

Bogotá D.C., febrero de 2025

CONCEJO DE BOGOTÁ 25-02-2025 08:28:51

2025ER4841 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: EMPRESA DE TRANSPORTE DE TERCER MILENIO - TRANSMILENIO

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 252-2025 - TRANSMILENIO

OBS: ---

Doctora

Luz Angélica Vizcaíno Solano

Secretaria General de Organismo de Control

Concejo de Bogotá D.C.

Calle 36 No. 28ª – 41

secretariageneral@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

2088210

Código Postal 111311

Ciudad

Asunto: Respuesta proposición 252 de 2025 radicado 2025-ER-07989.

Respetada Secretaria Vizcaíno:

En atención a la proposición del asunto, TRANSMILENIO S.A. se permite dar respuesta a los puntos de su competencia:

1. Indique, ¿Cuántos paraderos del Sistema de Transporte Urbano de Bogotá – SITP hay en Bogotá? Desglose en un Excel por Localidad, Barrio, Ubicación, Estado del Paraderos (En uso, vandalizado, en construcción)

Actualmente, el Sistema Integrado de Transporte Público, cuenta con un total de 7.531 paraderos, los cuales se encuentran operativos.

Adjunto se envía un cuadro que contiene los paraderos con la relación de localidad, ubicación y barrio en algunos casos, no obstante, esta entidad no cuenta con información de cuáles se encuentran “vandalizados” o “en construcción”, debido a que la infraestructura de los paraderos, se encuentra a cargo del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, mediante el contrato de concesión 186 de 2020 cuyo objeto es: 186 de 2020 cuyo objeto es: “otorgar en concesión la realización del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la actualización, el mantenimiento, la operación, el traslado y la reposición del mobiliario urbano de Bogotá D.C.”.

2. Sírvase informar, con corte a la fecha ¿Cuántos paraderos del SITP han sido vandalizados y/o dañados, que no están en uso? Desglose la respuesta en un Excel por localidad y barrio.

Como se informó anteriormente, esta entidad no tiene registro de los paraderos vandalizados y/o dañados, toda vez que esta infraestructura se encuentra a cargo del DADEP.

De otra parte, todos los paraderos se encuentran en uso, dado que su ubicación se encuentra georreferenciada en la unidad lógica de los buses de las rutas, por lo que vandalismo de una señal o de su mobiliario asociado, no es una condición para dejarlo de operar; adicionalmente, la entidad encargada de esta infraestructura realiza mantenimiento constantemente.

3. Indique, ¿Cuál es el valor o el costo unitario que tiene construir un paradero del SITP?

La infraestructura de los paraderos se encuentra a cargo del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, mediante el contrato de concesión 186 de 2020 cuyo objeto es: 186 de 2020 cuyo objeto es: “otorgar en concesión la realización del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la actualización, el mantenimiento, la operación, el

traslado y la reposición del mobiliario urbano de Bogotá D.C.”, por lo que esta entidad no cuenta con información de los costos asociados.

4. Indique, ¿Cuántos son los paraderos del SITP que han sido modernizados con internet, carga para dispositivos móviles, entre otros? Desglose la respuesta en un Excel por Localidad, barrio y paradero del SITP.

De acuerdo con los reportes efectuados por el DADEP, a la fecha hay 162 que cuentan con mejoras tecnológica; se anexa cuadro con la información solicitada.

5. Indique, ¿Cuánta es la flota total de SITP que tiene el Distrito Capital, cuantos están por adquirirse y cuántos vehículos se han chatarrizado? Desglose la respuesta en un Excel por consorcio o empresa que presta el servicio.

Con corte al 31 de enero de 2025, el Sistema cuenta con 10.530 vehículos vinculados a la operación. En archivo Excel adjunto se relaciona la flota vinculada por concesionario.

