

**MODELO DE ALERTAS Y PREVENCIÓN DE ATAQUES A LA
INFRAESTRUCTURA FIJA O MÓVIL DEL SISTEMA
INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SITP**
Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia
Junio de 2022



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD, CONVIVENCIA
Y JUSTICIA

Contenido

1. PRESENTACIÓN	3
2. INTRODUCCIÓN.....	5
3. MARCO NORMATIVO:.....	6
4. CARACTERIZACION, CONTEXTUALIZACION Y ANTECEDENTES.....	9
4.1. CARACTERIZACIÓN	9
4.1.2. Caracterización del Sistema Integrado de Transporte público – SITP	9
Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP	10
Infraestructura Fija	10
Infraestructura Móvil	10
Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.....	11
4.1.3. Caracterización desde la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia -SDSCJ- Estrategia Transporte Público, Seguro, Diverso y Cuidador-TPSDC:.....	12
4.2. CONTEXTO Y ANTECEDENTES:.....	13
Riesgos de carácter operacional	14
Riesgos en el Impacto de ingresos del Sistema integrado de transporte público – SITP	14
Riesgos de vandalización	15
Riesgos de afectación de la Movilidad	15
4.2.2.Afectación y tipos de bloqueo al Sistema Integrado de Transporte público – SITP	16
Afectaciones derivadas del Paro Nacional	16
5. ESTRUCTURA GENERAL DEL MODELO: VISIÓN, ALCANCE, ENFOQUES	18
5.1. VISIÓN:	18
5.2 ALCANCE:.....	18
5.3 Enfoques:	19
5.3.1 Preventivo basado en riesgos:	19
5.3.2. Derechos:	19
5.3.3 Colaboración Armónica:	19
5.3.4 Género - Diferencial – Interseccional:.....	19
5.3.5 Participación:.....	20
5.3.6 Territorial	20

6. MARCO CONCEPTUAL:	20
6.1 Infraestructura Vital:	20
6.2 Sectores estratégicos:	21
6.3 Riesgos, factores de riesgos y amenazas	21
7. OBJETIVOS:	25
7.1. Objetivo general	25
7.2. Objetivos específicos:	25
8. ESCENARIOS DE ACTUACIÓN:	25
8.1. ESCENARIO I: ANTICIPACIÓN-PREVENCIÓN	26
8.1.1 Información:	26
8.1.2 Recursos:	26
8.1.3 Rutas de Actuación - procedimientos	28
8.2 ESCENARIO II: ATENCIÓN-MITIGACIÓN	29
8.2.1 Información:	29
8.2.2 Recursos:	29
Institucionales:	29
Humanos y técnicos:	29
Tecnológicos:	30
8.2.3 Procesos y procedimientos:	30
8.3 ESCENARIO III: DOCUMENTACIÓN DE LOS HECHOS, APOYO A POSTERIOR INVESTIGACIÓN JUDICIAL Y SANCIONATORIA	31
8.3.1 Información	31
8.3.2 Recursos:	31
8.3.3 Acciones claves para la documentación de hechos:	32

1. PRESENTACIÓN

El MODELO DE ALERTAS Y PREVENCIÓN DE ATAQUES A LA INFRAESTRUCTURA FIJA O MÓVIL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SITP da cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo 816 de 2021 “Por el cual se efectúan unas modificaciones en materia hacendaria para el rescate social y económico, se garantiza la operación de Sistema de Transporte Público y se dictan otras disposiciones”, (Artículo 9) el cual establece: “Protección contra el vandalismo al Sistema de Transporte Transmilenio (componentes troncal y zonal). La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SDSCJ) en articulación con la Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y las demás entidades que en el marco de sus competencias puedan ser involucradas, desarrollarán un modelo de alertas y prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil del sistema.” Además, este modelo se armonizará con el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas 2020 - 2024 “Un nuevo pacto social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, Art. 9, “Propósito 3: Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación”.

El modelo es una herramienta tanto preventiva como de mitigación y atención, que apoyará, además, la indagación de información para la sanción y judicialización de ataques vandálicos a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado Transporte Público -SITP-. El modelo de alertas indagará de manera rigurosa la información relacionada con posibles situaciones de riesgo, vulneración sistemática o fortuita, y estructurará la coordinación de acciones interinstitucionales.

En primera instancia, el escenario de prevención se desarrollará bajo la línea de "Generación de Entornos de Confianza para la prevención y el control del delito" el cual tiene como objetivo “Focalizar el impacto de las estrategias, lineamientos y acciones implementadas en el territorio, para reducir la violencia y la criminalidad en Bogotá con especial énfasis en aquellos hechos que afectan a las mujeres (en razón a condiciones de género), niñas, niños, jóvenes, peatones, bici usuarios, y usuarios del transporte público”. Para lograr este objetivo se generarán acciones coordinadas desde los Consejos Distritales de Seguridad, espacios de interlocución fundamentales, en tanto parte de sus funciones consiste en evaluar situaciones de orden público y generar balances y orientaciones sobre protestas sociales. Esta será la instancia de direccionamiento, la cual se encuentra reglamentada en el Decreto Nacional 2615 de 1991.

Otras instancias serán el Comité Territorial de Orden Público y el Comité Técnico de Monitoreo y Seguimiento, cuyos fundamentos normativos se encuentran dispuestos en el Decreto Distrital 594 de 2017. Es oportuno señalar que la SDSCJ articulará esfuerzos con las diferentes entidades y actores que participan en el marco de la movilización social, cumpliendo con lo establecido en el Decreto Distrital 563 de 2015 y el Decreto Nacional 003 de 2021, en función de la recuperación de la confianza, la convivencia y la cultura de los ciudadanos.

Para lo anterior se utilizarán espacios que articulan varias entidades como lo es el Centro de Comando, Control, Computo y Comunicaciones (C4) de la SDSCJ y el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) distrital, en los cuales se podrán coordinar acciones interinstitucionales con el objetivo de generar respuestas a todos los actos vandálicos que se reporten en el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- de Bogotá.

Con el fin de establecer una ruta de acción compartida, la SDSCJ será la instancia de articulación de acciones en sus propias dependencias y en relación con la Alcaldía Mayor de Bogotá, actores locales, regionales y nacionales, representantes de organizaciones garantes de los Derechos Humanos, organizaciones sindicales y de la sociedad civil. Esto en el marco del Decreto 003 de 2021.

También serán actores claves del modelo de alertas, el grupo de Gestores/as de Convivencia de las Secretarías de Gobierno y de Seguridad de la Alcaldía Mayor de Bogotá y de Transmilenio, en tanto se encargan de promover condiciones de seguridad y convivencia en el marco de las movilizaciones sociales y escenarios de aglomeración de alta complejidad. Desde su gestión construyen espacios de mediación y concertación con los manifestantes y ciudadanos, a fin de que se pueda buscar y gestionar acciones encaminadas a brindar garantías al ejercicio del derecho fundamental a la movilización social y la protesta pacífica y a contener escenarios de violencia contra las infraestructuras vitales de la ciudad.

De esta manera, se buscará asegurar la preparación de las medidas necesarias para la protección de los derechos de los ciudadanos dentro del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, y mitigar las afectaciones que se originen por eventos externos a la operación del sistema, ya sean por actos criminales o por acciones de vandalismos. Así mismo, por medio del acompañamiento e intervención en primera instancia, de los/las Gestores/as de Convivencia, se busca prevenir y evitar el escalamiento de conflictos, violencias, delitos, desmanes; así como el vandalismo de bienes públicos y privados.

Bajo este mismo esquema, aparece el escenario de Mitigación que se relaciona con los protocolos y procedimientos que la SDSCJ tiene para actuar en los espacios de contingencia sobre hechos tales como actos vandálicos esporádicos contra el Sistema Integrado de Transporte Público o movilizaciones programadas o espontaneas. Para este escenario se contará con el apoyo de los insumos del grupo de gestores de convivencia y de la información que tenga el C4, además de una serie de protocolos y procedimientos que se ponen en marcha una vez suceden este tipo de eventos.

Finalmente, en el escenario de documentación de hechos para contribuir a la investigación criminal y posible judicialización, la SDSCJ tendrá un rol como agente informativo con el fin de brindar a las instancias competentes material probatorio que ayude a aplicar los correctivos necesarios a los actores involucrados en los hechos que afecten el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá. Para lograr este propósito se cuenta una serie de sistemas de información, informes de los gestores de convivencia que permiten hacer seguimiento a información que es relevante para llevar a cabo procesos de investigación criminal y otros procesos que contribuyan a fortalecer y agilizar los procesos de sanción y judicialización.

Con estos escenarios se propone dar una respuesta adecuada a los hechos de vandalismo que afectan el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, lo que permitirá brindarles a los habitantes de la capital un sistema de transporte masivo con calidad y seguro.

2. INTRODUCCIÓN

El presente documento desarrolla el Modelo de Alertas y Prevención de Ataques a la Infraestructura Fija o Móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP y pretende ser referente para el análisis de los factores de riesgos y protectores en la prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema y la consecuente gestión oportuna y de calidad en la prestación del servicio de transporte. Se estructura en 5 secciones:

La primera desarrolla el marco normativo que da piso jurídico a la creación del Modelo de Alertas y categoriza en dos el tipo de disposiciones normativas y su regulación. Por un lado, se referencian las relacionadas con temas preventivos y sancionatorios, y por otro, las que definen roles y competencias institucionales.

En la segunda sección se presenta una caracterización del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP y se explica la composición de su infraestructura fija y móvil y la forma en que opera. En esta misma sección se recoge el contexto y los antecedentes referidos a los factores de riesgo del Sistema, tanto los operacionales, como aquellos que impactan los ingresos económicos y los que se asocian a la vandalización y a la afectación a la movilidad, haciendo un especial foco sobre los acontecimientos ocurridos en el Paro Nacional del pasado 28 de abril de 2021.

El tercer segmento presenta la estructura general del modelo, que comprende la descripción de la visión y el alcance del mismo y desarrolla los enfoques que constituyen el marco desde el cual se propone su intervención.

En la cuarta sección se plantea el marco conceptual donde se define qué se entiende por infraestructura vital y en dicha definición cómo el Sistema de Transporte Masivo se constituye en un sector estratégico que requiere protección. Adicionalmente, se presentan los conceptos de riesgos, factores de riesgos y amenazas, en tanto serán los elementos claves para desarrollar la metodología del Modelo de Alertas.

Los dos segmentos que se desarrollan posteriormente presentan los objetivos del modelo y los escenarios de actuación. Tales escenarios se dividen en tres: El primero se asocia a los procesos relacionados con la **prevención de situaciones violentas** sobre el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. El segundo describe el tipo de información, los recursos que se requieren y los procesos y procedimientos a fortalecer para **intervenir sobre los espacios de protesta social, sean estos de carácter programado, contingente o espontáneo**. El tercer y último escenario desarrolla características a tenerse en cuenta desde el modelo a la hora de **documentar los hechos de vandalización** que permitan crear progresivamente un acervo informativo para nutrir la investigación criminal o sancionatoria asociada los actos de vandalismo.

3. MARCO NORMATIVO:

El siguiente marco normativo se construyó con el fin de dar un **soporte jurídico al Modelo de alertas tempranas y prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP**. Al hacer la revisión de las leyes, decretos, acuerdos, normas, sentencias, convenciones internacionales, entre otras, se identificaron dos grupos de disposiciones legales y/o reglamentarias para este marco; el primer grupo son las **normas de tipo preventivas y punitivas**, las cuales serán la base para conocer los protocolos que se tienen en respuesta a ataques al transporte público, movilizaciones, bloqueos esporádicos, bloqueos programados, actos de vandalismo, entre otros. También son las normas que permiten identificar cuáles son los recursos judiciales con los que se cuenta para sancionar a las personas que afecten el transporte público o la libre movilidad de los ciudadanos.

Por otro lado, están las **normas sobre funciones**, este bloque de normas permite conocer las funciones que tiene cada entidad frente a la afectación del sistema de transporte público de Bogotá y además brindan conceptos claves a la hora de entender el funcionamiento, objetivo del sistema de transporte público y la seguridad que este requiere.

