

Bogotá D.C., 11 de diciembre de 2025

Doctora

Liz Yadira Monroy Delgado

Subsecretaria de Despacho

Concejo de Bogotá

Calle 36 No. 28ª – 41

comision_tercera@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

2088210

Código Postal 111311

Ciudad

Asunto: Proposición 1404 de 2025 / 2025-ER-65415 TMSA.

Respetada Doctora Monroy:

En atención a la proposición del asunto, **Tema: “Transmilenio y Transmipass”** TRANSMILENIO S.A., presenta respuesta en el marco de sus competencias en los siguientes términos:

1. Para las vigencias 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025 indique la cifra a la que asciende el FET.

A continuación, se informa los recursos del FET ejecutados por medio de la Fiduciaria del Sistema:

Valores en millones de pesos	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
FET	\$ 866.584	\$ 2.082.191	\$ 2.291.724	\$ 2.462.850	\$ 2.843.983	\$ 2.937.345	\$ 2.976.818

* 2025: con corte al último pago realizado en noviembre, es decir el 27 de noviembre 2025.

Las diferencias entre el presupuesto asignado al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) y la ejecución del FET a través de la Fiduciaria pueden explicarse por varios factores:

1. Diferencia entre los recursos girados y los ejecutados

El monto transferido por SHD y SDM al FET no necesariamente coincide con el valor ejecutado a través de la fiducia. Esto se debe a que la ejecución del FET no solo depende de los recursos girados en una vigencia específica, sino también de saldos de periodos anteriores que pueden ser utilizados para cubrir necesidades del Sistema.

2. Ingresos adicionales de otras fuentes

Es posible que en determinados momentos se sumen recursos adicionales provenientes de otras fuentes de financiamiento, como los aportes realizados por la Nación en el 2022 y 2023, lo que incrementa la disponibilidad del FET y genera una diferencia frente a los montos originalmente aprobados por el presupuesto.

Por ejemplo, en el año 2024, el presupuesto transferido desde la SDH-SDM al FET fue de \$2,922 billones, sin embargo, la ejecución total registrada en la cuenta fiduciaria ascendió a \$2,937 billones. La diferencia de \$15.000 millones se cubrió con saldos de la vigencia anterior.

2. ¿Cuál es la estrategia para suplir el déficit del FET durante el 2025?

TRANSMILENIO S.A. tiene cuota asignada en el presupuesto del Distrito, para el FET, por valor de 3.091.064 millones, para la vigencia 2025.

Ahora bien, corresponde a la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad determinar las fuentes de recursos y traslados para garantizar la cuota asignada y con ello la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Por lo cual, a medida que se realicen dichas transferencias a tiempo, se estará garantizando la operación en cada mes de la respectiva vigencia.

Por lo tanto, desde TRANSMILENIO S.A. se indica que, la estrategia para suplir el déficit serán dichas transferencias de estas entidades.

Por otra parte, es importante indicar que el Distrito continuará implementando medidas adicionales que permitan reducir el déficit del Sistema. Estas medidas son:

Fuentes de Financiamiento Alternativas: ingresos provenientes del estacionamiento en vía pública, excedentes de multas de tránsito, cobros por congestión (Pico y placa solidario) y negocios colaterales. Estas medidas buscan disminuir la dependencia exclusiva de los ingresos por tarifas de los usuarios.

Reducción de costos y eficiencia operativa: estrategias continuas para la optimización operacional, incluyendo mejoras en la compra de flota y la reducción de costos operativos. Estos esfuerzos son esenciales para mantener la sostenibilidad del Sistema en el mediano y largo plazo.

Iniciativas para atraer demanda: mejorar la seguridad y la calidad del servicio con el objetivo de atraer más usuarios al Sistema, lo cual es crucial para aumentar los ingresos y reducir el déficit.

Continuar reduciendo la evasión: Se busca propender esfuerzos en la disminución de la evasión, tanto del componente troncal como zonal, implicando el aumento en la demanda paga y por ende un crecimiento en los ingresos del Sistema. Este planteamiento exige más esfuerzos de los que ya hace el Distrito a través del Ente Gestor para reducir la evasión.

Expansión de Líneas Troncales: La expansión de las líneas troncales y la entrada en operación de nuevos corredores están diseñadas para aumentar la demanda y mejorar la cobertura del servicio.

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



Debido a que el componente troncal es más eficiente en términos económicos que el componente zonal, se espera que se reduzca el déficit.

Subsidios Focalizados: Focalización de subsidios para apoyar a las poblaciones más vulnerables, como personas en situación de pobreza extrema, personas con discapacidad, adultos mayores. Esto no solo promueve la equidad, sino que también busca incrementar la demanda del Sistema, haciéndolo más inclusivo y asequible.

