 7 meses contados desde la entrada en vigencia del presente Otrosí para acordar las medidas anti evasión. En caso de no lograr un acuerdo, TRANSMILENIO definirá cuáles de las medidas presentadas por el CONCESIONARIO deberán ser implementadas por este en la flota que cuente con las especificaciones técnicas requeridas para ello.

3. Si al cabo de 4 meses contados desde la entrada en vigencia del presente Otrosí, el CONCESIONARIO no presenta ninguna medida que cumpla con las condiciones descritas en la presente cláusula, TRANSMILENIO definirá las medidas a implementar en la flota que cuente con las especificaciones técnicas requeridas para implementarlas, siempre que estas medidas no afecten la sostenibilidad de Sistema.

PARÁGRAFO PRIMERO. La adopción de medidas anti evasión por parte del CONCESIONARIO en el marco del presente Otrosí no modifica la asignación del riesgo de evasión previsto en la matriz de riesgos del Contrato.”

De acuerdo con lo anterior, con corte al 31 de diciembre de 2020 se tenían los siguientes avances:

HITO	ACTIVIDAD	TIEMPOS
Plazo máximo de cuatro (4) meses siguientes a la firma para presentar propuestas a TRANSMILENIO S.A. CUMPLIDO	Los seis (6) concesionarios del Componente Zonal presentaron sus propuestas	Entre septiembre y octubre 2019, con lo cual se cumplió con el plazo estipulado.
Plazo máximo de siete (7) meses para acordar medidas. Si no hay acuerdo, TRANSMILENIO S.A. define medidas a implementar. Con lo acordado entre diciembre de 2019 y enero de 2020 se cumplió con el plazo estipulado en el otrosí, no siendo necesario para TRANSMILENIO S.A. definir las medidas a implementar. CUMPLIDO	Visitas Dirección Técnica de Seguridad y Dirección de Buses a patios de los seis (6) concesionarios para revisar en sitio los dispositivos a emplear, y disposición de pilotos para probar los aditamentos. Concesionarios Consorcio Express, G-Móvil, ETIB, Este Es Mi Bus, Masivo Capital con aditamentos físicos avalados para pilotos, y pilotos en seguimiento para retomar y definir plan de ampliación. Aparte de lo acordado hay 2 concesionarios que están presentando nuevos aditamentos para la flota nueva: Masivo Capital manifestó su intención de instalar torniquete mariposa para su flota nueva. Concesionario Suma presentó un bus de flota nueva con prototipo de torniquete mariposa al cual se le dio aval para implementación.	Entre diciembre 2019 y enero 2020 se acordaron las medidas para cada uno de los seis concesionarios del Componente Zonal.
Plazo máximo a 31 de diciembre de 2021. para implementar medidas en la flota que por especificaciones técnicas lo permita. EN VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO (Se están haciendo las respectivas revisiones de informes finales y de verificación de flota con el acompañamiento de la interventoría).	Reuniones virtuales de retoma y seguimiento del otrosí con concesionarios para proponer visitas, pilotos y empezar a organizar planes de trabajo de ampliación a la máxima flota posible según condiciones técnicas. Los seis (6) concesionarios han dado cuenta de la información arrojada por los pilotos antes de la pandemia y algunos que han retomado toma de información o están monitoreando los ajustes hechos a los aditamentos. Estos informes los están presentando en las mesas de trabajo.	Entre los meses de agosto y noviembre de 2020 se hicieron las mesas de trabajo virtuales de retoma y seguimiento.
	Visitas a patios y retoma de pilotos. Masivo Capital: 2 de julio visita Dirección Técnica de Seguridad y Dirección de Buses a Patio San Bernardino Masivo Capital revisión de torniquete mariposa. Se dio aval para piloto y seguimiento. Visita el 29 de octubre Dirección Técnica de Seguridad y Dirección de Buses a Patio San Bernardino, para revisar complemento y mejora a aditamentos. Este Es Mi Bus: visitas el 14 y el 25 de septiembre Dirección de Buses y Dirección de Seguridad, para revisión de ajustes de aditamento en buses de 40 pasajeros y tipo padrón.	Julio – Noviembre 2020

HITO	ACTIVIDAD	TIEMPOS
	<p>ETIB: visita el 28 de septiembre a patio de carrocería Super Polo para revisión de propuesta de ajuste de aditamento para puerta 3 de buses padrones.</p> <p>Consortio Express: visita el 9 de noviembre a Patio Conejera para explorar medidas complementarias en manejo de hojas de puertas para mitigar la evasión.</p>	
	<p>Presentación de propuesta de plan de implementación y cronograma por parte de cinco de los seis concesionarios.</p> <p>El Concesionario Suma manifestó que las condiciones económicas fruto de los efectos de la pandemia por el COVID-19, no le permiten adquirir el torniquete mariposa como elemento aprobado por TRANSMILENIO S.A. Por esta razón, propusieron la migración a un aditamento anti-evasión que está pendiente por validación en el mes de enero de 2021.</p> <p>A partir de diciembre de 2020 y con los planes de implementación revisados se inició el seguimiento al cumplimiento de implementación en flota con mesas quincenales y / o mensuales de monitoreo, verificación en patios con el apoyo de la interventoría del Componente Zonal y visitas aleatorias a patios, de ser requeridas.</p>	<p>Noviembre – Diciembre 2020</p> <p>Diciembre 2020 – Diciembre 2021</p>

Fuente: Dirección Técnica de Seguridad

En resumen, el otrosí avanzaba en el año 2020 según lo acordado y en los tiempos estipulados para el cumplimiento en lo que se refiere a las medidas anti-evasión.

(iii) Cultura Ciudadana

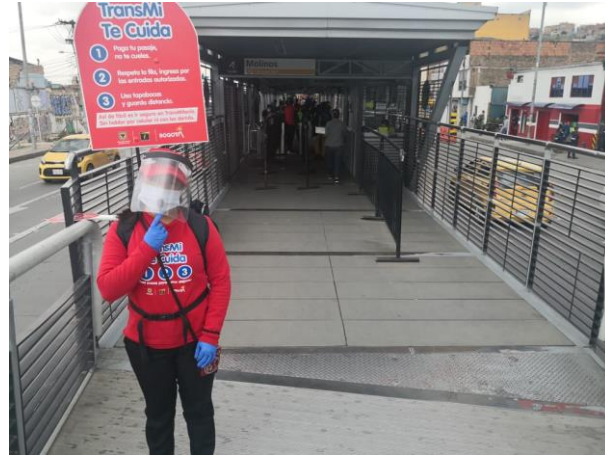
■ Campañas

Bajo esta línea y de la mano con la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones, se realizaron campañas de sensibilización a la ciudadanía y a los infractores sobre los efectos nocivos de la evasión que, si bien han tenido un foco de implementación en portales y estaciones del Sistema, van dirigidas a todos los usuarios de TransMilenio y la ciudadanía en general.

En el mes de agosto se implementó la campaña TransMi Te Cuida, con 3 mensajes esenciales en el marco de la coyuntura por el COVID19:

- Validar el pasaje para hacer un buen uso del Sistema.
- Conservar el distanciamiento social en el uso del Sistema.
- Usar obligatoriamente el tapabocas dentro de portales, estaciones y buses de

TransMilenio.