Con base en los dos tipos de normas se construyó el siguiente esquema jurídico:

NORMAS DE TIPO PREVENTIVAS Y PUNITIVAS	NORMAS SOBRE FUNCIONES INSTITUCIONALES
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 En ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana decreta, sanciona y promulga la constitución política de Colombia.	DECRETO 2615 DE 1991 Por el cual se reorganizan los Consejos Departamentales de Seguridad y el Consejo de Seguridad del Distrito Capital; se crean los Consejos Regionales de Seguridad y los Consejos Metropolitanos de Seguridad; se faculta a los Gobernadores para autorizar u ordenar la conformación de Consejos Municipales de Seguridad y se crean los Comités de Orden Público.
LEY 336 DE 1996 Disposiciones generales para los modos de transporte.	DECRETO LEY 1421 DE 1993 Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.
LEY 599 DE 2000 Por la cual se expide el Código Penal	LEY 136 DE 1994 Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios.
DECRETO 170 DE 2001 Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros	ACUERDO 01 DE 2001 Por el cual se establece la Estructura Organizacional y las funciones de las dependencias de Transmilenio. Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989.
ACUERDO 135 DE 2004	LEY 715 DEL 2001

<p>Por el cual se establecen los instrumentos para la formulación de los planes integrales de seguridad para Bogotá y sus localidades. ACUERDO 079 DE 2003</p> <p>Por la cual se expide el Código de Policía de Bogotá, D.C</p>	<p>Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.".</p>
<p>SENTENCIA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA C-742/2012</p> <p>Delito de obstrucción de vías públicas que afecten el orden público.</p>	<p>DECRETO 319 DE 2006</p> <p>Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.</p>
<p>LEY 1618 DE 2013</p> <p>Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad</p>	<p>Ley 1551 de 2012</p> <p>Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios.</p>
<p>DECRETO 563 DE 2015</p> <p>Por medio del cual se adopta el Protocolo de Actuación para Las Movilizaciones Sociales en Bogotá: Por El Derecho a la Movilización y la Protesta Pacífica.</p>	<p>DECRETO 1079 DE 2015</p> <p>Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.</p>
<p>LEY 1801 DE 2016</p> <p>Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana de policía y convivencia.</p>	<p>ACUERDO 637 DE 2016</p> <p>Por el cual se crean el Sector Administrativo de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, se modifica parcialmente el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y se dictan otras disposiciones "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones</p>
<p>RESOLUCIÓN 491 DE 2017</p> <p>Por medio de la cual se actualiza el reglamento de la seguridad del Sistema de Transporte Público Gestionado por TRANSMILENIO.</p>	<p>Decreto 594 de 2017</p> <p>Por medio del cual se crea el Comité Territorial de Orden Público del Distrito Capital.</p>
<p>RESOLUCIÓN 1190 DE 2018 DEL MINISTERIO DEL INTERIOR</p> <p>Por la cual se adopta el "Protocolo para la coordinación de las acciones de respeto y garantía a la protesta pacífica como un ejercicio legítimo de los derechos de reunión, manifestación pública y pacífica, libertad de asociación, libre de circulación, a la libre expresión, libertad de conciencia, a la oposición y a la</p>	<p>ACUERDO 637 DE 2016</p> <p>Por el cual se crean el Sector Administrativo de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, se modifica parcialmente el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y se</p>

participación, inclusive de quienes no participan en la protesta pacífica"	dictan otras disposiciones"
DECRETO 003 DE 2021 Por medio del cual se expiden acciones específicas para garantizar la protesta pacífica y los derechos tanto de las personas que participan en las movilizaciones como las que no participan.	DECRETO 1284 DE 2017 Por medio del cual se adiciona el Título 8 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015 "Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa", para reglamentar parcialmente el Código Nacional de Policía y Convivencia
ACUERDO DISTRITAL 816 DE 2021 Por el cual se efectúan unas modificaciones en materia hacendaria para el rescate social y económico, se garantiza la operación de sistema de transporte público y se dictan otras disposiciones	LEY 2116 DE 2021 "por medio de la cual se modifica el decreto ley 1421 de 1993, referente al estatuto orgánico de Bogotá"
LEY 2197 DE 2022 Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones.	
DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS DE 1948 Por medio de la cual se expiden los derechos a los cuales toda persona sin importar su raza, origen, nación entre otras tiene acceso y que garantizan una vida digna y libre para todos los seres humanos.	
CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS NOVIEMBRE DE 1969 Por medio de la cual se dictan los derechos que los Estados deben garantizar a sus ciudadanos, así como las herramientas que tienen los ciudadanos para defenderse frente a acciones que afecten su integridad, además se precisan los deberes que estos tienen frente al actuar estatal.	
CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS NOVIEMBRE DE 1969 Por medio de la cual se dictan los derechos que los Estados deben garantizar a sus ciudadanos, así como las herramientas que tienen los ciudadanos para defenderse frente a acciones que afecten su integridad, además se precisan los deberes que estos tienen frente al actuar estatal.	

Fuente: Elaboración propia.

Con el propósito de ampliar las características de las normas que aquí se relacionan en función del tema que atañe al modelo de alertas tempranas y prevención de ataques a la infraestructura móvil o fija del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, se ha construido un anexo normativo que profundiza sobre cada una ellas denominado Anexo 1.

4. CARACTERIZACION, CONTEXTUALIZACION Y ANTECEDENTES

4.1. CARACTERIZACIÓN

En el siguiente apartado se presenta la caracterización del Sistema Integrado de Transporte público – SITP en sus componentes troncal y zonal en cuanto a infraestructura y operación, para ello, se revisaron y extrajeron los datos del documento de recomendaciones de TRANSMILENIO S.A. para la modificación del Decreto Distrital 563 de 2015 y del sistema de información GestSAE extraída el 31-08-2021 la misma sujeta a cambios. Y la caracterización desde la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia -SDSCJ- Estrategia Transporte Público, Seguro, Diverso y Cuidador-TPSDC: para la identificación inicial de los puntos “críticos o calientes”, de los delitos de mayor impacto, delitos asociados a hechos vandálicos y de los factores de riesgo físicos y sociales que afectan la seguridad y la convivencia relacionados con los entornos en los componentes troncal y zonal del SITP y en los espacios públicos de la ciudad relacionados con estos, con el fin de comprender los componentes de operación y necesidades que deben tenerse en cuenta para el modelo de alertas y prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil del sistema Integrado de Transporte público – SITP.

4.1.2. Caracterización del Sistema Integrado de Transporte público – SITP

Es un sistema de transporte de tipo BRT - sistema de autobús de tránsito rápido , que hace parte del sistema de transporte masivo de Bogotá y Soacha cuya entidad gestora es la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S. A.. Su construcción se inició en 1998 y fue inaugurado el 4 de diciembre de 2000. Entró en operación el 18 del mismo mes con las troncales (líneas) de la avenida Caracas (hasta la avenida de los Comuneros) y la calle 80. desde entonces se han abierto nuevas troncales. Forma parte del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), junto con los servicios urbano, complementario y especial, que circulan por los barrios y vías principales de la ciudad. Por medio del Acuerdo No. 07 de 2019, se actualiza el Plan Estratégico de TRANSMILENIO S. A¹.

OBJETO: Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.

MISION: Gestionar el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá, en el marco del Plan Maestro de Movilidad, con estándares de calidad, dignidad y comodidad, con criterios de intermodalidad, con sostenibilidad financiera y ambiental, con una orientación hacia el mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios y procurando la integración de la ciudad con la Región.

VISION: En el 2023, el Sistema Integrado de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A. S.A. tendrá cobertura en toda la ciudad. La sostenibilidad operacional, financiera y ambiental de este Sistema estará asegurada mediante políticas públicas Distritales y Nacionales de movilidad y fuentes de financiamiento determinadas por las autoridades competentes.

¹ Extraído de la página oficial de TRANSMILENIO S.A. <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152651/informacion-de-interes-de-transmilenio-sa/> consultada en la fecha ...

Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

TRANSMILENIO S.A. actúa como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, tiene a su cargo la planeación estructural del Sistema y la definición del régimen técnico que regula la operación, gestión y control de la operación troncal y alimentadora, así como la supervisión de todas las zonas del sistema. El SITP está basado en una red de rutas jerarquizadas, conformada por rutas Troncales, Urbanas, Alimentadoras, Complementarias y especiales, en donde las rutas troncales tienen la característica de ser el eje estructurante del sistema de tipo BRT. A continuación, se describen las generalidades operacionales y de infraestructura del sistema de transporte integrado público – SITP en sus componentes zonal, troncal y alimentador.

Infraestructura Fija

Se entiende como la infraestructura de los patios, portales y/o estaciones, paraderos y cenefas en las cuales se prestan el servicio en los componentes troncal, zonal y TransMiCable del SITP.

Tabla 1. Infraestructura fija del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

COMPONENTE TRONCAL		
Cantidad	Característica	Descripción
9	Portales	Son los puntos de inicio y finalización de las rutas troncales, en los que se realizan transbordos entre rutas troncales, alimentadoras e intermunicipales.
11	Patio-taller troncal	Terreno para el parqueo de flota y alistamiento de operación.
139	Estaciones troncales	Sencillas: son puntos de parada sobre los corredores troncales en los cuales no existe integración física entre las rutas no troncales y el sistema troncal del SITP. Intermedias: son puntos sobre los corredores principales en los que los usuarios pueden realizar transbordos entre rutas alimentadoras, urbanas y rutas troncales.
22	Ciclo parqueaderos	Son puntos cubiertos para el parqueo de bicicletas al servicio de los usuarios que conecta directamente el acceso al sistema el cual cuenta con 6.059 cupos.
86	Puentes peatonales	Estructuras metálicas con rampa que permiten el fácil desplazamiento de los usuarios en el ingreso y salida de las estaciones de las rutas troncales.
COMPONENTE ZONAL		
7.477	Paraderos	Constan de una señal, mobiliario y una línea amarilla. Son los únicos puntos autorizados para el ascenso y descenso de usuarios al bus del SITP componente zonal.
33	Patio / taller zonal	Terreno para el parqueo de flota, lavado de vehículos, abastecimiento de combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, alistamiento, capacitación de conductores, áreas administrativas y para actividades operativas.
TRANSMICABLE		
4	Estaciones TransMiCable	Es un sistema de transporte del tipo teleférico y subtipo cable aéreo para movilización urbana de tránsito rápido en la ciudad de Bogotá.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A- JULIO 2021

Infraestructura Móvil

Se entiende como los buses y cabinas que prestan el servicio en los componentes troncal, zonal y TransMiCable del SITP.

Tabla 2. Infraestructura móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

COMPONENTE TRONCAL		
Cantidad	Característica	Descripción
761	Articulados	Vehículos troncales que operan en los corredores exclusivos del Sistema

		TRANSMILENIO. Los cuales cuentan con dos vagones y una articulación, existen dos clases de articulados: los primeros buses vinculados con 18 metros de largo y capacidad de 160 pasajeros. Y los segundos buses articulados con medida de 20 metros de largo cuya capacidad aumenta a 190 pasajeros.
1.323	Biarticulados	Vehículos troncales que opera en los corredores exclusivos del Sistema TRANSMILENIO. Los cuales cuentan con tres vagones y dos articulaciones. Tiene una capacidad para 242 pasajeros, mide 27,2 metros de largo y pesa 40 toneladas.
927	Alimentadores	Vehículos zonales de capacidad media, adecuados a las condiciones viales y de tránsito que permiten el acceso desde los barrios cercanos al sistema sin pagar doble viaje, estos buses se identifican de color verde.
739	Buses a gas	Vehículos Articulados y Biarticulados con motores a Gas Natural Vehicular y un estándar de emisión de material particulado euro VI.
273	Duales	Vehículos de capacidad media y un solo cuerpo, deben cumplir con las normas técnicas ICONTEC NTC 4901-03 y 5701. Adicionalmente presenta accesibilidad total a personas en condición de discapacidad. Este bus cuenta con puertas de servicio al costado izquierdo para su operación en el componente troncal, junto con puertas en el costado derecho para operar en el componente zonal; por lo anterior, cuenta con validadores y sistema de recaudo a bordo.
COMPONENTE ZONAL		
6.200	Articulados	Vehículos zonales los cuales cuentan con dos vagones y una articulación y operan en los barrios cercanos al sistema troncal TRANSMILENIO.
726	Buses a gas zonal y alimentación	Vehículos Articulados, Biarticulados, Alimentadores y Duales: con motores a Gas Natural Vehicular y un estándar de emisión de material particulado euro VI.
483	Buses eléctricos zonal y alimentación	Vehículos tipo padrón con capacidad para 80 pasajeros, cuentan con propulsión mediante motores eléctricos con cero emisiones contaminantes y están dotados de elementos tecnológicos: Wifi, Pantallas, parlantes, puertos USB, sensores y ruterios electrónicos.
TRANSMICABLE		
163	Cabinas	Es un sistema de transporte del tipo teleférico y subtipo cable aéreo para movilización urbana de tránsito rápido en la ciudad de Bogotá.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A- JULIO 2021

Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

Operacionalmente el sistema en el componente troncal está a cargo de la dirección de BRT en TRANSMILENIO S.A. y el componente zonal está a cargo de los concesionarios - operadores privados. La captura de información se hace de manera automatizada por medio de las tarjetas de acceso al sistema, con el conteo de validaciones por usuario o tarjeta, la empresa única administradora del recaudo es Tu-llave.