Con relación a los vehículos a adquirirse, es importante informar que TRANSMILENIO S.A. en este momento se encuentra adelantando la evaluación y definición de rutas y servicios necesarios para el Sistema Integrado de Transporte Público, con la armonización de las condiciones de movilidad previstas en la ciudad con la implementación de la infraestructura de transporte que se está desarrollando en la actualidad. A partir de los resultados de este estudio, se dispondrá de los insumos técnicos que permitan definir las necesidades de flota para la operación de la nueva infraestructura del Sistema, establecer el cambio en el esquema operacional zonal a partir de las necesidades de movilidad de las personas con la entrada en operación de la nueva infraestructura y definir cantidad y tipología de flota para reposición en los contratos de Fase III, acorde con las necesidades de movilidad de la ciudad en los próximos 4 años.

Por el momento, en consideración a la disponibilidad en el corto plazo de parte de la infraestructura troncal que actualmente se encuentra en construcción, se tiene prevista una primera etapa de incorporación de flota para el año 2026 y principios del 2027 de 269 buses para el componente troncal, conformados por 112 biarticulados y 157 articulados.

En relación con los vehículos que se han chatarrizado, y teniendo en cuenta los reportes remitidos por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, desde el año 2010 (firma de los contratos del SITP) hasta diciembre de 2024, se han chatarrizado 15.040 vehículos por los concesionarios del SITP que fueron parte del Transporte Público Colectivo – TPC, y que fueron tenidos en cuenta para migrar al SITP.

En la tabla No. 1. Se relacionan las cantidades de vehículos chatarrizados por concesionario:

Tabla No. 1. Vehículos chatarrizados por Concesionarios SITP

| CONCESIONARIO | VEHÍCULOS |
|----------------------------------|--------------|
| GOBUS | 2031 |
| COOBUS | 1725 |
| TRANZIT | 792 |
| ESTE ES MI BUS | 776 |
| ETIB | 1140 |
| GMOVIL | 1317 |
| MASIVO CAPITAL | 1513 |
| SUMA | 999 |
| EXPRESS | 3250 |
| OTROS VEHÍCULOS CHATARRIZADOS | 1497 |
| Total general | 15040 |

Fuente: Elaboración TMSA con datos SDM

Cabe mencionar que los vehículos pertenecientes a concesionarios (COOBUS, GOBUS, TRANZIT), fueron vehículos vinculados a concesiones en liquidación, los cuales, en su mayoría fueron chatarrizados en aplicaron a la política pública del Acuerdo Distrital 645 de 2016, Artículo 78 el

cual estableció que: **Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte público derivado de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, se autoriza al Gobierno Distrital para poder asumir las obligaciones de renta o compraventa de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público, en favor de los propietarios de vehículos del Transporte Público Colectivo. Para tal fin, se podrán destinar recursos del presupuesto general del Distrito, o de otras fuentes de financiación, y se podrán canalizar, entre otros, a través del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital.**

La categoría “OTROS VEHÍCULOS CHATARRIZADOS” fueron aquellos vehículos chatarrizados por concesiones que ya terminaron sus contratos en el sistema, como lo son (ALNORTE FASE II S.A., CITIMOVIL S.A., METROBUS S.A. SI03 S.A., TAO S.A., TRANSMASIVO S.A., CONNEXIÓN MOVIL S.A.). También en esta categoría se encuentran los vehículos que haciendo parte del TPC no se vincularon a ninguna de las concesiones del Sistema y que en su mayoría chatarrizó el Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio – FACTOR DE CALIDAD, administrado por la Secretaría Distrital de Movilidad.

6. Sírvese informar, ¿Cuál es procedimiento o de qué manera se selecciona la ubicación de los paraderos del SITP?

Para definir la ubicación de los paraderos Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, se parte del trazado definido para las rutas, revisando las áreas sin cobertura de puntos de ascenso y descenso de pasajeros.

Posteriormente, se definen las ubicaciones específicas de conformidad con los criterios técnicos establecidos en la resolución 269 de 2015, “*Por la cual se fijan las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área*

urbana del Distrito Capital”, modificada mediante resolución 264 de 2020 y actualizada mediante resolución 313780 de 2023, “Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad”.

7. Indique, ¿Cuál es la afluencia de población, que hace uso de cada uno de los paraderos del SITP?, Desglose la respuesta en un Excel por Localidad, Barrio y Paradero del SITP.

Se adjunta archivo Excel con la información solicitada.