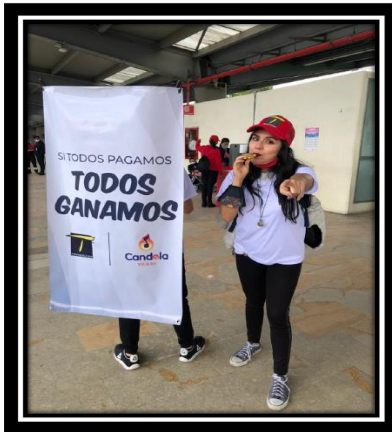


Para los últimos meses del año 2020 y ante la finalización de la primera etapa de cuarentenas y restricciones a la movilidad, se diseñó y se ejecutó la campaña “Si todos pagamos, Todos ganamos”, para prevenir la evasión en el mes de diciembre de 2020 de la mano de la Emisora Candela Estéreo y el Equipo de Pedagogía. Se hicieron activaciones en los Portales de Suba (2 de diciembre), Usme (11 de diciembre) y las Estaciones de San Mateo (4 de diciembre) y Molinos (18 de diciembre).

Se premiaron 4 personas, una por jornada con \$101.900 pesos que entregaba la emisora Candela Estéreo acorde con su dial en la radio 101.9 F.M. El criterio de escogencia obedeció, en primer lugar, a personas que hubiesen validado su pasaje, pero además que se destacaran por alguna conducta sobresaliente en el uso del Sistema, como el apoyo a otros usuarios, la honestidad y su sentido de pertenencia y cuidado de TransMilenio.

También se difundieron cuñas radiales con mensajes y lenguaje más cercano a la población y especialmente a los jóvenes, con la campaña de promoción de la importancia de pagar el pasaje por varias emisoras de la capital bajo el lema “Por un Transmi más Pro, yo pago mi pasaje”, “Si todos pagamos, todos ganamos”, sumado a un movimiento y un concurso por redes sociales donde se invitaba a los radio oyentes a promover ideas para mejorar el Sistema.

En general, esta estrategia de medios permitió 55.519 usuarios de las redes de las emisoras de Candela Estéreo y Vibra Bogotá, 397 interacciones totales y 19.008 reproducciones durante toda la campaña.



En complemento, en el año 2020 se dio continuidad a las estrategias de Mediación Social en el Componente Troncal del Sistema y de Pedagogía para prevenir comportamientos contrarios a la convivencia en TransMilenio, y conmutar multas o cumplir sanciones según lo previsto en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

En el año 2020 se hicieron dos adiciones y prórroga al Contrato 675 de 2019 con el Consorcio Universidad La Gran Colombia y Escuela Galán (UGC – EG), lo que permitió ejecutar hasta el mes de julio de 2020. Su objeto fue *“Implementar los componentes de Pedagogía y Mediación Social dirigidos a los usuarios, actores del Sistema TransMilenio y a las comunidades priorizadas, con el fin de reducir la problemática de evasión, y mejorar la convivencia y la seguridad en el Sistema de Transporte Masivo gestionado por TRANSMILENIO S.A. – TMSA.”*

- Estrategia de Mediación Social

A nivel de evasión del pago, los Mediadores Sociales intervenían en los puntos de portales y estaciones priorizados, con el fin de prevenir y disuadir a las personas de incurrir en el comportamiento de evasión del pago del pasaje para ingresar al Sistema. Las acciones pedagógicas para mitigar la evasión del pago se adelantaban diariamente con los evasores a quienes se sensibilizaba e intervenía para que validaran su pasaje o se retiraran del Sistema. Esto se hacía a través de un discurso que pasaba por los comportamientos individuales y colectivos de la evasión del pago del pasaje, las posibles consecuencias sancionatorias, y los beneficios de pagar el pasaje en la calidad del servicio, en la construcción de ciudad y en la mitigación de fenómenos que afectan la seguridad y la convivencia dentro del Sistema.



Cuando una persona o más ingresaban al Sistema de manera irregular, se activaba la intervención del equipo de Mediación Social. Se invitaba, por medio del discurso pedagógico, a validar su pasaje; sino procedía, se le solicitaba que se retirara de manera inmediata del Sistema y mediante el acompañamiento de la Policía Nacional se aplicaban las medidas establecidas en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, Numerales 7 y 12.

Con el equipo de Mediación Social se logró de enero a julio¹ de 2020 el siguiente trabajo con evasores y paseadores:

- 136.004 evasores del pago sensibilizados, de los cuales 56.091 se devolvieron a validar su pasaje y 35.901 se salieron de la estación.
- Se sensibilizaron 23.748 paseadores.

A esto se suma que entre los meses de septiembre y diciembre de 2020 bajo el CTO633-20 se sensibilizaron 24.303 personas sobre la importancia de validar el pasaje. De esta cantidad, 13.051 personas que representan el **54%** del total de evasores sensibilizados, se devolvieron a validar el pasaje.

- Estrategia de Pedagogía

Teniendo en cuenta las bases de lo implementado con la Universidad Nacional de Colombia en el año 2018, con Grupo IS Colombia en el año 2019 y lo iniciado bajo el Contrato 675 de 2019 con el Consorcio Universidad La Gran Colombia y Escuela Galán (UGC – EG) en el primer trimestre de 2020 con el equipo de Pedagogía entre enero y marzo de 2020 se desarrollaron 873 talleres en los que se sensibilizaron 2.404 personas y se entregaron 2.290 certificados para conmutación o cumplimiento de medida correctiva del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, entre enero y marzo de 2020 en las cuatro carpas en funcionamiento (Portal Américas, Portal Tunal, Portal 80 y Estación Bicentenario).

¹ En el mes de abril la labor de los equipos de Mediación Social se centró en los temas de prevención del COVID -19, por lo tanto, los conteos de evasores y paseadores se suspendieron.



Adicionalmente, entre enero y marzo de 2020 se hicieron intervenciones móviles en 34 estaciones, sensibilizando a 2.437 personas.



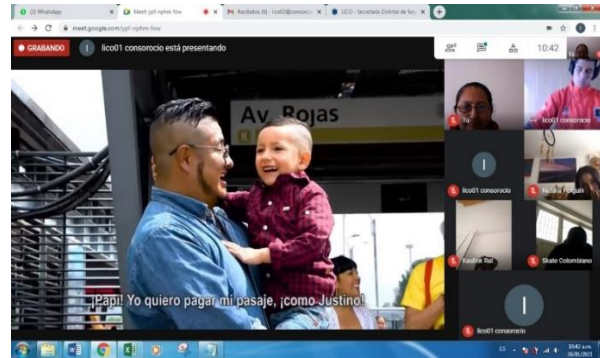
Ahora bien, debido a la situación con la pandemia del COVID-19 se suspendieron las actividades con el equipo de pedagogía entre abril y septiembre y se retomaron bajo el nuevo Contrato 633 de 2020, suscrito con el Consorcio Kahua – Compgenios.