Tabla 3. Operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

Característica	Descripción
Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. – STTMP	Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.
Sistema Integrado de Transporte Público – SITP	Comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la

	planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.
Componente troncal	Es el sistema BRT TRANSMILENIO incluido dentro del SITP. Es un sistema de tronco-alimentación, se identifica con buses de color rojo, que operan por el carril exclusivo, y se detienen en las estaciones y portales.
Componente zonal	Es la parte del SITP que se mueve por las vías principales y secundarias, y está compuesto por bus urbano (azules), bus complementario (naranja), bus servicio especial (rojo) y rutas alimentadoras (verde).
Servicio alimentador	Se identifica por los buses de color verde cuya función es alimentar o desalimentar el sistema movilizand o a los usuarios desde y hacia zonas aledañas a estaciones intermedias y portales de TRANSMILENIO. Operan por el carril mixto y se detienen en todos los paraderos (ubicados en los andenes al costado derecho) establecidos para la ruta.
Servicio especial	Se identifica con buses del color Vinotinto. Su función es movilizar pasajeros desde y hacia zonas periféricas de la ciudad, que tengan poca demanda o difícil acceso.
BRT	Bus de Tránsito Rápido. Sistema de Buses que circulan por carriles exclusivos de corredores troncales.
Flota	Es el conjunto de buses del Sistema TRANSMILENIO con las características, especificaciones y tipología previstas por el contrato de concesión de operación troncal y el contrato de concesión de operación alimentadora y requeridos por el Sistema TRANSMILENIO para la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros bajo la modalidad terrestre automotor.
Concesionario	Es la persona jurídica que se desempeña como contratista de la entidad concedente, en este caso de TRANSMILENIO S.A., quien en virtud del contrato asume la explotación del servicio de transporte público terrestre automotor masivo urbano de pasajeros del Sistema TRANSMILENIO, por su cuenta y riesgo, en las condiciones establecidas en el contrato de concesión y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, TRANSMILENIO S.A.
Agentes del Sistema Integrado de Transporte Público	Se consideran agentes del sistema, aquellas empresas y/o entidades que ejecutan algún tipo de actividad dentro del Sistema, para el adecuado funcionamiento del mismo en cualquiera de sus aspectos operativos.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A- JULIO 2021

4.1.3. Caracterización desde la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - SDSCJ- Estrategia Transporte Público, Seguro, Diverso y Cuidador-TPSDC:

De conformidad con lo establecido en el Acuerdo 637 de 2016, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia -SDSCJ- tiene como misión entre otras, liderar, planear y orientar la formulación, adopción, ejecución, evaluación y seguimiento de las políticas públicas, así como realizar acciones y estrategias en materia de seguridad ciudadana, convivencia, acceso a la justicia, orden público y prevención del delito; buscando mejorar las condiciones de seguridad de todos los habitantes del territorio en el Distrito Capital.

La estrategia Transporte Público, Seguro, Diverso y Cuidador – TPSDC -, se enmarca dentro del proyecto Entornos de Confianza y busca intervenir los factores que afectan la seguridad y la convivencia en los componentes troncal y zonal del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP y en los espacios públicos de la ciudad relacionados con estos. En la misma participan los equipos territoriales dispuestos por la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia – SDSCJ.

Para ello, se adelantó la identificación de los puntos “críticos o calientes”, de los delitos de mayor impacto, delitos asociados a hechos vandálicos y de los factores de riesgo físicos y sociales que afectan la seguridad y la convivencia relacionados con los entornos en los componentes troncal y zonal del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP y en los espacios públicos de la ciudad relacionados con estos, mediante los reportes del Sistema de Información, Estadística, Delincuencial, Contravencional y Operativa de la Policía Nacional – SIEDCO, los datos que provee TRANSMILENIO S.A, según los reportes de los operadores del sistema –GETSAE. Lo anterior, actualizado periódicamente bajo la lógica del desplazamiento del delito y los delitos asociados a hechos vandálicos a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte público – SITP en sus componentes troncal y zonal, relacionados a continuación:

Tabla 4. Datos del Sistema de Información, Estadística, Delincuencial, Contravencional y Operativa de la Policía Nacional – SIEDCO

Aspecto social / Actores	Apropiación indebida de espacio público.
Aspecto Económico	Presencia de Bici taxismo, Presencia de transporte informal.
Aspecto Estructural	Concentración de basuras y/o escombros, Falta de alumbrado público, Estaciones y/o paraderos de transporte público con problemáticas de seguridad y Puentes peatonales con problemáticas de seguridad.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN, ESTADÍSTICA, DELINCUENCIAL, CONTRAVENCIONAL Y OPERATIVA DE LA POLICÍA NACIONAL – SIEDCO

4.2. CONTEXTO Y ANTECEDENTES:

Continuando con el análisis del Sistema Integrado de Transporte público – SITP. A continuación, se describe el contexto, factores de riesgo y antecedentes que se presentaron durante las jornadas del *Paro Nacional*, para ello, se revisaron y extrajeron los datos de los documentos: **I.** DTS. Sesión de Articulación TMSA-SDSCJ -19-11-2022, **II.** DTS. Protocolo de Intervención de Bloqueo de Vías en Bogotá. Consejo de Seguridad, **III.** DTS. Protocolo de Intervención de Bloqueo de Vías. 26-07-2021 y **IV.** las recomendaciones de TRANSMILENIO S.A. para la modificación del Decreto Distrital 563 de 2015.

De acuerdo a la información proporcionada por la Dirección Técnica de Seguridad de TRANSMILENIO S.A, desde el 28 de abril hasta el 1 de septiembre de 2021, TRANSMILENIO S.A. registró en sus sistemas de información oficial más de 3.500 reportes de eventos relacionados con manifestaciones, los cuales implicaron bloqueos para los componentes troncal y zonal del Sistema, así como destrucción de infraestructura y flota en varios sectores de la ciudad.² Si bien estos incidentes fueron atendidos por la Alcaldía de Bogotá, con base en la normatividad nacional y distrital que establece la intervención en escenarios de movilización social, no todos los incidentes se derivan de dinámicas fortuitas de movilización ni implican el mismo grado de afectación en la movilidad y la prestación del servicio de transporte³.

4.2.1. Antecedentes: Paro Nacional 2021 Durante el *paro nacional* se presentó afectación en más de 1.100 móviles y cerca del 91% de la infraestructura del Sistema fue vandalizada. En los casos de Portal Américas, Portal Suba y estación Patio Bonito, por ejemplo, la vandalización se dio de

² Información del sistema de información GestSAE. Información extraída el 31/08/2021. Información sujeta a cambios. Múltiples registros pueden estar relacionados con un solo evento.

³ Extraído del documento de recomendaciones de TRANSMILENIO S.A. para la modificación del Decreto Distrital 563 de 2015.

manera sostenida por más de 66 días. De igual manera, actores relacionados con la operación (sindicatos) y actores ajenos a esta (organizaciones locales) han llevado a cabo bloqueos en los patios de ambos componentes (especialmente en horas de apertura de la operación), así como hechos de vandalismo en casos como los patios de los portales Américas, Suba, Dorado y patios ubicados en el sector de Isla del Sol, en donde se registró un intento de destrucción y quema de toda la flota en un incidente que requirió la intervención del ESMAD⁴.

Riesgos de carácter operacional

En función de los puntos de convocatoria de actividades de movilización y/o contingencias de orden público, deben comunicarse las afectaciones potenciales de los componentes troncal (portales troncales, estaciones y paradas) y zonal (tramos y paraderos) con el objetivo de informar a los usuarios desde la víspera. A continuación, la referencia de los puntos con mayor afectación operacional de los componentes tronca y zonal:

Tabla 5. puntos con mayor afectación al Sistema Integrado de Transporte público – SITP

Troncal	Calle 26, Carrera 10, NQS Sur, Américas, Suba, Auto Norte, Caracas Sur, Calle 80, Caracas, Eje Ambiental, NQS Central, Calle 13, Ciudad Bolívar.
Zonal	Portal Américas, Portal Suba, Portal Norte, Tintal, Santa Librada, Carrera 10 con AV 1 de mayo, Universidad Pedagógica, Centro Comercial Tunal, Universidad Distrital, Molinos, Estación Minuto de Dios, Portal Sur, NQS, Puente de la Dignidad (Santa Librada), Glorieta Cali x Américas, Bosa, Museo Nacional, Parque de los Hippies, Portal 80, Plaza de Bolívar, Campin, Fuerzas Militares, Salitre, Glorieta AV Américas, Bosa Despensa, San Cristóbal, Hospital de Kennedy, Portal Usme, Suba - Calle 100, Calle 80, Parque Nacional.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A.- JULIO 2021

Riesgos en el Impacto de ingresos del Sistema integrado de transporte público – SITP

Dado que las actividades de movilización y/o contingencias de orden público tienen incidencia en las dinámicas de demanda y oferta del Sistema, los tomadores de decisiones deben contar con una proyección de los impactos de estos hechos sobre los ingresos (o reducción del número de validaciones) ya que representan una afectación de las finanzas públicas, un incentivo para fenómenos como el transporte legal y un insumo frente a las necesidades de uso de la fuerza en el marco del decreto 003 de 2021 y 563 de 2015. La reducción del número de validaciones en los componentes troncal y zonal durante la contingencia es resultado de un alto número de incidentes en vía. A continuación, el reporte del comportamiento de las validaciones del componente troncal y zonal:

Tabla 6. Validaciones por zonas de operación del componente troncal

Troncal	Periodo: tres (3) momentos de la contingencia, de los cuales el último corresponde a la fecha de inicio de las actividades en vía del Paro Nacional.		
	11-03-2020	26-04-2021	28-04-2021
	2.472.368	1.088.558	249.616

Fuente: Dirección Técnica de BRT TRANSMILENIO S.A.

Tabla 8. Validaciones por zonas de operación del componente zonal

Zonal	Periodo: Cuatro (4) momentos de la contingencia, de los cuales el segundo corresponde a la fecha de inicio del Paro Nacional.			
	11-03-20	28-04-21	5-05-21	6-07-21
	59.544	16.698	5.797	51.086

⁴ Extraído del documento de recomendaciones de TRANSMILENIO S.A. para la modificación del Decreto Distrital 563 de 2015.

Riesgos de vandalización

En función de los puntos de convocatoria de actividades de movilización y/o contingencias de orden público deben establecerse los puntos de mayor riesgo en términos de vandalización de flota e infraestructura de los componentes troncal (portales, estaciones y paradas) y zonal (tramos, paraderos y cruces) con el objetivo de informar a los usuarios desde la víspera, coordinar las acciones operacionales pertinentes y focalizar las acciones de la Policía Metropolitana de Bogotá MEBOG. A continuación, los escenarios de afectación:

Tabla 7. Escenarios de afectación al Sistema Integrado de Transporte público – SITP

ESCENARIOS DE AFECTACIÓN			
Actividades de Movilización, Concentración o Bloqueos (Fortuitos o Planeados).	Afectación temporal de la operación del Sistema en el componente Zonal o en el troncal o en los dos.	Vandalismo o daño fortuito en infraestructura fija y/o móvil por cercanía con movilización.	Desmantelamiento, destrucción o sabotaje en infraestructura fija y/o móvil en incidentes coordinados.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A- DIRECCIÓN TÉCNICA DE BRT

Riesgos de afectación de la Movilidad

La afectación de la movilidad constituye uno de los principales mecanismos de presión de las organizaciones y actores que llevan a cabo acciones de protesta (concentraciones, movilizaciones, bloqueos, entre otros). Esto, dado que:

- Incide de manera directa en la capacidad de prestación de los servicios esenciales, tales como el abastecimiento de grandes, medianas y pequeñas superficies; operación de servicios de salud, emergencias, operación comercial, entre otros.
- Incrementa los riesgos asociados con la inseguridad y la violencia (tanto fortuita como sistemática), debido a la reducción de las capacidades de reacción de la Policía Metropolitana de Bogotá MEBOG y organismos de justicia.
- Incrementa el descontento social frente al Sistema Integrado de Transporte Público y la operación de la ciudad, debido a los retrasos en los desplazamientos y fallas en la operación de servicios conexos.

Observaciones a partir de los hechos de afectación al Sistema Integrado de Transporte público – SITP ocurridos en el marco del paro nacional y relacionados con los requerimientos del Acuerdo Distrital 816 de 2021 que sirven de ejemplo en el abordaje de la problemática:

- No hay forma de conciliar una afectación prolongada de la movilidad y la falta de un esquema claro de intervención del bloqueo de vías con la mitigación o la reducción de los incidentes de vandalización al Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.
- El sistema de transporte no existe en el marco normativo relacionado con movilización social. Existe en el marco de la Estrategia Distrital de Respuesta a Emergencias, con la Secretaría Distrital de Movilidad SDM como cabeza de sector, la Seccional de Tránsito y Transportes de la de la Policía Metropolitana de Bogotá SETRA como responsable de implementación aliado, pero no hay una directriz clara en materia de protección, despliegue de fuerza pública y sobre todo protección de

infraestructura vital relacionada con la calidad de vida, para asignar un tipo de despliegue específico y diferenciado que permita mitigar esas amenazas.