8. Sírvase indicar, ¿Cuántos buses del SITP prestan servicios en cada uno de los paraderos del SITP?, ¿cuáles son sus rutas y el tiempo de espera entre cada uno de los buses del SITP que prestan servicio en los paraderos? Desglose la respuesta en un Excel por Localidad, Barrio y Paradero del SITP.

Se incluye un archivo Excel con la información de los paraderos por ruta del componente TransMiZonal implementados en la ciudad, indicando intervalos y frecuencias programados.

Así mismo se adjunta archivo con la información de las rutas troncales y duales, que actualmente se encuentran en operación en día hábil, lo referente a intervalos de despachos programados.

Finalmente, se adjunta archivo Excel con la información solicitada para el componente de alimentación.

9. Sírvase informar, ¿Cuántos contratistas y conductores posee cada empresa o consorcio del SITP? Desglose la respuesta en un Excel por empresa o consorcio que presta el servicio, edad del contratista o conductor, fecha de inicio del contrato y si este finalizo, indicar la causal.

Frente a los datos de los contratistas que posee cada empresa o consorcio del SITP, se informa que los datos fueron solicitados a los concesionarios ya que la Entidad no cuenta con ellos, una vez nos compartan y den la autorización la estaremos remitiendo a su despacho.

Es importante aclarar que los datos solicitados corresponden a datos personales de los conductores y conforme la normatividad de protección de datos personales la Entidad no cuenta con la autorización de estos para la entrega de la información solicitada.

Ahora bien, una vez verificada la base de datos de la Entidad sobre la cantidad de conductores que cada **concesionario tiene vinculado laboralmente**, se encuentra que el Sistema Integrado de Transporte Público SITP cuenta con 16.200 conductores en su componente zonal (Urbano, complementario y especial) y con 7.761 conductores en el componente troncal.

10. *Sírvase informar, con corte a la fecha, ¿Cuántos conductores de SITP tiene comparendos? Señale el tipo de comparendo (explique el comparendo). Desglose la respuesta en un Excel por empresa o consorcio y comparendo.*

La base de datos de los comparendos es administrada por la Secretaría Distrital de Movilidad, por lo cual, TRANSMILENIO S.A., no tiene acceso a esta información, en este sentido, dicha entidad es la llamada a remitir la información pertinente.

11. *Sírvase informar, ¿Cuál es el modelo de capacitación para los conductores del SITP y la frecuencia de dichas capacitaciones?*

La capacitación de los operadores-conductores, según disposición contractual, está en cabeza de los concesionarios de operación del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP, por lo cual, son ellos quienes tienen la responsabilidad de capacitar a su personal de operación de manera permanente (personal que incluye a los operadores/as del Sistema).

En torno a ello, TRANSMILENIO S.A. exige a los concesionarios de operación del componente zonal, el desarrollo de un esquema de capacitación de operadores-conductores basado en el “Programa de capacitación de operadores del componente zonal” -TDB005- que cuenta con los cursos de Ingreso (105 horas) y de Actualización (40 horas) dentro de los cuales se imparte

formación en múltiples temas como Relaciones Humanas, Atención de Contingencias, Aspectos Generales del Sistema, Manual de Operaciones, Conocimiento del Vehículo, Conducción de Buses, Manejo preventivo y accidentalidad, Conducción para Reducir Emisiones Contaminantes, Atención a Población Vulnerable o con Discapacidad y, dependiendo la tecnología de los vehículos, el Curso para Operadores de Vehículos de Tecnologías Limpias.

La formación establece un componente teórico y otro práctico cuyo objetivo es brindar los recursos necesarios para que los operadores puedan desempeñar su labor con la capacidad de enfrentar las diversas situaciones operacionales al interior del Sistema.

Respecto a la frecuencia, la capacitación de ingreso se imparte una única vez para todos los operadores que son vinculados al sistema, mientras que la capacitación de actualización se imparte con una periodicidad anual partiendo de la fecha de vinculación de los operadores al sistema.

El proceso de capacitación que deben cumplir todos los conductores del componente troncal se divide en dos fases. Una capacitación obligatoria inicial que es requisito para poder vincularse al sistema, y una serie de refuerzos de capacitación que todos los operadores deben tomar anualmente mientras formen parte del sistema.