La situación de la emergencia sanitaria obligó a replantear y reinventar la estrategia metodológica, pedagógica y procedimental para el desarrollo de los talleres pedagógicos de conmutación de multas o cumplimiento de medidas correctivas para dar continuidad a la aplicación del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Es así como en conjunto con el equipo de coordinación de Pedagogía del nuevo Contratista se hicieron todas las adaptaciones, se generaron los protocolos, procedimientos y flujogramas de procesos para garantizar los principios de los talleres:

- Oferta virtual para mayor seguridad y comodidad de los infractores.
- Minimizar riesgo de suplantación de quien toma el taller y a quien se certifica.
- Transparencia en la información y las cifras.
- Manejo adecuado del Sistema LICO.
- Espacio lúdico y pedagógico de reflexión y aprendizaje sobre el Sistema y sobre el Código

- Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.
- Transversalidad de la Cultura Ciudadana.
- Búsqueda de cambio de comportamientos contrarios a la convivencia y reconciliación con TransMilenio.
- Mejores usuarios del Sistema y mejores ciudadanos en Bogotá.



Así las cosas, entre el 26 de octubre y el 31 de diciembre de 2020 se desarrollaron 160 talleres virtuales en los que se entregaron 364 certificados para conmutación o cumplimiento de medida correctiva del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, en su mayoría por evasión del pago del pasaje, con 0.26% de reincidencia en la misma conducta.

Otro de los cambios sustanciales para el componente de pedagogía bajo esta vigencia, es que, entendiendo la necesidad de llegar a los usuarios del Componente Zonal y del servicio de alimentación del Sistema, las intervenciones móviles se volcaron no solo hacia los portales y estaciones sino a los paraderos. Allí se hizo presencia, e incluso se abordaron buses llevando mensajes de buen uso del Sistema, de convivencia y seguridad ciudadana, y de la importancia y ventajas de validar el pago del pasaje.



Entre el 8 de octubre y el 31 de diciembre de 2020 se hicieron 5.920 intervenciones móviles con énfasis en la prevención de la evasión del pago y del COVID-19, en 249 paraderos, 9 portales, 142 estaciones, 36 buses, parques, zonas comerciales, zonas residenciales, centros comerciales, puntos en los que se sensibilizaron 60.503 personas y se hizo un taller en punto externo con 19 personas en el Comedor Comunitario Divino Niño de la localidad de Ciudad Bolívar, guardando todos los protocolos de bioseguridad.

- Mobility Challenge

Con el fin de integrar los esfuerzos del sector académico, especialmente en las áreas de las ciencias del comportamiento, en el marco de Movilab Bogotá de la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector, se unieron esfuerzos con TRANSMILENIO S.A. para lanzar un reto en torno a la evasión del pago, buscando desarrollar experimentos de cambios en el comportamiento social de los usuarios, especialmente en los usuarios evasores.

Es así como conjuntamente se diseñaron las condiciones del reto, entre ellas que fueran acciones viables técnicamente y cuyo impacto fuera medible. Su lanzamiento se hizo en el mes de noviembre, y en el mes de diciembre de 2020 se surtió el proceso de aclaración de dudas, difusión del Plan Anti-evasión de TRANSMILENIO S.A., asesoría a los grupos de investigación interesados en participar y selección de las propuestas ganadoras para implementar en el Sistema.

En efecto, el 15 de diciembre de 2020 en el marco de una audiencia virtual con la participación de expertos externos en los temas de movilidad, así como representantes de TRANSMILENIO S.A. y de la Secretaría Distrital de Movilidad, se escucharon las propuestas de los cinco (5) participantes y, después de la evaluación conjunta, se determinó que las propuestas ganadoras eran:

- Universidad de la Sabana - Escuela Internacional de Ciencias Económicas y Administrativas (EICEA).
- Universidad ICESI - Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas.
- Universidad del Rosario - Facultad de Economía.

(iv) Monitoreo

- Seguimiento a validaciones y comportamiento de la demanda en el Componente Troncal del Sistema.
- Monitoreo de la evasión con las cámaras dispuestas para ese fin en cinco (5) estaciones priorizadas.
- Revisión de comportamiento de la evasión en Estación Pradera con el software piloteado.
- Avance en la definición de criterios de priorización para fortalecer las estrategias del Plan Anti – Evasión en los puntos más críticos de “colados”.
- Avance para la adquisición del software de conteo y caracterización de modalidades de evasión para el Componente Troncal en tiempo real.

Ahora bien, el año 2021 estuvo permeado por los impactos de la pandemia durante el 2020, sumados a la coyuntura de Paro Nacional y jornadas de movilización, protesta y problemas de orden público desde el mes de abril de 2021.

Bajo ese contexto, desde el año 2021 quedaron establecidas para el Plan Anti-Evasión las siguientes líneas de trabajo:

- (i) Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad,
- (ii) Monitoreo y caracterización de la evasión,

- (iii) Fortalecimiento de la Infraestructura,
- (iv) Fiscalización

A continuación, se presenta el informe para cada una de estas líneas según lo avanzado en 2021.

(i) Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad

- Trabajo para resignificar el Sistema como un activo de la ciudad y de sus habitantes.
- En el cierre del Contrato de Mediación Social y Pedagogía en el primer trimestre de 2021, se sensibilizaron 134. 231 personas, entre ellas 46.734 de las cuales. Gracias al equipo en vía, 17.315 evasores (un 37%) se devolvieron a pagar su pasaje.
- Acciones pedagógicas y preventivas en el componente Zonal, Alimentación, Estaciones y Portales, a través del Equipo en vía, compuesto por 270 Gestores de Convivencia de TRANSMILENIO S.A.
- Implementación de 3.743 acciones con las cuales lograron sensibilizar a 471.693 personas sobre la importancia de validar el pasaje entre mayo y diciembre de 2021.



- Campañas
 - Piezas impresas creadas por los niños de la Fundación Otero Liévano invitando a tener buenos comportamientos en el Sistema.
 - Tu Vida Vale Más que invita a no arriesgar la vida por colarse.





(ii) Monitoreo y caracterización de la evasión

- Adquisición del diseño e implementación del software de inteligencia artificial y un paquete de 640 cámaras para hacer monitoreo permanente de eventos de seguridad y del fenómeno de evasión en el componente troncal del Sistema.
- Aplicación de una metodología transitoria propia para la medición de la evasión en troncal, para tener una aproximación actual al comportamiento de la evasión.

(iii) Fortalecimiento de la Infraestructura

- Cierre de piloto de puertas automáticas en Estación Santa Lucía
- Elaboración del estándar técnico para las nuevas puertas y revisión de dicho estándar a la luz de los hechos de vandalismo en el Sistema durante 2021, haciendo que se migre del vidrio hacia materiales más resistentes como lámina microperforada.
- Estructuración de licitación para cambio de puertas automáticas.
- Adjudicación en diciembre de 2021 de licitación para cambiar las puertas automáticas bajo la Licitación Pública No. TMSA-LP-12-2021 que contempló tres lotes para un total de un primer paquete de 24 estaciones del Sistema.
- Adjudicación de contrato de interventoría para hacer seguimiento exhaustivo a los contratos de puertas.
- Trabajo con el Concesionario de Recaudo, Recaudo Bogotá S.A.S. para diseñar un plan de trabajo de cambio de Barreras de Control de Acceso en portales y estaciones priorizados por evasión.
- Más de 5.800 buses con aditamentos anti-evasión para mitigar modalidades por debajo y 2x1 de la flota comprometida en el otrosí estructural firmado en 2019 con los seis (6) concesionarios de la Fase III del Componente Zonal del Sistema.
- Revisión de cumplimiento de normas técnicas y aspectos de emergencias y contingencias para aprobación e instalación de los aditamentos.