- Hace referencia a que la asignación de oferta distrital para la intervención, por ejemplo, de un bloqueo de vías, no está diferenciado de acuerdo al tipo de vía que es afectada. Un proceso de dialogo ante el bloqueo de una vía pública de 20 minutos es demasiado extenso porque a mayor tiempo de bloqueo, mayor afectación a la movilidad, mayor carga operativa para restablecer el servicio y mayor dificultad para restablecer el servicio a condiciones “normales”.

4.2.2. Afectación y tipos de bloqueo al Sistema Integrado de Transporte público – SITP

Durante las jornadas de *Paro Nacional* convocadas a partir del 28 de abril del 2021, el sistema TRANSMILENIO S.A ha tenido conocimiento de varios tipos de incidentes de carácter fortuito y/o reiterado que afectan la prestación del servicio de transporte público, generando riesgos de orden estratégico para la operación de la ciudad de Bogotá.

Afectaciones derivadas del Paro Nacional

- Afectaciones de carácter reputacional⁵, las acusaciones infundadas por parte de actores políticos sobre el uso de las instalaciones del Sistema para procedimientos irregulares, así como la afectación generalizada a la prestación del servicio inciden en el aumento de la insatisfacción de los usuarios, en la pérdida de apropiación por parte de los ciudadanos y en el aumento de los riesgos de vandalización. Este detrimento en la cohesión social y nociones de necesidad de protección colectiva frente al Sistema tiene como expresión crítica la amenaza, contra buses, usuarios y operadores.
- Incremento de las afectaciones en operación, flota e infraestructura derivadas de bloqueos, concentraciones y movilizaciones.
- Incremento del uso del componente zonal e incremento uso de transporte ilegal por cambios en los patrones de oferta y demanda del servicio de transporte.
- Incremento de incidentes de seguridad vial derivados de la destrucción de mobiliario público, infraestructura del Sistema y afectación permanente del tráfico.

Con base en las impresiones de los equipos de las diferentes direcciones de TRANSMILENIO S.A. y la articulación llevada a cabo con la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (y los organismos de seguridad y justicia que esta articula), la Secretaría Distrital de Gobierno, y las alcaldías locales de Kennedy, Suba y Usaquén realizaron la identificación, monitoreo e intervención de cuatro tipos de afectaciones⁶, descritas a continuación:

⁵ Extraído del documento de recomendaciones de TRANSMILENIO S.A. para la modificación del Decreto Distrital 563 de 2015.

⁶ Extraído del documento de recomendaciones de TRANSMILENIO S.A. para la modificación del Decreto Distrital 563 de 2015.

Tabla 8. Afectaciones al Sistema Integrado de Transporte público – SITP

AFECTACIONES AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SITP DURANTE EL PARO NACIONAL	
Tipo de afectación	Descripción
Destrucción de infraestructura	Las estaciones del componente troncal han sufrido una parte significativa del daño a la infraestructura pública de la ciudad durante la contingencia, dejando como saldo 135 estaciones vandalizadas. Esta afectación se ha dado como resultado tanto de incidentes fortuitos de vandalización (grafiti y ruptura de vidrios en rutas de movilización o puntos de bloqueo), como de intentos reiterados de destrucción de las estaciones que están parcial o completamente fuera de servicio (hurto de rieles y mecanismos de apertura de puertas, hurto de los elementos de recaudo, hurto de cámaras de videovigilancia, hurto del cableado eléctrico).
Destrucción de flota	Como resultado de movilizaciones, concentraciones y especialmente de bloqueos, las flotas de ambos componentes han sido vandalizadas, dejando un total de 994 buses del componente troncal (de los cuales 1 fue incinerado) y 615 buses del componente zonal (de los cuales 6 fueron incinerados). Al igual que en el caso de las estaciones, pueden distinguirse incidentes fortuitos de baja complejidad (grafiti, daños en vidrios y espejos) e incidentes organizados de media y alta complejidad (bloqueos coordinados, interceptación de buses, agresión de los conductores para retención del vehículo e incineración del vehículo en puntos de bloqueo o puntos estratégicos).
Bloqueos externos e internos en portales y estaciones:	La destrucción de infraestructura y flota ha generado afectación en la prestación del servicio y con ello retrasos que llevan a los usuarios a protestar o bloquear dentro de portales y estaciones a causa de pasajes pagados que no se hacen efectivos inmediatamente, suspensión de rutas específicas o cierre de estaciones. Esta afectación se ve agravada por la convocatoria reiterada de concentraciones y movilizaciones en entradas, entorno y corredores de los portales tanto al comienzo de la operación (04:00 a.m.) como en las horas previas al cierre (entre 06:00 p.m. y 11:00 p.m.).
Vandalización de patios	Desde la noche del 28/04/2021, se han registrado intentos de irrupción en varios de los patios del componente troncal y zonal. En el caso del Portal Américas, se han presentado intentos reiterados de vandalización de la flota estacionada, tanto desde el perímetro (lanzamiento de objetos contundentes) como rompiendo las rejas de seguridad para ingresar durante la madrugada. Eventos similares han afectado la flota estacionada en patios de Ciudad Bolívar y Santafé.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A- JULIO 2021

En relación con lo anterior los bloqueos representan un alto nivel de riesgo para la prestación del servicio de transporte, dado que afectan la operación (rutas y frecuencias), limitan el acceso al mismo por parte de los usuarios (por afectación de carriles e intersecciones), generando fuertes represamientos y alargando considerablemente los tiempos de desplazamiento tanto del transporte público como de los vehículos particulares. Cualquier tipo de bloqueo genera parálisis de la operación, lo cual incrementa los riesgos de vandalización de flota (que queda expuesta), afectación a los usuarios y a los operadores del sistema. Se ha evidenciado un continuo que va desde la afectación parcial de la movilidad, la afectación directa de usuarios y operadores, hasta la afectación directa de flota e infraestructura. En el marco de la contingencia se presentaron un variado número de bloqueos clasificados y descriptos a continuación:

Tabla 9. Tipos de bloqueos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP

TIPOS DE BLOQUEOS IDENTIFICADOS EN EL MARCO DEL PARO NACIONAL EN BOGOTÁ	
Tipo de bloqueo	Descripción
Bloqueo por Movilización	Bloqueo derivado de una ruta de movilización pacífica de un grupo de personas que genera afectación temporal en carriles e intersecciones viales impidiendo el paso de vehículos mientras esta transita.
Bloqueo por concentración (intermitente)	Bloqueo de un grupo de personas en carriles o intersecciones viales que de forma intermitente impiden el paso de vehículos.
Bloqueo por concentración (permanente)	Bloqueo de un grupo de personas en carriles o intersecciones viales que de forma intermitente impiden el paso de vehículos.
Bloqueo por confrontación	Bloqueo de un grupo de personas en carriles o intersecciones viales derivado de la intervención de manifestantes, personas que se movilizan o personas distintas a la manifestación o movilización, quienes de forma violenta chocan con la Fuerza Disponible (FUDIS) o el Escuadrón Móvil Antidisturbios (ESMAD) de la Policía Nacional.
ESCENARIOS DE BLOQUEO QUE REQUIEREN INTERVENCIÓN RÁPIDA	
Tipo de bloqueo	Afectaciones en los componentes Troncal y Zonal
Bloqueo de Portales del Sistema	Grave afectación del componente troncal por interrupción generalizada e indefinida de la operación.
Bloqueo de Patios del Sistema	Grave de afectación de los componentes troncal y zonal por interrupción indefinida del comienzo y/o cierre de la operación.
Bloqueo de Carril Exclusivo	Grave afectación del componente troncal por obstrucciones y retrasos indefinidos en la prestación del servicio en portales y estaciones.
Bloqueo de Intersecciones	Grave afectación de los componentes troncal y zonal por obstrucciones y retrasos indefinidos en la prestación del servicio en portales, estaciones y paraderos.
Bloqueo de Carril Mixto	Grave afectación del componente zonal por retrasos en los desplazamientos, acceso a portales y paraderos, así como por el aumento de riesgos de operación de transporte ilegal y comisión de delitos como hurtos, violencia de género, entre otros.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE TRANSMILENIO S.A- JULIO 2021

5. ESTRUCTURA GENERAL DEL MODELO: VISIÓN, ALCANCE, ENFOQUES

5.1. VISIÓN:

Ser referente para el análisis de los factores de riesgos y protectores, que prevenga los ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de transporte público- SITP y la consecuente gestión oportuna y de calidad en la prestación del servicio de transporte.

5.2 ALCANCE:

El modelo de alertas y prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP tiene un alcance preventivo y sancionatorio-judicial sobre hechos vandálicos y delictivos que atentan contra la infraestructura del SITP y vulneran la eficiente prestación del servicio esencial de transporte.

5.3 Enfoques:

Los enfoques se entenderán aquí como los marcos de referencia técnicos que estructuran la presente propuesta en torno a la prevención de los ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. Los enfoques deberán ser verificables a través de indicadores de seguimiento que permitirán delimitar las rutas de actuación que de carácter transversal se implementen acorde con las necesidades de prevención y protección de ataques vandálicos y delictivos a la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

Los seis enfoques que serán la guía y que se desarrollan brevemente a continuación son: 1. Enfoque preventivo basado en riesgos, 2. Enfoque de derechos, 3. Enfoque colaboración armónica. 4. Enfoque de género - diferencial – interseccional, 5. Enfoque de participación, 6. Enfoque territorial.

5.3.1 Preventivo basado en riesgos:

Sea cual fuere el objeto público que se quiera proteger con un modelo de alertas tempranas, tal modelo necesariamente debe concebirse desde un enfoque preventivo. La alerta temprana como su nombre lo indica, tiene un carácter anticipatorio y debe ser leída desde una perspectiva preventiva basada en riesgos tal enfoque permitirá analizar con el rigor necesario los factores de riesgos que se deben prevenir, mitigar o controlar y aquellos que deben potenciarse, por ser factores protectores frente a los posibles ataques del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

5.3.2. Derechos:

El enfoque de derechos es un marco ético y jurídico que orienta los programas y Políticas Públicas en torno a la promoción, atención y protección de los derechos humanos. Para el presente modelo de alertas tempranas se entenderá el enfoque de derecho en un doble propósito: 1. Prevenir la vulneración de derechos a la que se ven expuestos los ciudadanos frente a un posible ataque de la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. 2. Proteger a las poblaciones con condiciones de mayor vulnerabilidad frente posibles ataques de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.

5.3.3 Colaboración Armónica:

El artículo 113 de la constitución política, declara que “Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines”. Tal artículo, para el propósito del modelo de alertas que aquí se expone, constituye un enfoque prioritario toda vez que para desarrollar un trabajo preventivo se requiere de la convergencia de diferentes instancias, agencias, actores e instituciones estatales.

5.3.4 Género - Diferencial – Interseccional:

El modelo de alertas tempranas que aquí se desarrolla hará especial monitoreo a los factores de riesgo de aquellas poblaciones que por razones de género, edad, raza o condición socio-económica, puedan tener mayores posibilidades de ser vulneradas en medio de un ataque a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

5.3.5 Participación:

Anticiparse a la materialización de ataques vandálicos a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP dependerá en gran medida de las posibilidades de interlocución con la ciudadanía. Tal interlocución se orientará en torno a tres propósitos: 1. suministro de información anticipada a eventos vandálicos recogida en clave de riesgos y de información para posibles procesos de judicialización, 2. construcción de alternativas de diálogo (cuando así se requiera) en torno a la tramitación de conflictos sobre eventos que pongan en peligro la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, 3. construcción de alternativas de protección, autoprotección y mitigación de ataques a la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

5.3.6 Territorial

El enfoque territorial acerca las intervenciones a las necesidades específicas y focaliza las acciones y la toma de decisiones acorde a tales necesidades. Territorializar la construcción del modelo de alertas es indispensable para generar acciones preventivas, de mitigación y sancionatorias hechas a la medida de lo que sucede en el territorio.

6. MARCO CONCEPTUAL:

La Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia viene adelantando una metodología para la protección de las infraestructuras vitales de Bogotá. La infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP se clasifica dentro de dichas infraestructuras. Por tal razón y siendo coherentes con el trabajo previo realizado, a continuación, se exponen los principales conceptos que abarca dicha metodología y que estarán en concordancia con el modelo de alertas tempranas que aquí se desarrolla.

6.1 Infraestructura Vital:

El LISA Institute, define infraestructura crítica como: “las infraestructuras estratégicas que proporcionan servicios esenciales y cuyo funcionamiento es indispensable. De esta manera, su perturbación o destrucción tendría un grave impacto”⁷. A su vez define como servicio esencial como: “el necesario para el mantenimiento de las funciones sociales básicas, la salud, la seguridad, el bienestar social y económico de los ciudadanos, o el eficaz funcionamiento de las Instituciones del Estado y las Administraciones Públicas”.