Tanto en el momento de la vinculación como durante la permanencia en el sistema, los operadores reciben capacitación en los siguientes temas:

- Relaciones Humanas
- Primeros auxilios y seguridad
- Aspectos generales del sistema y visita a centro de control
- Manual de Operaciones TRANSMILENIO

- Conocimiento del vehículo
- Conducción de Buses
- Manejo preventivo y accidentalidad
- Conducción para reducir emisiones contaminantes

Para los conductores que operan buses con tecnologías limpias se imparten módulos adicionales según la tecnología.

Es importante destacar que, con el fin de garantizar que los conocimientos impartidos resulten efectivos, es requisito que los cursos sean revisados y validados por TRANSMILENIO S.A., con esto, la estructura de las capacitaciones (módulos, contenidos, intensidades horarias, etc.) cuenta con la aprobación del ente gestor. Adicionalmente los instructores que imparten las capacitaciones deben ser avalados por TRANSMILENIO S.A.

El programa de capacitación y actualización de capacitación que se imparte a los conductores se ejecuta cumpliendo los lineamientos establecidos en el Protocolo “Control y Seguimiento en la Vinculación de Conductores” que se anexa a la presente comunicación.

De acuerdo con lo anterior, se puede concluir que todos los operadores del sistema cumplen con los planes de capacitación mencionados.

12. Indique, ¿Cuántos conductores del SITP han sufrido accidentes, tanto en la prestación del servicio, como por fuera de este, cuantos han sido indemnizados y causal de la indemnización? Sírvase responder en un Excel.

Para dar respuesta a este punto, es importante mencionar que TRANSMILENIO S.A., para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor, suscribe contratos de concesión con empresas de carácter privado habilitadas para el efecto; así las cosas, los conductores que operan los buses son contratados directamente por los concesionarios de operación, quienes son

responsables de las relaciones contractuales de carácter civil, comercial y laboral que se requieran para la prestación del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, y considerando que TRANSMILENIO S.A. no contrata a los conductores del Sistema, pues esta responsabilidad corresponde a los concesionarios de operación, esta Entidad no cuenta con la información solicitada.

13. Sírvase explicar, ¿cómo se da el proceso de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos del SITP?, precise en su respuesta quien y como se contratan estos servicios.

Es importante aclarar que TRANSMILENIO S.A. no opera ni presta el servicio de transporte, al Ente Gestor, le corresponde la gestión, organización, planeación y control del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, por ello, la gestión de mantenimiento de la flota, contractualmente, le corresponde a los concesionarios de operación, quienes son i) los dueños de los vehículos (fase III) o ii) tienen la custodia y control total de flota prevista por los concesionarios de provisión (fase V), por lo cual cuentan con una serie de obligaciones sobre la gestión de la flota conforme a los Contratos de Concesión.

Los contratos de concesión de la operación del SITP obligan a que los concesionarios realicen el mantenimiento de la flota vinculada al Sistema, de manera directa o mediante la contratación de terceros; para lo cual los concesionarios cuentan con un esquema de gestión de mantenimiento para la inspección y atención de su parque automotor. Esquemas y planes basados en las recomendaciones de los fabricantes de los vehículos y en las condiciones propias de la operación del sistema.

Estos planes de mantenimiento preventivos de cada concesionario cuentan con un cronograma (por placas) de los vehículos a ser inspeccionados e intervenidos para corregir potenciales fallas, los cuales se encuentran estructurados por diferentes rutinas de mantenimiento conforme al kilometraje recorrido o programado por cada vehículo y que varían según cada concesionario y

por cada marca, modelo, tecnología y tipología de vehículo y varían entre 4.000, 5.000, 6.000, 8.000, 10.000, 12.000, 20.000 kilómetros.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que a pesar que las empresas operadoras poseen un esquema de gestión de mantenimiento para la inspección y atención de su parque automotor vinculado al Sistema, algunos de los componentes (piezas de los vehículos), como es natural, acumulan algún tipo de desgaste por la operación de aproximadamente 190 kilómetros diarios por vehículo, lo que genera que algunos buses no alcancen a realizarse el mantenimiento preventivo programado antes de presentarse algún tipo de falla, sumado a que existen componente del vehículo (como bombillos entre otros) que su cambio o atención son por condición lo que genera la atención o corrección de la falla dentro del esquema correctivo.