- Incidencia con el IDU y Empresa Metro para la incorporación de infraestructura anti-evasión (puertas y Barreras de Control de Acceso) en los proyectos Primera Línea del Metro de Bogotá y Troncal Av 68.

(iv) Fiscalización

- Control, disuasión y sanción según lo previsto en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.
- Con el Comando Servicio Transporte Masivo de la Policía Metropolitana de Bogotá se aplicaron 75.199 comparendos por los numerales 7 y 12 del Artículo 146 del Código durante 2021.
- Nuevo Convenio entre TRANSMILENIO S.A. y la Policía Nacional para apoyos en convivencia, seguridad y evasión por \$6.900 millones de pesos.
- Servicio de Vigilancia Privada – personal que apoya con acciones de disuasión a evasores.
 - 2021: 150 Servicios en 96 puntos del componente troncal bajo nuevo contrato entre julio y diciembre.
 - Se cerró el año 2021 (desde el 20 de diciembre) con 42 servicios en 29 puntos del componente troncal del Sistema por ahorro presupuestal.

3. Sírvase indicar el presupuesto asignado y ejecutado para la implementación de las cuatro líneas de trabajo del Plan Estratégico Anti-Evasión del SITP para los años 2020 y 2021.

En la siguiente tabla se puede observar el presupuesto disponible y el ejecutado para las vigencias 2020 y 2021, teniendo en cuenta que en el año 2020 hubo cierre del Plan Distrital de Desarrollo anterior e inicio del nuevo:

Vigencia	PDD	Proyecto	Meta	Presupuesto disponible	Presupuesto ejecutado
2020 (Enero-Junio)	Bogotá Mejor Para Todos	Gestión de la Seguridad del Sistema de Transporte Público Gestionado Por TRANSMILENIO S.A.	Diseñar e implementar 1 plan para reducir la problemática de la evasión en el Sistema, incluyendo medidas de corto, mediano y largo plazo.	7.580.076.364	7.580.076.364
2020 (Julio – Diciembre)	Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI	Desarrollo y Gestión para Mitigar la Evasión en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá	Reducir en 2 puntos porcentuales la evasión en el SITP	9.219.107.337	9.219.107.337
2021	Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI	Desarrollo y Gestión para Mitigar la Evasión en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá	Reducir en 2 puntos porcentuales la evasión en el SITP	14.049.436.000	14.046.951.937

Fuente: Dirección Técnica de Seguridad – TRANSMILENIO S.A.

4. ¿Cuáles son las medidas anti-evasión implementadas por los concesionarios para la operación del componente zonal del SITP?

Entre mayo y junio de 2019 se firmó un otrosí a los contratos de concesión de la operación en el componente zonal, en el que se estableció que los concesionarios adoptarían, por su cuenta y riesgo, medidas anti-evasión, para ayudar a mitigar esta problemática en sus modalidades por debajo, 2x1 y 3x1. Para este fin, debían presentar propuestas a implementar en la flota que cuente con las especificaciones técnicas requeridas para ello y tendrían un plazo máximo de siete (7) meses contados desde la entrada en vigor del Otrosí para acordar las medidas con el Ente Gestor. Posteriormente, se estipuló un tiempo inicial hasta el 31 de diciembre de 2021 para la implementación.

Respecto al diseño de los dispositivos, los concesionarios presentaron varios dispositivos a evaluar, en los cuales unos de los criterios que se tuvieron en cuenta fue el cumplimiento de las **Normas Técnicas Colombianas (NTC)** que rigen y establecen las características y condiciones técnicas para los vehículos automotores que prestan el servicio de transporte público de

pasajeros, así como lo relacionado con las salidas de emergencia y el ingreso de la población con movilidad reducida.



Vale la pena tener en cuenta, que si bien es cierto al instalar este dispositivo se disminuye el espacio de acceso, éste es el suficiente para que una persona con o sin discapacidad, o de contextura gruesa, o una mujer en condición de embarazo pueda acceder al vehículo. Debe resaltarse que, si alguna persona presenta mayor dificultad para el ingreso por la puerta delantera del vehículo, puede tener acceso por alguna de las otras puertas, obviamente con la condición de que haga la respectiva validación de su pasaje, para garantizar su derecho a la movilidad.

Adicionalmente, en el marco del Comité de Seguridad Física y Anti- Evasión, así como de otros espacios bilaterales o donde confluyen los distintos concesionarios de operación del componente zonal, se vienen revisando otro tipo de estrategias complementarias que ayuden a mitigar las problemáticas de inseguridad, evasión y elusión del pago en la ciudad.

5. ¿Cuál es el avance en la implementación del software de inteligencia artificial para medir la evasión del pago en el SITP?

El avance actual en la implementación del software de inteligencia artificial es del 46 % y se encuentra acorde con el cronograma estipulado. Se espera que hacia el segundo semestre de 2022 el aprendizaje del software se haya completado en un 95% y los datos de la medición del porcentaje de evasión en los puntos del componente troncal donde sea aplicado dicho software sean certeros.

6. ¿Cuáles son los resultados de las sesiones de la Mesa Anti-Evasión sobre la revisión de las estrategias de cultura ciudadana?

Esta Mesa de trabajo inició sesiones en el mes de julio de 2021 con el liderazgo de la Secretaría Distrital de Cultura y la participación de la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, así como la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones y la Dirección Técnica de Seguridad.

En el marco de la Mesa, en el segundo semestre del año 2021 se revisaron antecedentes de investigaciones y buenas prácticas de cultura ciudadana en el mundo, en sistemas de transporte

masivo en Bogotá y en el mismo Sistema TransMilenio en los últimos años que sirvieran de referencia para nuevas propuestas en esta materia.

Adicionalmente, se hizo una revisión de los resultados preliminares de la encuesta que aplicó el Observatorio de Culturas en algunos puntos del Sistema en el último trimestre de 2021.

Con estos insumos se prevé la construcción de un Plan de Acción con estrategias de cultura ciudadana interinstitucionales dirigidas hacia una nueva narrativa de apropiación del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá, que permitan generar un nuevo relacionamiento con el usuario y con los ciudadanos de manera que se entienda la importancia de la validación del pasaje y los efectos nocivos de la evasión del pago.

7. ¿Cuánto ha gastado el Distrito en estrategias de cultura ciudadana para evitar la evasión del pago en el SITP?

Estrategias adelantadas desde la Dirección de Seguridad:

En los últimos años, con el apoyo de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Fundación Gilberto Alzate Avendaño, entre otras entidades, se han desarrollado iniciativas de cultura ciudadana, orientadas a mejorar el sentido de apropiación por el Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá.