La aplicación de estas medidas, y la reducción del déficit del FET que se espera obtener, están contempladas en el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura 2024 – 2027”

3. Para las vigencias 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, y 2025 ¿Cuántos viajes diarios se realizan tanto en componente troncal como en el componente zonal del sistema? (...)” SIC.

A continuación, se anexa un archivo en Excel en formato .xlsx, dividido por libros en los que están las validaciones por años para los componentes troncal y zonal desde enero de 2019 al noviembre de 2025.

4. Para las vigencias 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025 ¿Cuál es el porcentaje de evasión en el sistema tanto en el componente troncal como en el componente zonal del sistema?

Como antecedente, se recuerda que entre los años 2001 y 2018 no se tenían datos de la evasión en el Sistema Integrado de Transporte Público.

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

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

En el año 2020 dada la situación de la ciudad y del SITP por el contexto del COVID-19 no se hizo medición de evasión.

En el año 2021 se hizo una medición en el componente troncal siguiendo el diseño muestral y la metodología de la línea base desarrollada por la Universidad Nacional de Colombia del 2018-2029. El resultado fue 9.97%, pero hay que recordar que el 2021 aún la dinámica de la ciudad

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



estaba bajo condiciones de pandemia (virtualidad en colegios, universidades, empresas, restricciones de movilidad, baja demanda del Sistema).

Posteriormente, para tener una aproximación del fenómeno en época de postpandemia, la Entidad realizó unas mediciones propias para monitorear el fenómeno de la evasión a través de una metodología que adaptó el diseño estadístico implementado por la Universidad Nacional de Colombia en 2018 y que incluyó la recolección de información directa en las estaciones y portales a través de distintos equipos territoriales. Durante el 2022 primer semestre, el operativo de campo para la recolección de información se desarrolló durante los meses de marzo y abril, y en el segundo semestre este trabajo se adelantó entre octubre y diciembre, de ahí que los resultados corresponden a una fotografía para esos precisos momentos.

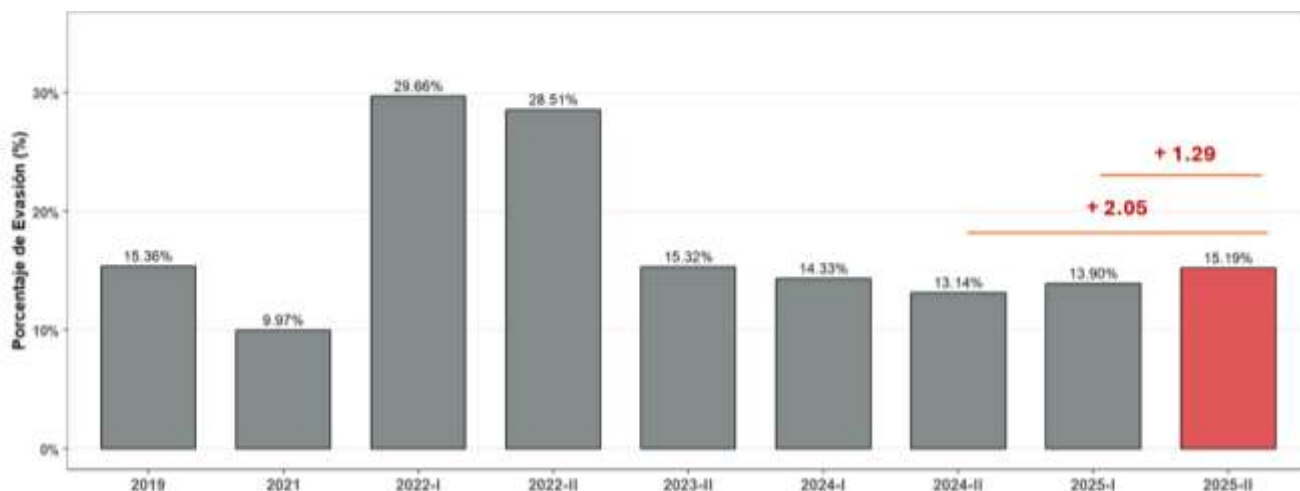
Para el periodo 2022-I Semestre gracias a dichas mediciones se estableció que la tasa de evasión en el componente Troncal se encuentra en el 29,66%. A su vez, este porcentaje para el periodo 2022 II Semestre se estableció en un 28.51%. Estos resultados deben interpretarse a la luz de los factores de las condiciones postpandemia y post estallido social en 2021 en la ciudad como lo son de una parte el regreso a la modalidad presencial de colegios, universidades y empresas, con lo cual la demanda frente a la época de pandemia aumentó y con ella la evasión del pago, y de otra parte factores como las afectaciones económicas para ciertos sectores de la población, entre otros.