Acotando al nivel urbano, entenderemos aquí como infraestructura vital urbana, a los medios técnicos, artefactos tecnológicos, niveles de servicios e instalaciones físicas que se requieren para el adecuado funcionamiento de la ciudad en tanto prestan un servicio esencial para el ciudadano y el Estado.

⁷ Tomado de https://www.lisainstitute.com/blogs/blog/infraestructuras-criticas?_pos=1&_sid=28634b44f&_ss=r es conveniente incluir la fecha de consulta.

6.2 Sectores estratégicos:

Las infraestructuras vitales pueden ser ubicadas en sectores estratégicos. Entendidos como aquellos que cumplen funciones en la prestación de servicios esenciales y que pueden ubicarse en 5 sectores:

1. **Sector económico:** Del cual hacen parte la industria, comercio (central de abastos, supermercados, centros comerciales), sistema financiero y tributario, fronteras municipales para el abastecimiento de mercancías terrestres y protección de entrada de mercancías aéreas (aeropuerto)
2. **Sector movilidad:** Está relacionado con la infraestructura del transporte masivo (TRANSMILENIO), aeropuerto, terminales de transporte Intermunicipal.
3. **Sector socio-cultural:** comprende salud, alimentación, espacio público, establecimientos educativos, lugares de esparcimiento, acceso a la cultura (museos, teatros, bibliotecas), sistema de acueducto y alcantarillado
4. **Sector Ambiental y energético:** Humedales, cuencas y laderas de ríos, zonas pertenecientes al sistema de áreas protegidas (bosques, cerros orientales, cerros de Suba, parque entre nubes), colectores de agua, torres de energía hidroeléctricas, embalses y represas.
5. **Sector Administrativo-Institucional:** Tecnologías de la información y las comunicaciones, instalaciones administrativas, militares y policiales.

6.3 Riesgos, factores de riesgos y amenazas

El diseño de un modelo de alertas tempranas tiene necesariamente un carácter preventivo. Alertar es anticipar la información necesaria para que no sucedan hechos adversos a aquello que se quiere proteger. En tal sentido el marco conceptual del análisis de riesgos se convierte en una perspectiva valiosa para el fin que aquí nos interesa: **Crear un modelo de alertas tempranas para prevenir y proteger de ataques vandálicos a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.**

El análisis de riesgos no es un fin en sí mismo, hace parte de un proceso estratégico de gestión pública desde el que se pretende prevenir, reducir los impactos o controlar los factores que desencadenan los riesgos que vuelven vulnerable el bien público que se quiere proteger. En el caso particular que nos ocupa la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.

La identificación, análisis, valoración y gestión de riesgos se convierte en una herramienta fundamental para la toma de decisiones basadas en evidencia y para derivar intervenciones integrales en la protección de las infraestructuras vitales ajustadas a las necesidades específicas de las mismas, sean estas de inversión técnica y tecnológica, de cualificación al personal, de fortalecimiento del capital social de los entornos, entre otros aspectos.

Desde la perspectiva de riesgos se interpreta entre otros aspectos la capacidad de tales infraestructuras de responder a los incidentes externos y de fragilidad interna mediante sus componentes físicos, humanos, de información y tecnológicos. La condición en el éxito de herramientas basadas en análisis de riesgos está dada por la rigurosidad en su aplicación y una visión amplia sobre el significado de seguridad.

- **RIESGO:** Probabilidad de ocurrencia de un evento natural o humano que desencadene amenaza o materialización de daños sobre un activo de infraestructura vital o estratégica. A continuación, y referencia a cada uno de los conceptos que se desglosan se desarrollará un ejemplo que permita entender la identificación de un riesgo, de un factor y el tipo de factores de riesgo y una amenaza (abreviación respectiva: Ej.R, Ej.FR, Ej.TR, y Ej.A). El ejemplo girará en torno a una Infraestructura vital o estratégica del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.

Las preguntas que se sugieren para indagar o analizar y gestionar un riesgo en torno a las infraestructuras vitales o activos estratégicos son:

- ✚ ¿Qué puede suceder?
- ✚ ¿Cómo puede suceder?
- ✚ ¿Cuándo puede suceder?
- ✚ ¿Qué consecuencias tendría su materialización?
- ✚ ¿Qué puede impedir que se logre la protección del activo estratégico?
- ✚ ¿Las acciones de protección de IV le aportan a la mitigación o eliminación del riesgo?

Ej.R: Vandalización de la infraestructura fija del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.

- **FACTORES DE RIESGO:** Variables que explican el riesgo o su probable materialización. Pueden ser por ejemplo acciones u omisiones institucionales, civiles o privadas, que elevan las probabilidades de materialización del riesgo. Pueden referirse también a la afectación directa o indirecta de hechos externos asociados a eventos, acciones o comportamientos inadecuados, ilegales o criminales que aceleran la concreción de los riesgos identificados. Para indagar por los factores de riesgo se podrían plantear los siguientes interrogantes:

- ✚ ¿Cuáles son las condiciones para la materialización del riesgo?
- ✚ ¿Qué acción u omisión institucional, social o privada puede originar el riesgo?

Ej.FR1: Grupos radicales infiltrados que violentan la protesta pacífica

Ej.FR2: Protocolos inadecuado de manejo policial frente a protestas pacíficas.

- **TIPOS DE FACTORES DE RIESGOS:** Es la característica intrínseca del factor de riesgo a partir del cual se puede valorar qué tan plausible es intervenirlo desde acciones preventivas, de mitigación o de protección. La literatura sobre riesgos muestra diferentes tipologías en torno a

la taxonomía de factores de riesgo, sin embargo y para los propósitos de la presente metodología se ha decidido dividirlos en dos clases, los factores de riesgos estáticos y los factores riesgos dinámicos.

Factores de riesgos dinámicos: se caracterizan por ser cambiantes o contingentes. Comportan incertidumbre, pero a su vez son manejables y susceptibles de mayor control y mitigación a corto plazo. Requieren de un seguimiento continuo y pueden ser internos, o que hacen parte de la infraestructura vital o estratégica en estudio. O externos en el entendido que su incidencia viene desde fuera de la infraestructura. Los factores de riesgo dinámicos externos, pueden ser considerados como un tipo de amenaza, que pueden impactar con mayor o menor grado dada la condición vulnerabilidad de la Infraestructura vital o estratégica que se observa, dependiendo de la “probabilidad de exceder un nivel de ocurrencia ... con una cierta intensidad, en un sitio específico y durante un tiempo de exposición determinado”⁸

Ej. FR.In: Protocolos institucionales de atención a emergencias de vandalización ineficientes, asistemáticos y con personal no capacitado o reducido.

Ej. FRE.Ext: Grupos radicales infiltrados que violentan la protesta pacífica

Factores de riesgos estáticos: se caracterizan por hacer parte de la historia misma de la infraestructura vital o estratégica, son de carácter estructural. En ocasiones no son susceptibles de modificación, con lo cual solo es posible mitigarlos o afectar los factores asociados. Es fundamental entender el comportamiento de este tipo de factores por que se asocian a lo que algunos autores denominan condición de vulnerabilidad⁹. Entendiendo esta última, y para el tema que nos ocupa, como la capacidad que la misma infraestructura vital o estratégica tiene para poder responder a diferentes tipos de factores de riesgos.

Así, por ejemplo, si se identifica que el riesgo es la vandalización de la infraestructura fija de del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. el factor de riesgo estático puede ser que dicha infraestructura fija está ubicada en un espacio abierto. Es estático en el sentido que es una condición que hace parte de la infraestructura misma. En tal sentido dicho riesgo estático se convierte en una condición de vulnerabilidad frente a otros factores de riesgo dinámicos, como, por ejemplo, una mayor facilidad de penetración de grupos radicales que intenten violentar la protesta pacífica.

En síntesis, los factores de riesgos estáticos en general no se modifican a corto plazo, pero es necesario entenderlos para mitigarlos y actuar desde estrategias preventivas sobre la afectación de los riesgos dinámicos, tanto externos como internos que se correlacionen.

⁸ OMAR DARÍO CARDONA ARBOLEDA (2001). “Estimación holística del riesgo sísmico utilizando sistemas dinámicos complejos”. Universitat Politècnica de Catalunya Escola Tècnica Superior D’enginyers de Camins, Canals i Ports. Tesis doctoral. Barcelona. Ver en: file:///C:/Users/Diego/Downloads/6473.pdf

⁹ Fournier d'Albe, M. (1985) “The Quantification of Seismic Hazard for the Purposes of Risk Assessment”, International Conference on Reconstruction, Restauration and Urban Planning of Towns and Regions in Seismic Prone Areas, Skopje, Yugoslavia

Ej. FRE: infraestructura fija ubicada en espacio abierto

- **AMENAZA:** Son factores de riesgos dinámicos de carácter externo, potencialmente dañinos sobre la infraestructura vital o estratégica.

Ej. A: Grupos radicales infiltrados que violentan la protesta pacífica

Algunas preguntas que apoyan la indagación sobre las amenazas son:

- ✚ ¿Qué actor/es declaran la amenaza?
 - ✚ ¿Qué situaciones podrían llevar a su materialización?
 - ✚ ¿Cuándo puede suceder?
 - ✚ ¿Qué consecuencias tendría su materialización?
 - ✚ ¿Qué puede impedir que no se controle la amenaza?
 - ✚ ¿Las acciones que actualmente se desarrollan para controlar la amenaza le aportan a la mitigación o transformación del riesgo?
- **FACTORES PROTECTORES:** Son las variables que hacen menos probable que se desencadene un riesgo. Pueden ser intervenciones ejecutadas de forma deliberada, o fortalezas con las que cuenta la infraestructura vital o estratégica.

Respecto a las acciones deliberadas están la elaboración de disposiciones normativas, de política pública, diagnósticas, metodológicas y operativas, llevadas a cabo desde procesos de articulación interinstitucional, con la sociedad civil y privados, que permiten prevenir, evitar, mitigar la materialización de un riesgo.

En torno a las fortalezas con las que cuenta la infraestructura vital o estratégica, se puede identificar entre otras por ejemplo, aquellas asociadas al capital social del entorno, la alta capacidad de receptividad, monitoreo y orientación de las demandas sociales que impidan que las protestas pacíficas deriven en violentas; protocolos rigurosos y efectivos de mitigación inmediata frente a contingencias que adviertan vandalización de la infraestructura; protocolos de investigación criminal y judicialización que permitan prevenir, controlar o sancionar, aquellas acciones violentas materializadas.

Frente a la indagación de factores protectores es posible preguntarse:

- ✚ ¿Qué acción u omisión puede prevenir el riesgo?
- ✚ ¿Con qué condiciones favorables cuenta la Infraestructura vital que pueda prevenir, mitigar o evitar la materialización de los riesgos identificados?

Como se verá más adelante, el instrumento base construido para la presente propuesta metodológica, denominada “Matriz de caracterización, identificación, análisis y gestión de

riesgos de infraestructura vitales”, tendrá el propósito de recabar información desde la perspectiva conceptual que aquí se propone¹⁰.

7. OBJETIVOS:

7.1. Objetivo general

Crear un modelo de alertas y prevención de ataques de vandalismo a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

7.2. Objetivos específicos:

- Identificar los riesgos y sus factores explicativos en función de la prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil que atentan contra la adecuada prestación del servicio de transporte.
- Analizar las dinámicas asociadas a los factores de riesgos identificados para valorarlos y gestionarlos mediante decisiones basadas en evidencia.
- Valorar los factores de riesgos que puedan en una escala de alto, medio o bajo, detonar la materialización de los riesgos identificados.
- Gestionar mediante intervenciones interinstitucionales ajustadas a la valoración previa los factores de riesgos urgentes, de corto y mediano plazo asociados a los ataques de la infraestructura fija o móvil que atentan contra la adecuada prestación del servicio de transporte.

8. ESCENARIOS DE ACTUACIÓN:

El modelo que aquí se desarrolla parte de la base que los hechos de vandalismo o ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP están asociados, por un lado, a eventos que por condiciones desencadenantes, como por ejemplo, incumplimiento de demandas o acumulación de malestar ciudadano se prevé que puedan suceder y que de no tener actuaciones preventivas como monitoreo de compromisos de agenda pública, diálogo previo con organizaciones sociales y gremios influyentes, puedan, como medio de presión, materializar hechos que destruyan la infraestructura de transporte mencionada y que por tanto se brinde con calidad, oportunidad y eficiencia el servicio público de movilidad para los ciudadanos.