En 2020 y 2021 hubo intervenciones de SmartFilms con el Sistema: una enfocada en mujer y otra en los héroes del Sistema. Igualmente, en el segundo semestre de 2021 se hicieron intervenciones en las estaciones Ricaurte y Salitre El greco con la estrategia *Tejiendo Historias* que manejaba un discurso unificado de cultura por tema de vandalismo y recuperación de estaciones. Sin embargo, estas intervenciones fueron en general para cuidado y entendimiento del Sistema como un bien público, más no específicamente para evasión del pago.

Adicionalmente, sin recursos de TRANSMILENIO S.A. pero con gestión de entidades como la Secretaría Distrital de Movilidad, del Banco Interamericano de Desarrollo, de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, desde el segundo semestre del año 2020 se avanzó en la planeación de la estrategia del Mobility Challenge que era una convocatoria a grupos, centros o similares de investigación en Instituciones de Educación Superior IES del país con capacidades e interés en el diseño, implementación y evaluación de intervenciones basada en ciencias del comportamiento para dar alternativas de mitigación al desafío de la evasión en el Sistema de transporte masivo TransMilenio.

En particular, esta acción buscaba combinar ciencia, participación e infraestructura para transformar creencias, comportamientos y ajustes a los protocolos e infraestructura de uso y apropiación del Sistema para comprender, reducir y transformar uno de los problemas de comportamiento más conocidos en el sistema: la evasión.

Se surtieron las siguientes etapas: 1) Postulación de equipos de IES, 2) Revisión de requisitos mínimos habilitantes, 3) Jornada de co-creación, 4) Priorización de intervenciones a experimentar, y se adelantó parte de la etapa 5) Planeación del experimento. Sin embargo, dadas las reestructuraciones en la Secretaría de Movilidad y los recortes presupuestales para el año

2022 en TRANSMILENIO S.A., por ahora este proyecto está suspendido y estamos revisando y gestionando los recursos y apoyos que permitan desarrollarlo a satisfacción.

El monto de los recursos invertidos en este tema deberá ser reportado por la Secretaría Distrital de Movilidad, que fue la entidad líder en el proceso.

Adicionalmente, las actividades de prevención, sensibilización, pedagogía frente a la evasión del pago, enmarcadas en la línea de trabajo de Cultura Ciudadana, estuvieron solventadas por los contratos que brindaban las piezas comunicativas para las campañas desarrolladas por el Ente Gestor (entre ellas las de evasión), y el personal y logística de soporte de los equipos de Mediación Social y Pedagogía hasta abril de 2021 y del equipo de Gestores de Convivencia TM a partir de mayo de 2021, cuyos rubros fueron ejecutados así:

Para el año 2020:

CTO	Contratista	Requerimiento	Valor
CTO686-19	Douglas Trade S.A.S	DSC7 Adición y prórroga al Contrato 686 de 2019 cuyo objeto es: "Contratar la prestación de servicios para la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en todo lo relacionado con actividades BTL en el marco de la estrategia planteada por la entidad."	\$ 650.000.000
CTO675-19	UGC - Escuela Galán	DSC4 Adicionar y prorrogar el CTO675-19 cuyo objeto es "Implementar los componentes de Pedagogía y Mediación Social dirigidos a los usuarios, actores del Sistema TransMilenio y a las comunidades priorizadas, con el fin de reducir la problemática de evasión, y mejorar la convivencia y la seguridad en el Sistema de Transporte Masivo gestionado por TRANSMILENIO S.A. – TMSA."	\$ 2.945.375.320
CTO605-19	Arena Communications Colombia SAS	DSC110 Adición al contrato 605 de 2019 cuyo objeto es: "contratar la prestación de servicios para la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en todo lo relacionado con actividades de ATL en el marco de la estrategia de comunicaciones planteada por la subgerencia"	\$ 700.000.000
CTO675-19	UGC - Escuela Galán	DSC177 Adicionar y prorrogar el CTO675-19 cuyo objeto es "Implementar los componentes de Pedagogía y Mediación Social dirigidos a los usuarios, actores del Sistema TransMilenio y a las comunidades priorizadas, con el fin de reducir la problemática de evasión, y mejorar la convivencia y la seguridad en el Sistema de Transporte Masivo gestionado por TRANSMILENIO S.A. – TMSA."	\$ 2.523.461.044
CTO633-20	Consortio K-HUA Compgenioss TM	DSC178 Implementar los componentes de Mediación Social y Pedagogía dirigidos a los usuarios y actores del Sistema TransMilenio, con el fin de mejorar la convivencia y seguridad, fomentar la cultura ciudadana, mitigar la problemática de evasión del pago y prevenir la propagación del COVID-19 en el Sistema de Transporte Masivo gestionado por TRANSMILENIO S.A. - TMSA.	\$ 8.814.953.259

Para el año 2021 la inversión fue en el Equipo de Gestores de Convivencia, que apoya en todos los temas de convivencia y seguridad en el Sistema y, de manera prioritaria, la prevención y sensibilización sobre la importancia de validar el pasaje.

Los rubros destinados en la pasada vigencia para este fin fueron:

Vigencia	Meta	Requerimiento De Contratación	Presupuesto
2021	Reducir en 2 puntos porcentuales la evasión en el SITP	Contratación de todo el Equipo en vía y de apoyo de Gestores de Convivencia TM.	\$7.194.072.500
2021	Reducir en 2 puntos porcentuales la evasión en el SITP	Megáfonos para los Gestores de Convivencia TM.	\$13.316.520
2021	Reducir en 2 puntos porcentuales la evasión en el SITP	Prendas de identificación de los Gestores de Convivencia TM.	\$62.953.970
2021	Reducir en 2 puntos porcentuales la evasión en el SITP	Transporte de los Gestores de Convivencia de primeros y últimos turnos de operación y contingencias.	\$183.467.592

8. ¿Cuál es el promedio de personas que no pagaron el pasaje en el SITP en sus componentes zonal y troncal para las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021 y lo corrido del 2022?

Como antecedente, se recuerda que en 2018 TRANSMILENIO S.A. contrató un estudio con la Universidad Nacional de Colombia, que tenía por objetivo específico estimar el porcentaje de ingresos no válidos en el componente troncal de TransMilenio en una semana típica, esto es, aquella en donde hay movimiento regular de trabajadores y estudiantes.

El resultado primordial del estudio fue contar con la línea base de evasión entre el año 2018 y el año 2019, porcentaje de evasión que fue estimado en **quince punto treinta y seis por ciento (15.36%)**, con un coeficiente de variación de cuatro punto cincuenta y nueve por ciento (4.59%); es decir, el porcentaje de evasión en el componente troncal puede tener un límite inferior de trece punto noventa y ocho por ciento (13.98%) y un límite superior de dieciséis punto setenta y cinco por ciento (16.75%). El nivel de confianza de las estimaciones de la muestra fue del noventa y cinco por ciento (95%).