El estudio del segundo semestre del 2023 reveló que el 15,32% de los usuarios ingresan de forma irregular, es decir que frente al año anterior (28.51% segundo semestre de 2022) se disminuyeron 13 puntos de la evasión y se volvió a los niveles de pre-pandemia (15.36%).

Gracias al enfoque de Sistema Seguro y las medidas del Plan Estratégico Antievasión, especialmente las relacionadas con las acciones del equipo en vía y los proyectos en materia de infraestructura, se pudo cerrar el año 2024 y mantener el primer semestre de 2025 con un índice de evasión en el componente troncal del Sistema dentro del 13% (13.14% y 13.90% respectivamente).

Ahora bien, por aspectos como las obras Metro que generaron el desmonte de puertas automáticas y BCA PAT en estaciones de la Caracas, el aumento de movilizaciones sociales en la ciudad y el mal comportamiento de la ciudadanía se tuvo un incremento de **1.29 puntos porcentuales** en el segundo semestre para un índice del **15.19%**.

Este ha sido el comportamiento de la evasión en el componente troncal, desde la línea base:



En relación con el componente zonal, en primer lugar, la metodología estadística y operativa empleada para la medición de la evasión en el componente troncal del Sistema no es equiparable ni completamente útil para la medición del componente zonal.

Esto obedece a que el componente troncal está claramente delimitado en unas troncales y bajo un sistema de cerramiento físico en portales y estaciones. Contrario a esto el componente zonal tiene características que lo hacen más complejo y particular:

- Sistema abierto con paraderos al aire libre y circulación de buses operados por los concesionarios por carriles mixtos.
- Alcance y cobertura en las 19 localidades de la ciudad.
- Mayor vulnerabilidad a fenómenos sociales, de seguridad, de infraestructura, entre otros, a nivel barrial, local o distrital.
- Solo cuenta con infraestructura que pueda ser ubicada en los buses o en los paraderos.
- No cuenta con presencia institucional de policía, vigilancia privada, de Gestores u otros de forma permanente sino en las jornadas de intervención específica y en puntos muy específicos cada semana. Solamente son los usuarios y los (las) operadores (as).

Por lo tanto, este estudio requería una comprensión de la operación del componente zonal y del fenómeno de la evasión en el mismo para establecer la metodología estadística y operativa óptima para garantizar cifras representativas para este componente.

La demora en la contratación del estudio de línea base de evasión en el componente zonal y la alimentación con validación a bordo, obedeció a temas técnicos y presupuestales que se resumen a continuación:

Gracias a recursos de cooperación de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Banco Interamericano de Desarrollo, la primera fase del estudio de la línea base de evasión en el

componente zonal inició en noviembre de 2018 y entregó como producto, en mayo de 2019, el diseño de las metodologías e instrumentos de recolección de datos cuantitativos y cualitativos de la evasión en ese componente (incluyendo alimentación) de TransMilenio, que no pueden equipararse a los que se emplearon para el componente Troncal, los cuales se preveía aplicar en campo en una segunda fase, para obtener una mejor comprensión de la problemática, y así focalizar mejor los recursos, esfuerzos y medidas en materia de fiscalización, infraestructura y cultura ciudadana hacia los usuarios de los buses zonales, complementarios, especiales y de alimentación.

En el año 2020 por cuenta de la pandemia del COVID-19 no se pudo desarrollar la segunda fase del estudio.

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

Desafortunadamente, para los años siguientes no se contó con los recursos para desarrollar este estudio, ante lo cual se revisaron alternativas internas para tener aproximaciones teóricas exploratorias del fenómeno con los insumos disponibles de los concesionarios, las PQR's y la información de los equipos en vía.

Solamente para el año 2024 se pudo disponer para el Ente Gestor de recursos que permitieran desarrollar un estudio técnico para poder contar con información oficial de la cuantificación porcentual de la evasión en el componente Zonal. Por esta razón en el año anterior se estructuró y adjudicó el proceso del Concurso de Méritos para la consultoría que ya se está ejecutando para tener las cifras oficiales de la evasión en esos componentes y mejorar la focalización de acciones y recursos de intervención.

En diciembre de 2024 se adjudicó el Concurso de Méritos TMSA-CM-04-2024, para Contratar una Consultoría para estimar la Línea Base de Evasión en los Componentes Zonal y de Alimentación del Sistema Integrado de Transporte Público–SITP– de Bogotá y sus variables de desagregación principales. Así como para identificar aspectos que ayuden a la caracterización del fenómeno mediante la aplicación de técnicas cualitativas que complementen el análisis de la línea base de evasión.

Dicha consultoría está en plena ejecución, tiene un tiempo previsto de 9 meses y 15 días y se prevé que para los primeros meses de 2026 ya se cuente con cifras oficiales y caracterización de este fenómeno para el componente zonal y el servicio de alimentación con validación a bordo.