De otra parte y unido a lo anterior, el presente modelo también comprende que hay acciones de carácter vandálico o delincuencial que pueden sucederse de manera contingente dadas las características de escalada de conflictos y la combinación de factores de riesgo que confluyen en un mismo espacio y tiempo y frente a lo cual es necesario actuar de manera inmediata o urgente.

Finalmente, el modelo también aborda las acciones en torno a la documentación sobre ataques consumados que permitan la caracterización de actores, eventos, afectaciones económicas, sociales y de seguridad que requieran de sanción y judicialización y que a la postre permitan, además, prevenir actuaciones de prevención terciaria frente a posibles acciones de reincidencia sobre actos vandálicos contra la infraestructura mencionada.

¹⁰ Ver anexo 1 del presente modelo.

Acorde con el alcance, visión, enfoques, objetivos y contextualización desarrollados en las secciones previas, a continuación, se presenta el esquema general del modelo de actuación bajo tres escenarios:

1. ***El escenario I, denominado de anticipación – prevención***, abarcará el análisis y promoción de alertas tempranas con el propósito de desarrollar acciones integrales que, como su nombre lo indica, se anticipen e impidan la materialización de riesgos sobre ataques contra la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.
2. ***El segundo escenario, contempla los protocolos y actuaciones de atención directa*** cuando se produce una alerta contingente o inminente y es necesario disponer en el acto de recursos humanos, tecnológicos y operativos para **mitigar** las posibles consecuencias de una escalada de violencia que atente contra la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.
3. ***Y el tercer escenario*** prevé aquellos recursos asociados a la **documentación de riesgos materializados que desencadenan posibles procesos sancionatorios y judiciales**. En este tercer escenario el punto nodal es la construcción de un protocolo de actuación interinstitucional que permita la interoperabilidad de información para fortalecer la investigación criminal en torno a hechos de vandalismo y ataques a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

Cada uno de los escenarios contemplan tres temas fundamentales que se constituyen en las herramientas necesarias para la puesta en marcha del modelo de actuación en torno a cada una de las circunstancias que así amerite la problemática, sean ellas asociadas a probables ataques, a ataques inminentes, o, en torno a procesos sancionatorios dada la materialización de los mismos. Los tres temas que se describirán a continuación para cada uno de los escenarios son: 1. Información, 2. Recursos y 3. Rutas de actuación o procedimientos.

8.1. ESCENARIO I: ANTICIPACIÓN-PREVENCIÓN

8.1.1 Información:

Todos aquellos insumos normativos, de política, datos diagnósticos cuantitativos y cualitativos, que permitan caracterizar, identificar, analizar, evaluar y gestionar los riesgos y los factores explicativos o desencadenantes asociados a los ataques contra la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

8.1.2 Recursos:

Institucionales:

- A cargo de la Secretaría de Seguridad, convivencia y Justicia, la identificación y análisis de un mapeo de actores institucionales gubernamentales cuyos roles y competencia estén relacionados de manera directa o “indirecta” con la prevención de factores de riesgos en torno a posibles ataques a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

- A cargo de la secretaria de Seguridad, convivencia y justicia, la identificación y análisis de un mapeo dinámico de actores de la sociedad civil y gremios privados cuyos intereses y necesidades contemplen acciones preventivas en torno a la protección de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.
- Mediante acto administrativo, creación de un sistema interinstitucional, de la sociedad civil y gremios privados para la protección de ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Humanos y técnicos:

Delegación institucional de representantes al Sistema para la Protección de ataques a la Infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.

- Identificación y balance de capacidades y habilidades para la indagación, análisis y tramitación de conflictos en clave preventiva, de los funcionarios y contratistas que enfrentan en el día a día los factores de riesgos desencadenantes de posibles ataques a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte público – SITP.
- A partir de la identificación de capacidades y habilidades descritas en el punto anterior, creación y desarrollo de procesos de formación ajustados a las necesidades preventivas sobre posibles eventos asociados a ataques a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.
- Protocolización y formación de y sobre procedimientos de intervención de los actores institucionales (de las diferentes instituciones) en materia de recolección de información cualitativa, frente a resolución de conflictos, y en torno al enrutamiento de los hechos susceptibles de desencadenar ataques a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.
- Elaboración de metodología para la identificación, análisis, valoración y gestión de riesgos contra la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP (Matriz de riesgos).
- Construcción de una herramienta de monitoreo permanente derivada de la matriz de riesgos planteada en el punto anterior.
- En conjunto con las instancias competentes y retomando elaboraciones y avances previos en materia de cultura ciudadana, construcción de campañas preventivas frente al cuidado y la protección de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Tecnológicos:

- Plataforma de información interoperable sobre riesgos y factores de riesgo construida entre instituciones que cuentan con recurso humano destinado a labores de campo en

torno la prevención y protección de los ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

8.1.3 Rutas de Actuación - procedimientos

La ruta de actuación del escenario preventivo operará a través del Sistema de Protección de ataques a la Infraestructura fija o móvil Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-. Este sistema, cuya reglamentación se debe hacer por vía administrativa, debe contemplar la siguiente organización:

1. Ente rector en cabeza de la Alcaldía de Bogotá.
 2. El ente rector debe contar con una secretaría técnica en cabeza de la Subsecretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia. Dicha secretaría liderará entre otros temas, la construcción e implementación de la plataforma de información interoperable, la construcción de protocolos de procesos y procedimientos para intervenir preventivamente sobre posibles ataques a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, la elaboración de una metodología para el identificación, análisis, valoración y gestión de riesgos contra la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP (Matriz de riesgos) y el diseño y desarrollo de la herramienta de monitoreo permanente.
 3. Las instancias del nivel distrital sugeridas para que hagan parte del Sistema de Protección de ataques a la Infraestructura fija o móvil son: secretaria de Seguridad, Convivencia y Justicia, Secretaría de Gobierno, Secretaría de Hábitat, Secretaría de Movilidad, Secretaría de la Mujer, Policía Nacional a través de la MEBOG, TRANSMILENIO S.A, la Secretaría de Integración Social, el Instituto Distrital de Gestión de Riesgo y Cambio Climático (IDIGER) y la Secretaría de Salud.
 4. Otras instituciones que deben participar: la Policía Nacional con la Dirección Nacional de Inteligencia de la Policía, el ESMAD, la fiscalía general de la Nación, el Ejército Nacional, el Consejo Superior de la Judicatura, Superintendencia de Seguridad Privada y un delegado del Ministerio del Interior.
 5. De forma no permanente también pueden participar: Un representante del concejo de Bogotá, uno de la Defensoría del Pueblo y uno de la Personería Distrital.
 6. Se deberán incluir representantes de asociaciones y gremios líderes en materia de movilización social y representantes de la ciudadanía afectada por la destrucción de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. Un ejemplo de ello podría ser PROBOGOTA
- El Sistema de Protección de Ataques a la Infraestructura fija o móvil estará conformado por 1 comité técnico que tendrá a su cargo 4 temas específicos: 1. elaboración y actualización de protocolos de procesos y procesos de intervención preventiva. 2. Identificación, análisis, valoración de riesgos, a través de la metodología de riesgos estandarizada para tal propósito (ver anexo). 3. Construcción de procesos de formación y de gestión de riesgos. 4. Seguimiento y monitoreo.

10. El comité técnico elaborará un plan de acción anual con indicadores de seguimiento trimestral y se reunirá mensualmente para analizar los avances del Sistema de Protección de ataques a la Infraestructura fija o móvil.
11. El comité técnico de presentará por escrito informes trimestrales de gestión y los socializará ante Sistema de Protección de ataques a la Infraestructura fija o móvil en pleno.

8. 2 ESCENARIO II: ATENCION-MITIGACION

8.2.1 Información:

- Información de la línea 123, del sistema de video vigilancia y del sistema de radio del C4.
- Inventario de fechas conmemorativas, informes de alertas y de reporte in situ por parte de gestores de convivencia, información de redes sociales y rastreo de medios.
- Información por parte de las instancias de la Alcaldía y de otras instituciones que intervienen eventos de contingencia (TRANSMILENIO, Secretarías de Movilidad, Gobierno y Salud, Policía, IDIGER) a través del Puesto de Mando Unificado -PMU- y del Centro de Operaciones de Emergencia -COE-.

8.2.2 Recursos:

Institucionales:

- Creación de un espacio alternativo a la mesa derivada del Decreto 563 de 2015, que permita generar un canal de comunicación interinstitucional sobre información sensible de manejo gubernamental y que canalice la interlocución para el análisis de información entre equipos de gestores sociales pertenecientes a las instituciones que intervienen en escenarios de atención y contingencia.
- Promover escenarios de encuentro, a través, por ejemplo, de grupos focales, talleres con la fuerza pública y otras entidades competentes, que permita socializar, compartir, construir conjuntamente las visiones de intervención y atención a eventos de protesta social basados en un enfoque de garantía de los derechos humanos.

Humanos y técnicos:

- Parametrización de los canales de comunicación para la tramitación de información interinstitucional que se desarrolla en el PMU, en el C4 y entre los diferentes equipos de gestores de convivencia que intervienen.
- Protocolización de los procesos y procedimientos que se activan interinstitucionalmente para atender los diferentes tipos de protesta social en la ciudad.

- Construcción interinstitucional de una guía estandarizada del perfil que deben tener los gestores de convivencia en las diferentes instituciones de las que hacen parte.
- Estandarización de procedimientos y clarificación de roles (manual de funciones) de los equipos de gestores de convivencia que prestan sus servicios en momentos de contingencia desde cada institución. Tal estandarización y clarificación de roles permitirá prevenir la duplicidad de acciones, la sobre intervención y la desarticulación en campo.
- Fortalecer procesos de formación para gestores de convivencia a partir de la construcción de módulos estandarizados que permitan orientar los conocimientos en torno a tres temas fundamentales: 1. Rigurosidad en la obtención de información, datos y descripción de eventos que sirvan no solo para la intervención en contingencia sino también en clave preventiva y para documentación de hechos de investigación criminal y sancionatoria. 2. Conocimientos y habilidades claves en materia de intervención, tales como los asociados a la mediación comunitaria, comunicación asertiva, observación de eventos en clave de riesgos, entre otros. 3. Fortalecimiento en primeros auxilios psicológicos para la intervención en escenarios con elevada carga emocional.
- Elevar el número de gestores de convivencia que atiende los eventos de protesta social en la Alcaldía de Bogotá.

Tecnológicos:

- Fortalecimiento de la plataforma SURVEY de cara, en un futuro de mediano plazo, a establecer una plataforma robusta de carácter integrativo e interagencial que permita con la información recogida, análisis predictivos en torno a las protestas sociales y hechos de violencia.
- Mantenimiento eficiente de la tecnología asociada a la línea 123, el sistema de videovigilancia y el de radio, para continuar con la producción de información efectiva en torno a los eventos de protesta social y posible vandalización de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-

8.2.3 Procesos y procedimientos:

- En materia de mitigación y atención a los posibles hechos de vandalización, las rutas y procedimientos, que, si bien aún no están totalmente parametrizados, están relacionados con los protocolos específicos de actuación que vienen desarrollando las instituciones en articulación permanente a través de espacios formales como el COE, el PMU, el C4 y el apoyo permanente del grupo de gestores de convivencia de la Alcaldía Mayor de Bogotá y de entidades como TRANSMILENIO.
- Los procedimientos en eventos de protesta social dependen del tipo de protesta social que se presente, sean estas fechas de conmemoración histórica, de conmemoración emergentes, manifestaciones de carácter contingente de las cuales se van conociendo a través de diferentes herramientas comunicativas, y las protestas espontáneas atendidas a través de los equipos de respuesta rápida quienes tienen vehículos de desplazamiento asignados.

- El COE (IDIGER) se activa cuando la protesta social deviene en emergencia. El PMU (POLICIA) cuando son protestas que pueden escalar en conflicto o violencia. En varias ocasiones se convoca a ambos en un mismo momento.
- En cualquiera de los casos, la participación de los gestores de convivencia de la Alcaldía de Bogotá y los que designen otras instituciones como TRANSMILENIO es indispensable en los escenarios de protesta social. En general son tres las funciones principales que cumplen dichos actores institucionales y que pueden ser rotativas:

1. **Función de reporte y comunicación:** Se realiza a través de los canales establecidos para tal fin. Los gestores de convivencia que desde la Alcaldía Distrital tienen esta función informan al C4 y al PMU los acontecimientos sucedidos durante la jornada. Se informa sobre el tipo de actores que se movilizan, el aforo, novedades periódicas a través de fotos o vídeos de acuerdo con la necesidad o la solicitud que se haga desde el C4 y el PMU.

Este equipo de gestores de convivencia de la Alcaldía de Bogotá, una vez termina el evento de protesta, hace un informe detallado de la actividad a través de la plataforma que denominada Survey. El informe presentado, además de documentar y sistematizar todas las actividades que atiende el equipo, permite dar respuestas a los diferentes requerimientos ciudadanos.