En lo que se refiere a la línea de base de evasión en el componente zonal, en virtud de la Cooperación Técnica No Reembolsable N°. ATN/OC-15830-CO suscrita entre el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), la Secretaría Distrital de Movilidad contrató la *“Consultoría para la realización del diagnóstico de la información componente zonal, diseño de escenarios muestrales y la metodología de recolección de datos y formulación de recomendaciones para el levantamiento de línea base y caracterización del evasor en el componente zonal (servicios urbanos, complementarios, especiales y de alimentación), del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP)”*.

La primera fase del estudio de la línea base de evasión en el componente zonal inició en noviembre de 2018 y entregó como producto, en mayo de 2019, el diseño de las metodologías e instrumentos de recolección de datos cuantitativos y cualitativos de la evasión en ese componente

(incluyendo alimentación) de TransMilenio, los cuales se prevén aplicar en campo en esta Administración, para obtener una mejor comprensión de la problemática, y así focalizar mejor los recursos, esfuerzos y medidas en materia de fiscalización, infraestructura y cultura ciudadana hacia los usuarios de los buses zonales, complementarios, especiales y de alimentación.

Teniendo en cuenta que en el año 2021 no hubo una demanda estable, a lo que se sumó una serie de cambios operacionales que se incorporaron para el componente zonal y para el servicio de alimentación (validación a bordo), y con el fin de emplear de forma adecuada los recursos destinados para este fin, se consideró que lo más prudente era seguir el monitoreo del Sistema y esperar unas condiciones más favorables para la ejecución del trabajo de campo de este estudio que arrojará una línea de base confiable y rigurosa desde lo técnico y lo estadístico.

Desafortunadamente, para el año 2022 no se cuenta con los recursos para desarrollar este estudio, ante lo cual se están revisando alternativas internas para analizar la viabilidad de levantar información en campo con el fin de cuantificar la evasión en el componente zonal.

Ahora bien, en consideración a lo expuesto, la información sobre el promedio de personas que no pagaron el pasaje en el SITP en su componente zonal para las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021 y lo corrido del 2022, y troncal para las vigencias 2020, 2021 y la parte del 2022, no está disponible.

Para determinar los promedios de la problemática en cada año, se requeriría, por una parte, de un estudio permanente -como el que realizó la Universidad Nacional- que estimara la evasión en una semana típica, o de un sistema tecnológico que permitiera medir la evasión periódicamente o incluso en tiempo real en el Componente Troncal; y por otra parte, hacer la medición inicial para lo concerniente al Componente Zonal y al servicio de alimentación, insumos con los que no contamos en la actualidad para brindar la información específica que solicitan.

El Ente Gestor se está orientando en el caso del componente troncal, hacia la alternativa tecnológica, mediante la adquisición que se hizo hacia los últimos meses del año 2021, del software de inteligencia artificial y de un paquete inicial de cámaras, buscando implementar desde el año 2022 el Sistema de Monitoreo de la Evasión, que se prevé vaya teniendo una expansión y ampliación a mediano y largo plazo en todas las Estaciones y Portales de TransMilenio, para así contar con una medición periódica y certera de las personas que evaden el pago en el Sistema Integrado de Transporte Público.

9. ¿Cuál es el valor que se dejó de recaudar por los "colados" en el SITP en sus componentes zonal y troncal para las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021 y lo corrido del 2022? Discrimine por componente y año.

En concordancia con la respuesta a la pregunta anterior, TRANSMILENIO S.A. cuenta con la línea base de evasión desde el 2019, la cual comprendió solamente el componente troncal. Sin embargo, este porcentaje es una fotografía del comportamiento de la evasión en noviembre de 2018 y su alcance era la estimación global de la proporción de usuarios que evaden el pasaje, y la estimación de la proporción de usuarios que evaden el pasaje para las desagregaciones de tipo de día (hábiles, sábados y domingos) y franja horaria (transición, pico y valle).

Por lo tanto, no es posible actualmente contar con el valor que se dejó de recaudar por los "colados" en el SITP en sus componentes zonal para las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021 y lo corrido del 2022 y troncal para las vigencias 2018, 2020, 2021 y lo corrido del 2022.

Solamente y gracias al estudio finalizado y publicado en el año 2019 con el porcentaje oficial del 15.36% de la evasión en el componente troncal, se pudo establecer según los cálculos hechos con el equipo técnico – estadístico de TRANSMILENIO S.A., con base en la tarifa técnica de \$2.129 (al mes de marzo de 2019), que el número aproximado de evasores al año en 2018 -2019, era de 104.349.614, lo que representaba una pérdida anual de \$ 222.937.893.376, recurso que resultaría fundamental para mejorar la calidad del servicio y ampliar la infraestructura del Sistema.

10. ¿Cuáles son las razones identificadas por el Distrito para que una persona decida no pagar el pasaje?

Al respecto, TRANSMILENIO S.A. no cuenta con un estudio de caracterización del fenómeno de la evasión y de los evasores en el Sistema. Sin embargo, al ser la evasión del pago un fenómeno intrínseco a los Sistemas de Transporte Público en el mundo, la literatura mundial sobre el tema, especialmente en Europa y Australia, y algunos análisis derivados de la ejecución del Contrato 564 de 2017 con la Universidad Nacional de Colombia, han dado luces sobre las principales motivaciones para la evasión del pago:

- Baja percepción de fiscalización y de capacidad sancionatoria, que impulsa la evasión del pago.
- Nivel de satisfacción con el servicio, conocimiento de las multas y reincidencia son factores determinantes en la evasión.
- Daño de las máquinas distribuidoras o de recarga.
- Por bajos ingresos.
- Por costos de tiquetes muy elevados.
- Porque los trayectos que se usan son cortos.
- Por falta de tiempo para comprar un tiquete.
- Por falta de controles.
- Análisis costo – beneficio entre riesgos de ser multado o de accidente vs evasión del pago.
- Infraestructura que facilita la evasión del pago.
- Bajo sentido de apropiación y pertenencia por el Sistema de Transporte Público.
- Baja aprobación o credibilidad hacia el gobierno.

A nivel de perfiles de los evasores la literatura da cuenta de que en su mayoría los evasores son hombres y la población juvenil es la más propensa a la evasión entre otras por las siguientes razones:

- Deseo de transgredir las normas en esa edad.
- Demostración de valentía en los grupos o colectivos a los que pertenece.
- Atracción por el riesgo de lo no permitido.
- Actitud reaccionaria frente a los precios de los tiquetes.
- Bajos ingresos y priorización de la destinación de estos.
- Segmento de la población más golpeado por la situación económica y la pobreza.

Y varios estudios a nivel mundial han establecido algunas tipologías de evasores:

- Evasor involuntario
- Evasor oportunista
- Evasor económico
- Evasor en eventos (sociales, deportivos, culturales)
- Evasor político o protesta.
- Evasor sistemático (un subtipo comete otro tipo de delitos o conductas, otro subtipo se especializa con medios tecnológicos para evadir).

Es importante reseñar que estas categorías se pueden entrecruzar.

11. Teniendo en cuenta el aumento de tarifas realizado en la actual vigencia, en donde el servicio zonal quedó en \$2.450 y el servicio troncal en \$2.650, sírvase indicar con este incremento ¿En cuánto se espera reducir el déficit del SITP durante los próximos años?