Así mismo, las fallas mecánicas o daños por colisión que se presentan durante la operación son reportadas directamente por los operadores de los vehículos. Es decir, una vez que se identifica una situación que no permite que el vehículo continúe en operación, el móvil es detenido e inmovilizado con el fin que no opere bajo estas condiciones. En consecuencia, el concesionario responsable por el vehículo debe ejecutar las reparaciones necesarias siguiendo las recomendaciones de los fabricantes de la tecnología y respetando las especificaciones técnicas de cada vehículo, garantizando siempre la ejecución de reparaciones adecuadas.

De otra parte, un factor determinante en el mantenimiento de los vehículos es la dimensión y características de la infraestructura, así como, el capital humano necesario para la gestión y el mantenimiento de la flota, con base en el tamaño de la flota. Flota que está directamente definida por el respectivo contrato de concesión. Consecuentemente, los concesionarios de operación deben mantener en óptimas condiciones las instalaciones e infraestructura de los patios talleres, así como los equipos y herramienta necesarios para la ejecución del mantenimiento preventivo y correctivo de los rodantes.


De forma paralela, los concesionarios de operación tienen la obligación de garantizar la existencia de personal técnico y profesional encargado del mantenimiento de la flota, suficiente y capacitado en la tecnología propia de cada concesionario.

Finalmente, en cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre en (Ley 769 de 2002), la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 19 de 2012, la totalidad de los vehículos vinculados y dispuestos para la operación cuentan con la Revisión Técnico Mecánica obligatoria al día, la cual debe cumplir con los requisitos establecidos en la NTC 5375 (REVISIÓN TÉCNICO- MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES).

Los concesionarios de operación tienen la potestad de ejecutar el mantenimiento de forma directa o a través de terceros y el tipo de contrato que realicen deberá cumplir la normatividad de la materia y respetar las disposiciones ambientales del contrato, normativas y de Ley.

En los anteriores términos, se resuelven las consultas realizadas en el documento del asunto.

Atentamente,

 Firmado Electrónicamente
#25/02/2025 7:43:04
**Por: MARIA FERNANDA
ORTIZ CARRASCAL**

María Fernanda Ortiz Carrascal

Gerente General

Anexo: Carpeta .zip con los archivos mencionados.

Proyectó: Manuel Vanegas - Dirección Técnica de Infraestructura.

Sonia Silva - Dirección Técnica de Buses.

Juan Sebastián Jara – Dirección Técnica de Buses.

Diego Avendaño – Dirección Técnica de Buses.

Ingrid Pinilla - Dirección Técnica de BRT.

Martha Bustos – Dirección Técnica de BRT.

Jhon Henry Barbosa – Dirección Técnica de BRT.

David Beltrán – Dirección Técnica de Seguridad.

Juan Carlos Londoño Carrasco – Subgerencia Técnica y de Servicios.

Daniel Sánchez – Gerencia General.

Revisó: Sonia Silva – Dirección Técnica de Buses.

Juan Sebastián Jara – Dirección Técnica de Buses.

Diego Lopez - Contratista – Dirección Técnica de Buses.

Luis Guillermo Ehrhardt - Dirección Técnica de BRT.

Andrés Bustamante - Dirección técnica de BRT.

Martha Ibáñez – Dirección Técnica de BRT.

Zayda Lombana – Dirección Técnica de Seguridad.

Jhonn Haiver Cubillos Matallana – Subgerencia Técnica y de Servicios.

Alejandro Beltrán – Gerencia General.

Aprobó: Carmen Rosales – Directora Técnica de Infraestructura.

Lucy Cucaita – Directora Técnica de Buses.

Jaime Monroy – Director Técnico de BRT.

Natalia Tinjacá – Directora Técnica de Seguridad.

Edna del Pilar Rodríguez – Subgerente Técnica y de Servicios (E).

Código 801