2. **Función de concertación y mediación:** Como su nombre lo indica es la labor que ejerce el equipo de gestores de convivencia en materia de comunicación efectiva entre los diferentes actores sociales e institucionales que hacen parte de un evento de protesta social, con el fin llegar a acuerdos y desescalar conflictos.

3. **Función de análisis y generación de alertas:** Es la identificación de los factores de riesgo de lo que sucede en una eventualidad determinada a partir de un análisis de entorno por parte del grupo de gestores de convivencia. Esta actividad permite generar alertas y tomar decisiones a nivel central y de distribución de equipos en terreno.

8.3 ESCENARIO III: DOCUMENTACIÓN DE LOS HECHOS, APOYO A POSTERIOR INVESTIGACIÓN JUDICIAL Y SANCIONATORIA

8.3.1 Información

Todos los datos recogidos a través de los sistemas de video-vigilancia (públicos y en lo posible privados), drones, información ciudadana recogida por gestores de convivencia y antecedentes judiciales de posibles actores que comenten actos vandálicos.

8.3.2 Recursos:

Institucionales:

- A cargo de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, monitorear los eventos de vandalismo a través del C4, los gestores de convivencia y los hechos identificados a través de la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos

- Fortalecimiento de un comité de seguimiento conformado por la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, MEBOG y la seccional Bogotá de la Fiscalía General de la Nación, que permita generar lineamientos técnicos en la elaboración de insumos para la documentación de hechos de vandalismo contra la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-

Humanos y técnicos:

- Apoyo a las capacidades institucionales de la policía de investigación criminal en materia de ataques de vandalismo y acciones criminales contra la infraestructura fija o móvil del SITP.
- Fortalecimiento a las capacidades de los gestores sociales dispuestos para la función de elaboración de reportes de seguridad.
- Creación de protocolos específicos para documentar con la elaboración de insumos los procesos de investigación criminal asociado a acciones vandálicas o criminales contra la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.
- Construcción de una herramienta de monitoreo a la reincidencia de acciones vandálicas o criminales que permitan desarrollos en materia de justicia restaurativa.

Tecnológicos:

- Diseño y puesta en marcha de una plataforma de información donde repose la documentación de hechos violentos sobre ataques a la infraestructura fija o móvil del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y permita apoyar a la trazabilidad de tales hechos e identificar.

8.3.3 Acciones claves para la documentación de hechos:

1. Cuando se materializan daños a la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, en eventos de manifestaciones, bloqueos o acciones de vandalismo, es posible generar control identificando en tiempo real a los actores criminales través de cámaras del C4, drones, o servidores públicos que se encuentren en el lugar y estén observando la ocurrencia del hecho. Esto permitirá lograr materializar las **capturas en flagrancia** con el componente de policía que se encuentre en el lugar. De no ser posible la se pondrá en conocimiento de la policía de vigilancia (Cuadrantes) quienes deberán acudir de manera inmediata al lugar con el fin de realizar el procedimiento que para ello opere.
2. **Fortalecimiento a la investigación criminal**, una vez se reciba información sobre conductas punibles que afectan los bienes de uso público, puntualmente la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, a través de las redes de cuidado, equipos territoriales, gestores de convivencia, líderes sociales, defensores de derechos humanos, entre otros, se elaborarán reportes de seguridad ciudadana que serán puestos en conocimiento de autoridades de seguridad y justicia como policía judicial, inteligencia y Fiscalía General de la Nación. Tales reportes se constituirán en un insumo relevante en la generación de iniciativas investigativas, tanto para impulsar noticias criminales activas o se den aperturas de nuevas noticias criminales.
3. Realizar diagnósticos relacionados con las dinámicas criminales, aspectos sociales, patrones de conducta, vínculos entre actores criminales en puntos críticos como: líneas de microtráfico,

transporte informal etc., lo anterior nos permiten construir un escenario acertado de anticipación.

4. Lograr procesos de justicia restaurativa, reparaciones integrales, simbólica y ejemplarizante de conciencia y arrepentimiento público, por parte de los sujetos activos de estas conductas como parte de los preacuerdos o principios de oportunidad que se generen en la fiscalía.

ANEXO 1 : MARCO NORMATIVO

En este anexo se describe las leyes que soportan las acciones y procesos contemplados en el modelo de alertas y prevención de ataques a la infraestructura móvil o fija de Transmilenio. Además, se encuentra el orden de la jurisprudencia para entender como rigen las normas jurídicas estas acciones.

	Nombre norma y jurisprudencia	Descripción del marco jurídico en torno al prevención y sanción frente a ataques al transporte público
		Preventivas - Punitivas
Internacional	<p><i>Tratados Internacionales DDHH</i></p> <p>Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 Por medio de la cual se expiden los derechos a los cuales toda persona sin importar su raza, origen, nación entre otras tiene acceso y que garantizan una vida digna y libre para todos los seres humanos.</p> <p>Convención Americana Sobre Derechos Humanos noviembre de 1969 Por medio de la cual se dictan los derechos que los Estados deben garantizar a sus ciudadanos, así como las herramientas que tienen los ciudadanos para defenderse frente a acciones que afecten su integridad además se precisan los deberes que estos tienen frente al actuar estatal.</p>	<p>Frente al tema de transporte público el Artículo 13 en su numeral 1 habla de que . <i>Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.</i></p> <p>Esto es relevante en el caso de la generación de bloqueos de manera permanente.</p> <p>2. Los derechos de cada persona están limitados por los derechos de los demás, por la seguridad de todos y por las justas exigencias del bien común, en una sociedad democrática.</p> <p>Este tendrá validez al momento de analizar las acciones de manifestantes sobre el sistema de transporte, al limitar derechos como la libre circulación.</p>
Nacional	<p>Constitución Política de 1991</p> <p>Por medio de la cual se dictan deberes, derechos y obligaciones del pueblo colombiano</p>	<p>Artículo 2 segundo párrafo <i>“Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.</i></p> <p>Artículo 24. <i>Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia</i></p> <p>Artículo 88. <i>La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados</i></p>

		<p><i>con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.</i></p> <p>Artículo 315. Son atribuciones del alcalde: 2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio.</p>
Nacional	<p>2. Sentencias de la corte constitucional</p> <p>Sentencia de la corte Constitucional de Colombia C-742/2012 DELITO DE OBSTRUCCION DE VIAS PUBLICAS QUE AFECTEN EL ORDEN PUBLICO</p>	<p>ARTÍCULO 45. Modifíquese el artículo 353 de la Ley 599 de 2000, el cual quedará así: Artículo 353. Perturbación en servicio de transporte público, colectivo u oficial. El que por cualquier medio ilícito imposibilite la circulación o dañe nave, aeronave, vehículo o medio motorizado destinados al transporte público, colectivo o vehículo oficial, incurrirá en prisión de cuatro (4) a ocho (8) años y multa de trece puntos treinta y tres (13.33) a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p>
Nacional	<p>3. Leyes</p> <p>Ley 599 de 2000 Por la cual se expide el Código Penal</p>	<p>ARTICULO 173. Apoderamiento de aeronaves, naves, o medios de transporte colectivo. ¿El que, mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, se apodere..., transporte colectivo, o altere su itinerario, o ejerza su control, incurrirá, por esa sola conducta, en prisión de diez (10) a quince (15) años y multa de mil (1.000) a tres mil (3.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes</p> <p>ARTICULO 266. Circunstancias de agravación punitiva PARAGRAFO. La pena será de cuarenta y ocho (48) meses a ciento cuarenta y cuatro (144) meses de prisión cuando se afecte la infraestructura' destinada a la seguridad ciudadana, a la administración de Justicia, el sistema de transporte público masivo, instalaciones militares o de policía.</p> <p>ARTICULO 353. Perturbación en servicio de transporte colectivo u oficial. Modificado por el art. 45, Ley 1453 de 2011. El que por cualquier medio ilícito imposibilite la conducción de., vehículo o medio motorizado destinados al transporte colectivo o vehículo oficial, incurrirá en prisión de uno (1) a tres (3) años y multa de diez (10) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>ARTICULO 353 A. Adicionado por el art. 44, Ley 1453 de 2011. Obstrucción a vías públicas que afecten el orden público. El que por medios ilícitos incite, dirija, .., los medios para obstaculizar de manera temporal o permanente, selectiva o general, las vías o la infraestructura de transporte de tal manera que atente contra la vida humana, la salud pública, la seguridad alimentaria, el medio ambiente o el derecho al trabajo, incurrirá en prisión de veinticuatro (24) a cuarenta y ocho meses (48) y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos</p>

		<p>legales mensuales vigentes y pérdida de inhabilidad de derechos y funciones públicas por el mismo término de la pena de prisión.</p>	
	<p>Ley 1618 de 2013. Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad</p>	<p>Artículo 14 Numeral : 2. El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal.</p> <p>Artículo 15. Derecho al transporte. Las personas con discapacidad tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en concordancia con el artículo 9°, numeral 1, literal a) y el artículo 20, de la Ley 1346 de 2009. Además, en su numeral 1. Dice que Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad. Y en su numeral 15. Adaptar en los aeropuertos, terminales de transporte y medios de transporte masivo, accesos, señales, mensajes auditivos y visuales para las personas con discapacidad.</p>	
	<p>Ley 1801 de 2016, Por la cual se expide el código nacional de policía y convivencia</p>	<p>Artículo 55 Con el fin de amparar el ejercicio del derecho a la reunión o movilización pacífica, queda prohibido divulgar mensajes engañosos en torno a quienes convocan o participan en las manifestaciones, así como hacer públicamente señalamientos falsos de la relación de los manifestantes con grupos armados al margen de la ley o deslegitimar por cualquier medio el ejercicio del derecho constitucional de reunión y manifestación pública y pacífica.</p> <p>Artículo 140: numeral 2. Realizar obras de construcción o remodelación en las vías vehiculares o l' peatonales, en parques, espacios públicos, corredores de transporte público, o l similares, sin la debida autorización de la autoridad competente</p> <p>Artículo 146 numeral 7. Evadir el pago de la tarifa, validación, tiquete o medios que utilicen los usuarios para acceder a la prestación del servicio esencial de transporte público l de pasajeros, en cualquiera de sus modalidades.</p> <p>Numeral 8. Destruir, obstruir, alterar o dañar los sistemas de alarma o emergencia de los vehículos destinados al transporte público o sus señales indicativas.</p> <p>Numeral 9. Obstaculizar o impedir la movilidad o el flujo de usuarios en estos sistemas.</p>	

	<p>Ley 2197 de 2022 Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones</p>	<p>Numeral 10. Poner en peligro la seguridad operacional de los sistemas de transporte masivo, colectivo o individual, aéreo, fluvial o terrestre, con los siguientes comportamientos: f) Resistirse a los procesos de seguridad en los filtros de los sistemas de transporte público;</p> <p>Numeral 11. Perturbar en los medios de transporte públicos, la tranquilidad de los demás ocupantes mediante cualquier acto molesto;</p> <p>Numeral 13. Alterar, manipular, deteriorar, destruir o forzar, las puertas de las estaciones o de los buses articulados, metro, tranvía, vehículo férreo, cable aéreo, o de los diferentes medios de transporte de los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, impedir su uso y funcionamiento normal, salvo en situaciones de emergencia;</p> <p>Parágrafo 1°. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas.</p> <p>Artículo 266. Circunstancias de agravación punitiva Párrafo 1 La pena será de cuarenta y ocho (48) meses a ciento cuarenta y cuatro (144) meses de prisión cuando se afecte la infraestructura destinada a la seguridad ciudadana, a la administración de Justicia, el sistema de transporte público masivo, instalaciones militares o de policía.</p>	
Nacional	<p><i>Decretos</i></p> <p>Decreto 003 de 2021 Por medio del cual se expiden acciones específicas para garantizar la protesta pacífica y los derechos tanto de las personas que participan en las movilizaciones como las que no participan</p>	<p>Frente a las movilizaciones se establece que</p> <p>16. "Se reconoce el derecho de reunión pacífica y sin armas. El ejercicio de tal derecho solo puede estar sujeto a las restricciones previstas por la ley, que sean necesarias en una sociedad democrática, en interés de la seguridad nacional, de la seguridad o del orden públicos o para proteger la salud o la moral públicas o los derechos o libertades de los demás".</p> <p>Además, en el artículo 12 se da la indicación de que los órganos locales, distritales y departamentales creen una mesa de coordinación para ayudar con las acciones que adelante la Policía Nacional.</p>	
Departamental Municipal - Distrital	<p><i>1..Acuerdos</i></p> <p>Acuerdo 135 de 2004: Planes integrales de seguridad</p>	<p>Por el cual se establecen los instrumentos para la formulación de los planes integrales de seguridad para Bogotá y sus localidades</p> <p>Artículo 2 No b) Planear acciones estratégicas con base en el diagnóstico y proyección de la situación real de seguridad de Bogotá D.C., y sus localidades.</p>	