De acuerdo con el estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria de diciembre de 2021, con el incremento de tarifas a los usuarios de \$150 tanto en el componente troncal como zonal pero no a las poblaciones vulnerables, se espera que el déficit no sea mayor en aproximadamente \$93 mil millones si no se hubiera realizado ningún aumento.

En cuanto a los próximos años, el diferencial tarifario y su posible ampliación o reducción, dependerá de la política tarifaria definida en cada administración distrital.

12. ¿Cómo participa la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en el Plan Estratégico Anti-Evasión del SITP?

La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en tanto cabeza del Sector Seguridad y ente distrital rector de las estrategias en esta materia es fundamental en gran parte de las acciones para mejorar la convivencia y la seguridad en el Sistema Integrado de Transporte Público.

En el marco del Plan Integral de Seguridad para el SITP que se viene construyendo y del Plan Estratégico Anti-Evasión en específico, se mantiene diálogo permanente con dicha entidad para articular acciones preventivas y de control con la Policía Metropolitana de Bogotá y con equipos como los Gestores de Convivencia, tanto para el día a día en la interacción del Sistema con los entornos en la ciudad, como para los días específicos de movilizaciones sociales, de jornadas de protesta y aquellos en los que se cometen actos de vandalismo y contra el orden público, y que pueden incidir directa o indirectamente para agudizar la evasión del pago en el Sistema.

Particularmente para la construcción conjunta de las estrategias anti-evasión, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia participa permanentemente en el Comité de Seguridad Física y Anti-Evasión con periodicidad mensual (mínimo), espacio en el que se hace planeación, seguimiento y retroalimentación con los actores del Sistema (Concesionarios de operación, Concesionario de Recaudo, Policía Nacional, TRANSMILENIO S.A.), de las acciones a implementar en materia de mitigación de la evasión del pago, como un fenómeno que afecta la convivencia y la seguridad en el Sistema.

Adicionalmente, delegados de dicha Secretaría, del equipo que se encarga de gerenciar a nivel distrital la aplicación del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, participan permanentemente en la Mesa Anti-Evasión de Cultura Ciudadana sobre la que se hizo referencia en la respuesta a la pregunta N° 6 del presente cuestionario.

13. ¿Cuántos comparendos han sido impuestos por comportamientos contrarios a la convivencia asociados a colados en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) durante los años 2018, 2019, 2020, 2021 y lo corrido del 2022? Discrimine por año.

La información oficial concerniente a imposición de comparendos por evasión del pago del pasaje en el Sistema Integrado de Transporte Público corresponde a la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y a la Policía Nacional, pues son ellos los administradores del Sistema LICO y del Registro Nacional de Medidas Correctivas, respectivamente.

14. ¿Cuántas personas han resultado lesionadas y/o fallecidas por el intento de ingreso irregular a las estaciones o portales de Transmilenio durante los años 2018, 2019, 2020, 2021 y lo corrido del 2022? Discrimine por año.

En la siguiente tabla se pueden observar las cifras registradas para lesionados y fatalidades año a año desde 2018:

	LESIONES	FATALIDADES
2018	36	13
2019	55	8
2020	9	1
2021	3	0
2022	0	0

*La cifra de 2022 es con corte al día 25 de enero.

Fuente: Dirección Técnica de Seguridad – TRANSMILENIO S.A.

15. ¿Cuántas personas han sido embargadas por evadir el pago en Transmilenio desde la entrada en vigencia de la Ley 1801 de 2016 "Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana"? Discrimine por año.

Los datos oficiales sobre recaudo, pagos, conmutaciones y procesos de cobro o embargo por los comparendos relacionados con los numerales 7 y 12 del Artículo 146 del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana corresponden a la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Gobierno y a la Secretaría Distrital de Hacienda.

Tampoco compete a TRANSMILENIO S.A., en atención a las siguientes consideraciones jurídicas:

1. De conformidad con lo establecido en los artículos 20, 172 y 173 de la Ley 1801 de 2016 (citada en el cuestionario), TRANSMILENIO S.A. no es la autoridad competente para la imposición de comparendos, cualquiera que sea la infracción cometida (incluyendo la evasión del pago del pasaje).

2. La entidad tampoco es la beneficiaria de los recursos recaudados a partir del pago comparendos².
3. Como consecuencia de lo anterior, tampoco es de competencia de TRANSMILENIO S.A. iniciar y adelantar las acciones tendientes al cobro de los comparendos impuestos³, ni solicitar o imponer medidas de embargo y/o secuestro de bienes de propiedad de quienes incumplan dichos pagos.
4. En virtud de lo dispuesto en la Ley 1581 de 2012, el artículo 184 de la Ley 1801 de 2016 y demás normas aplicables en materia de protección de datos personales, TRANSMILENIO S.A. no se encuentra legitimada para tener en su posesión las bases de datos de las personas a quienes se haya impuesto comparendos.

16. ¿Cuál es el plan de trabajo para el suministro e instalación de las puertas automáticas para las estaciones de Transmilenio contratadas bajo la Licitación Pública No. TMSA-LP-12-2021 adjudicada el pasado 21 de diciembre de 2021?

En lo relacionado con la Licitación Pública No. TMSA-LP-12-2021, nos permitimos informar que se suscribieron los siguientes contratos:

-Contrato: 1285-21 - **Contratista:** Assa Abloy
-Contrato: 1286-21 – **Contratista:** Consorcio Nautilus

Los contratos fueron suscritos con un plazo de ejecución de 35 meses dentro de los cuales están definidas las siguientes Fases:

Fase I de Suministro e Instalación: Esta fase tendrá un plazo máximo de once (11) meses.

Fase II de Mantenimiento: El inicio de esta fase se contará para cada puerta instalada, puesta en funcionamiento y recibida a satisfacción por el interventor y tendrá un plazo de veinticuatro (24) meses.

Mediante estos contratos se tendrá el suministro, instalación y mantenimiento para un total de 693 puertas que serán instaladas en un conjunto de 24 estaciones distribuidas en 3 lotes.

El desarrollo de las mencionadas fases de ejecución del contrato, están determinadas por las obligaciones y plazos que fueron establecidos desde el anexo técnico del proceso y que se indican en el siguiente cronograma:

² Parágrafo del artículo 180 de la Ley 1801 de 2016.

³ Parágrafo del artículo 183, ibidem.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DE SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE PUERTAS AUTOMÁTICAS Y EQUIPOS COMPLEMENTARIOS PARA ESTACIONES

FASE	PLAZO EN MESES Y DÍAS CALENDARIO	OBLIGACIONES
INICIO CONTRATO	Corresponde a la suscripción del Acta de Inicio del Contrato.	1. Suscripción del Acta de Inicio del Contrato.
FASE I – Suministro e Instalación	Dentro de los quince (15) días siguientes a la suscripción del Acta de Inicio del Contrato.	2. Presentación del plan de trabajo y cronograma.
FASE I – Suministro e instalación	Dentro de los dos (2) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio.	3. Documento de diseño de detalle de las puertas automáticas a suministrar.
FASE I – Suministro e instalación	Dentro de los tres (3) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio.	4. Entrega e instalación de prototipo de una (1) puerta automática sencilla (2 hojas) y una (1) puerta doble (4 hojas).
FASE I – Suministro e instalación	Dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio.	5. Informe con plan de trabajo y cronograma detallado para desarrollo de actividades de instalación.
FASE I – Suministro e instalación	Dentro de los cinco (5) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio.	6. Entrega de informe de avance de fabricación y / o importación de las puertas a suministrar.

FASE I – Suministro e instalación	Dentro de los ocho (8) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio.	7. PUERTAS AUTOMÁTICAS PUESTAS EN BOGOTÁ. El término puestas en Bogotá hace referencia a que estas puertas pueden encontrarse instaladas y/o en bodegas de almacenaje que el contratista disponga para tal fin.
FASE I – Suministro e instalación	Máximo dentro de los once (11) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio.	8. Instalación y puesta en funcionamiento de la totalidad de las puertas automáticas y equipos complementarios que hacen parte del contrato.
INICIO FASE II – Mantenimiento y soporte técnico	A partir de la instalación y puesta en funcionamiento y recibo a satisfacción de la primera puerta automática en estación, hasta el cierre o finalización del contrato.	9. Suscripción del Acta de Inicio de Fase II de Mantenimiento y Soporte Técnico.
FINALIZACIÓN FASE II – Mantenimiento y soporte técnico	A la finalización de los 24 meses de Mantenimiento y Soporte Técnico para todas las puertas suministradas e instaladas por el Contratista.	10. Suscripción de Acta de Finalización de la Fase II de Mantenimiento y Soporte Técnico.

Fuente: Dirección Técnica de Seguridad – TRANSMILENIO S.A.

Con lo anterior, se puede verificar que, para la Fase I, dentro los quince (15) días siguientes a la suscripción del Acta de Inicio del Contrato, el contratista deberá presentar el plan de Trabajo y cronograma del contrato, cuya información podrá ser suministrada una vez sea presentada y aprobada para su ejecución.

17. ¿Se han realizado evaluaciones de impacto y de resultado sobre el Plan Estratégico Anti-Evasión del SITP? De ser afirmativa la respuesta adjunte dicha información.

Sobre este punto, debemos señalar que TRANSMILENIO S.A. no cuenta con estudios o evaluaciones de impacto y de resultado del Plan Estratégico Anti-Evasión del SITP.

Sin embargo, en el marco de la línea de trabajo de Monitoreo y Caracterización de la Evasión, en los próximos años se busca:

- Establecer el sistema de monitoreo de la evasión con cámaras, software de inteligencia artificial y recurso humano para hacer seguimiento a la evasión en los puntos más críticos del componente troncal, y medición periódica de los niveles de evasión en el componente troncal.
- Lograr la implementación de la segunda fase de levantamiento de la línea de base de evasión zonal siempre y cuando las condiciones del Sistema por la emergencia sanitaria del COVID19 y por aspectos técnicos, operacionales y presupuestales lo permitan.
- Crear indicadores de seguimiento tanto al fenómeno de la evasión como del impacto de las estrategias implementadas en el marco del Plan Anti – Evasión.

18. ¿Qué obras de infraestructura se han realizado en las estaciones de Transmilenio para prevenir y mitigar el fenómeno de colados en Bogotá?

En los últimos cinco años TRANSMILENIO S.A. ha ido avanzando en acciones de infraestructura que permitan mitigar la evasión del pago. Las más importantes se reseñan a continuación:

- En el año 2018 se implementaron realces en 10 estaciones del Componente Troncal del Sistema, para evitar la evasión por los espacios entre vagones.
- Al corte del 31 de diciembre de 2019, la ciudad contaba con barreras perimetrales instaladas en 44 puntos de la troncal del Sistema TransMilenio para minimizar la evasión por las puertas de las estaciones y plataformas de algunos portales, precisamente, para disuadir y minimizar los riesgos de la evasión del pago de pasaje por las puertas. Igualmente, se hizo una ampliación de barreras perimetrales en el punto de Banderas hacia la plataforma sur de alimentación con el fin de minimizar riesgos de evasión, paseadores y accidentalidad vial.
- En Portal Tunal para evitar la evasión entre plataformas y zonas peatonales a zonas pagas se hizo instalación de malla y celosía.
- Se implementaron Barreras de Control de Acceso Tipo Pasillo Motorizado y Piso – Techo en las estaciones del TransMiCable de Ciudad Bolívar.
- Se adelantaron consultorías para evaluar los componentes de infraestructura actual a nivel de torniquetes y puertas, determinar la existencia en el mercado de Barreras de Control de Acceso (BCA) y puertas automáticas que pudieran servir para el Sistema, los usuarios, y para preparar pruebas piloto para identificar el impacto de elementos de puertas y BCA anti – evasión.
- El 24 de octubre de 2019 se adjudicó la Licitación LP-12-2019 para la adquisición de puertas para desarrollar el piloto en la Estación Santa Lucía. En conjunto con Recaudo Bogotá S.A.S., se dio apertura el 24 de diciembre de 2019 a la Estación Santa Lucía con nuevas Barreras de Control de Acceso Anti – Evasión, tipo piso – techo y pasillo motorizado (para población en condición de discapacidad) para desarrollar pruebas del comportamiento y el impacto de esta nueva infraestructura en la mitigación de la evasión.
- Como en el año 2020 se logró el desarrollo de los pilotos de Barreras de Control de Acceso tipo pasillo motorizado y piso techo (similares a las que se implementaron en TransMiCable), y de puertas anti-evasión en la estación Santa Lucía, en el año 2021 se revisaron los

resultados y análisis de esos pilotos y sirvieron como insumo para tomar las decisiones gerenciales sobre cambios en infraestructura para las Estaciones y Portales existentes del Componente Troncal del Sistema, así como para las nuevas troncales en la ciudad.

- En 2021 se estructuró, desarrolló y adjudicó el proceso de licitación para el cambio de puertas automáticas que permitirán mitigar la evasión del pago en 24 estaciones.
- También en el año 2021 y luego de emitido el laudo arbitral del litigio con Recaudo Bogotá S.A.S., se iniciaron los diálogos para diseñar el plan de trabajo para el cambio de Barreras de Control de Acceso en puntos de portales y estaciones, críticos por evasión del pago.

Cordial saludo,

ÁLVARO JOSÉ RENGIFO CAMPO
Gerente General
TRANSMILENIO. S.A.

Aprobó: Luz Janeth Forero – Directora Técnica de Seguridad
Yolima Pérez Ariza – Subgerente de Atención al Usuario y Comunicaciones
Nubia Quintero Hernández – Directora Técnica de Modos Alternativos
Ana Catalina Villa Doutreligne – Subgerente Económica
Tatiana García Vargas – Subgerente Jurídica

Proyectó: Paola Martínez/ Kristell Quiroga – Dirección Técnica de Seguridad
Mabel Carrasquilla/ Diana González/ Yanira Vargas – Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones
Gabriel Grimaldo/ Milton Ramírez – Dirección Técnica de Modos Alternativos
German Arbeláez N/ Karen Torres – Subgerencia Económica
Cristina Niño – Subgerencia Jurídica

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.