		<p>c) Facilitar a las autoridades la toma de decisiones en la planeación y asignación de los recursos necesarios para contrarrestar los factores de inseguridad y violencia, que permitan garantizar la tranquilidad ciudadana y la convivencia pacífica.</p>	
	<p>Acuerdo Distrital 816 de 2021 Por el cual se efectúan unas modificaciones en materia hacendaria para el rescate social y económico, se garantiza la operación de sistema de transporte público y se dictan otras disposiciones</p>	<p>Artículo 9 “ La Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en articulación con la Secretaría Distrital de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y las demás entidades que en el marco de sus competencias puedan ser involucradas, desarrollarán un modelo de alertas y prevención de ataques a la infraestructura fija o móvil del sistema.</p>	
	<p>Decreto 319 de 2006 Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>Artículo 4 El Transporte Público en Bogotá DC, es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.</p> <p>Artículo 13 El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.</p> <p>Artículo 40 numeral b párrafo 3 Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios del sistema en las operaciones de embarque y desembarque</p>	
	<p>Decreto 563 de 2015 Por medio del cual se adopta el Protocolo de Actuación para Las Movilizaciones Sociales en Bogotá: Por El Derecho a la Movilización y la Protesta Pacífica"</p>	<p>Artículo 5°.- Ámbito de prevención. El Protocolo pretende prevenir actos de abuso de autoridad, desorden público y violencia que afecten el ejercicio al derecho a la protesta pacífica de las personas y/o organizaciones civiles y sociales.</p> <p>Artículo 6°.- Ámbito correctivo. La adopción del Protocolo también tiene como finalidad la toma de correctivos por parte de las instancias distritales y organizaciones sociales que conozcan sobre la violación y/o afectación al derecho constitucional de movilización.</p>	

	<p><i>3. Resoluciones</i></p> <p>Resolución 1190 de 2018 del Ministerio del Interior</p>	<p>Por la cual se adopta el "Protocolo para la coordinación de las acciones de respeto y garantía a la protesta pacífica como un ejercicio legítimo de los derechos de reunión, manifestación pública y pacífica, libertad de asociación, libre de circulación, a la libre expresión, libertad de conciencia, a la oposición y a la participación, inclusive de quienes no participan en la protesta pacífica"</p> <p>Artículo 2. Salva guarda de ley</p>	
--	---	---	--

	Nombre norma y jurisprudencia	Descripción del marco jurídico en torno al prevención y sanción frente a ataques al transporte público
		Funciones Institucionales
Nacional	3. <i>Leyes</i>	
	Ley 136 de 1994 Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios	ARTÍCULO 3.- Funciones de los Municipios. Numeral : 13. Los municipios fronterizos podrán celebrar ..., para el fomento de la convivencia y seguridad ciudadana, el desarrollo económico y comunitario, la prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente. ARTÍCULO 91.- Funciones Numeral : 3. Promover la seguridad y convivencia ciudadanas mediante la armónica relación con las autoridades de policía y la fuerza pública para preservar el orden público y la lucha contra la criminalidad y el delito.
	Ley 336 de 1996 Disposiciones generales para los modos de transporte	Artículo 2 <i>“La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”.</i> Artículo 3 . Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. Artículo 35. Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, créase la dirección general de seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de policía especializado en transporte y tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.
	Ley 715 del 2001. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad	Artículo 44. Competencias de los municipios numeral 44.3.5. Ejercer vigilancia y control sanitario en su jurisdicción, sobre los factores de riesgo para la salud, en los establecimientos y espacios que puedan generar riesgos para la población, tales como..., transporte público, piscinas, estadios, coliseos, gimnasios... , entre otros. Artículo 74. Competencias de los Departamentos en otros sectores. Numeral 74.8. Adelantar la construcción y la conservación de todos los componentes de la infraestructura de transporte que les corresponda.

	<p>con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros."</p> <p>Ley 1551 de 2012</p> <p>Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios</p>	<p>76.1. Servicios Públicos. 76.4.1. Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas, veredales y aquellas que sean propiedad del municipio(....)</p> <p>76.4.2. Planear e identificar prioridades de infraestructura de transporte en su jurisdicción y desarrollar alternativas viables.</p> <p>Artículo 3. Funciones de los municipios. Corresponde al municipio:</p> <p>4. Elaborar e implementar los planes integrales de seguridad ciudadana, en coordinación con las autoridades locales de policía y promover la convivencia entre sus habitantes.</p> <p>13. Los municipios fronterizos podrán celebrar Convenios con entidades territoriales limítrofes del mismo nivel y de países vecinos para el fomento de la convivencia y seguridad ciudadana, el desarrollo económico y comunitario, la prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente.</p> <p>Artículo 91. Funciones. Los alcaldes ejercerán las funciones que les asigna la Constitución, la ley, las ordenanzas, los acuerdos y las que le fueren delegadas por el presidente de la República o gobernador respectivo.</p> <p>Además de las funciones anteriores, los alcaldes tendrán las siguientes:</p> <p>3. Promover la seguridad y convivencia ciudadanas mediante la armónica relación con las autoridades de policía y la fuerza pública para preservar el orden público y la lucha contra la criminalidad y el delito.</p> <p>4. Servir como agentes del presidente en el mantenimiento del orden público y actuar como jefes de policía para mantener la seguridad y la convivencia ciudadana.</p> <p>5. Diseñar, implementar, liderar, desarrollar y promover planes integrales de seguridad y convivencia ciudadana, para garantizar instrumentos efectivos contra la delincuencia urbana y rural.</p>
--	---	--

	<p>LEY 2116 DE 2021</p> <p>"por medio de la cual se modifica el decreto ley 1421 de 1993, referente al estatuto orgánico de Bogotá"</p>	<p>ARTÍCULO 6. El Artículo 62 del Decreto Ley 1421 de 1993 quedará de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 62. Creación de localidades. El Concejo Distrital, a iniciativa del alcalde Mayor, señalará a las localidades su denominación, límites y atribuciones administrativas, y dictará las demás disposiciones que fueren necesarias para su organización y funcionamiento.</p> <p>Artículo 86. Atribuciones. Corresponde a los alcaldes locales:</p> <p>1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, las demás normas nacionales aplicables los acuerdos distritales y locales y las decisiones de las autoridades distritales.</p>	
Nacional	<p><i>Decretos</i></p> <p>Decreto 1421 de 1993 Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.</p> <p>Decreto 170 de 2001 Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros</p> <p>DECRETO 1079 DE 2015 Por</p>	<p>ARTÍCULO 12. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital: numeral 19. Dictar normas de tránsito y transporte.</p> <p>ARTÍCULO 35. Atribuciones principales. El alcalde mayor de Santafé de Bogotá es el jefe del gobierno y de la administración distritales y representa legal, judicial y extrajudicialmente al Distrito Capital. Como primera autoridad ..., adoptará las medidas y utilizará los medios de policía necesarios para garantizar la seguridad ciudadana y la protección de los derechos y libertades públicas.</p> <p>ARTÍCULO 86. Atribuciones. Corresponde a los alcaldes locales: numeral 7. Velar por la tranquilidad y seguridad ciudadanas. Conforme a las disposiciones vigentes, contribuir a la conservación del orden público en su localidad y con la ayuda de las autoridades nacionales y distritales, restablecerlo cuando fuere turbado.</p> <p>En materia de transporte público el artículo 4 establece que <i>el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.</i></p> <p>ARTÍCULO 2.2.1.2.2.4. Autoridades competentes. Para efectos de la presente Sección son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal</p>	

	<p>medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte</p> <p>DECRETO 1284 DE 2017</p> <p>Por medio del cual se adiciona el Título 8 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015 "Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa", para reglamentar parcialmente el Código Nacional de Policía y Convivencia.</p>	<p>atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.</p> <p>Artículo 2.2.8.1.4. Recursos para adecuación de los espacios físicos. las autoridades departamentales, distritales o municipales, según corresponda, podrán financiar la adecuación de los espacios físicos para la recepción y atención de quejas, peticiones denuncias, reclamos, sugerencias y reconocimientos en las instalaciones de la Policía Nacional, teniendo como base, los términos que sobre infraestructura establezca dicha Institución. las erogaciones previstas en el presente artículo serán con cargo a la cuenta independiente de que trata el artículo 2.2.8.4.1, destinada para financiar programas, proyectos de inversión y actividades de cultura ciudadana, pedagogía y prevención en materia de seguridad.</p> <p>Artículo 2.2.8.2.1. Creación y naturaleza de los Consejos de Seguridad y Convivencia. Para efectos de lo previsto en el artículo 19 de la ley 1801 de 2016, los Consejos de Seguridad y Convivencia son un cuerpo consultivo y de toma de decisiones en materia de prevención y reacción ante los problemas relacionados con la seguridad y la convivencia ciudadana.</p> <p>Artículo 2.2.8.2.2. Objetivos de los Consejos de Seguridad y Convivencia. Son objetivos de los Consejos de Seguridad y Convivencia Ciudadana, los siguientes: 1. Generar dinámicas de coordinación interinstitucional, a partir de lo cual se debe lograr un abordaje integral y sostenible para la prevención y reacción ante los problemas relacionados con la seguridad y convivencia en espacios públicos y privados. Se constituye en la principal instancia para la toma de decisiones en estas materias y teniendo como referente las discusiones y decisiones que se den en espacios de coordinación interinstitucional especializados en materia de convivencia y seguridad ciudadana.</p> <p>CAPÍTULO VI PARTICIPACIÓN EN PROGRAMAS COMUNITARIOS O ACTIVIDADES PEDAGÓGICAS DE CONVIVENCIA Y DIFUSIÓN DE LA LEY 1801 DE 2016</p> <p>Artículo 2.2.8.6.2. Clasificación. El programa comunitario se clasifica en las siguientes acciones:</p>
--	--	---

		<p>3. Cultura ciudadana, consiste en brindar charlas, participar en actividades lúdico-recreativas o de fomento de cultura ciudadana en colegios, ancianatos, hospitales y sistema de transporte masivo.</p>	
<p>Departamenta I Municipal - Distrital</p>	<p><i>1..Acuerdos</i></p> <p>ACUERDO 01 DE 2001 Por el cual se establece la Estructura Organizacional y las funciones de las dependencias de Transmilenio</p> <p>Acuerdo 637 de 2016 Por el cual se crean el Sector Administrativo de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, se modifica parcialmente el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y se dictan otras disposiciones.</p> <p><i>Decretos</i></p> <p>Decreto 563 de 2015 Por medio del cual se adopta el Protocolo de Actuación para Las</p>	<p>ARTICULO SEXTO.- La Subgerencia General tendrá las siguientes funciones: 10. Monitorear las relaciones de la Sociedad con los operadores del Sistema de Transporte de Transmilenio.</p> <p>ARTICULO SEPTIMO.- La Dirección de Planeación de Transporte tendrá las siguientes funciones: 6. Coordinar con entes distritales las interfaces del Sistema con los otros sistemas de transporte y proponer nuevas alternativas acordes con las condiciones y la estructura del Sistema.</p> <p>Artículo 5 a. Liderar, orientar y coordinar la formulación, la adopción y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos dirigidos a garantizar la convivencia y la seguridad ciudadana y la preservación del orden público en la ciudad.</p> <p>Por esta ley se acordó en el punto 5 del acuerdo : Los organizadores y personas que convocan la movilización cooperarán con las autoridades distritales para la garantía y el respeto de la prestación del servicio esencial de Transmilenio, con el fin de proteger los derechos del resto de la ciudadanía</p>	

	<p>Movilizaciones Sociales en Bogotá: Por El Derecho a la Movilización y la Protesta Pacífica"</p> <p><i>Resoluciones</i></p> <p>Resolución 491 de 2017 Por medio de la cual se actualiza el reglamento de la seguridad del Sistema de Transporte Público Gestionado por TRANSMILENIO S.A.</p>	<p>ARTÍCULO 1. OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN. El reglamento de seguridad del Sistema Integrado de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A. tiene por objeto organizar los escenarios de implementación de acciones y medidas en procura de garantizar la seguridad del Sistema de Transporte Público masivo de pasajeros.</p> <p>ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS RECTORES. La seguridad del Sistema de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A se desarrollará teniendo en cuenta los principios de eficiencia, cooperación, colaboración, modernización e igualdad, publicidad y al cumplimiento de los principios del Código Nacional de Policía y de Convivencia, del Código de Policía de Bogotá D.C. y del presente reglamento.</p> <p>ARTÍCULO 11. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL: Se crea el Comité de Seguridad Vial del Sistema de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A, con un capítulo para cada uno de los diferentes componentes: Troncal y Zonal; el cual servirá de espacio para la coordinación de las acciones tendientes a hacer efectivas las políticas establecidas en el presente reglamento y demás disposiciones legales relacionadas con la seguridad vial.</p>	
--	---	---	--