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



5. ¿Cuántos usuarios realizan más de 60 validaciones al mes con las tarjetas Tu Llave? En un gráfico indique cuantos usuarios realizan: menos de 10 validaciones al mes, entre 10 y 30 validaciones, entre 30 y 50 validaciones, entre 50 y 60 validaciones, entre 60 y 65 validaciones, entre 65 y 70 validaciones al mes y más de 70 validaciones al mes.

Cordialmente, se remite la información del último mes sin estacionalidad, correspondiente a noviembre, con un total de 5.459.507 tarjetas únicas. A continuación, se presenta un cuadro con la categorización por rangos.

Grafico 1



Fuente: Subgerencia Económica.

En el análisis del comportamiento de uso de los usuarios del SITP durante el último mes (noviembre de 2025), se identificó que **271.135** usuarios realizaron más de 60 validaciones en el mes. En la siguiente gráfica se presenta la distribución de usuarios según el número de validaciones mensuales, agrupados en los rangos solicitados:

Cantidad de Validaciones por rangos Noviembre 2025		
Cant_Validaciones	Cant_Usuarios	%
< 10	2.667.447	50%
10 a 30	1.603.931	30%
31 a 50	659.751	12%
51 a 60	169.727	3%
61 a 65	58.312	1%
66 a 70	47.362	1%
> 70	165.461	3%
Total	5.371.991	100%



6. ¿Cuántos usuarios se proyecta que compren TransmiPass al mes?

Con base en el comportamiento histórico observado en la adquisición de abonos de pasajes TransMiPass, se proyecta una demanda promedio 2.370 abonos mensuales.

7. ¿Se espera que TransMiPass funcione como un mecanismo para inducir la demanda?

Si se planteó el TransMiPass como una estrategia de fidelización y un medio de pago ágil para los usuarios. A partir del análisis de los datos de uso de los abonos, se evidencia que los usuarios que adquirieron el TransMiPass y que contaban previamente con una tarjeta personalizada del SITP registraron un incremento promedio del 30,1% en el número de transacciones de pasajes, lo que confirma un mayor nivel de utilización del sistema por parte de este segmento de usuarios.

8. ¿Se tiene pensado ampliar la estrategia TransMiPass con nuevas opciones de tarifas y número de viajes? Indique cuáles.

El TransMiPass es una estrategia de reciente implementación dentro del Sistema, por lo que aún se encuentra en fase de evaluación integral. Actualmente, no se cuenta con información suficiente que permita caracterizar plenamente el impacto de la estacionalidad de la demanda en su uso. En este sentido, se espera consolidar un mayor volumen de información operativa y financiera que permita, en una etapa posterior, analizar la viabilidad de nuevas alternativas tarifarias y de número de viajes, garantizando siempre la sostenibilidad financiera del Sistema y el beneficio para los usuarios.

9. ¿Transmilenio ha considerado la posibilidad de aumentar los mecanismos de subsidio a la demanda como mecanismo para inducir la demanda?

Actualmente, TRANSMILENIO S.A. implementa desde febrero de 2025 el incentivo TransMiBici, orientado a promover el uso de la bicicleta como modo alimentador del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1811 de 2016, y reglamentado mediante el Protocolo T-SE-007 de diciembre de 2024 de esta entidad.

Este incentivo consiste en la entrega de un (1) pasaje gratuito por cada treinta (30) viajes realizados en el SITP, utilizando la bicicleta como modo de acceso al sistema y haciendo uso de las BiciEstaciones. Dichos pasajes deben ser cargados previamente en la tarjeta personalizada TuLlave por los usuarios beneficiarios. Este esquema busca reconocer económicamente el esfuerzo del ciudadano que utiliza la bicicleta como modo de acceso al transporte masivo, incentivar la intermodalidad y contribuir a la reducción de externalidades negativas asociadas a los modos motorizados.

En cuanto a los subsidios correspondientes a pasajes gratuitos para las poblaciones de personas con discapacidad, adultos mayores y beneficiarios SISBÉN, conforme a lo establecido en el Plan de Desarrollo Distrital y el Decreto Distrital 010 de 2025, la competencia para su asignación y administración recae en la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS). No obstante, TRANSMILENIO S.A. mantiene un convenio de cooperación interinstitucional con la SDIS para facilitar y garantizar el despliegue operativo de dichos beneficios a los usuarios focalizados por esa entidad.

Adicionalmente, TRANSMILENIO S.A. ha suscrito convenios interinstitucionales con diversas entidades públicas, entre ellas la Universidad Nacional, Secretaría de Cultura, Secretaría de la Mujer, Secretaría de Gobierno, Secretaría Distrital de Seguridad y Justicia, Secretaría de Educación, Atenea, ESAP, IDRD, IDIPRON y OCDPVR, con el fin de facilitar la implementación de esquemas de subsidio a los pasajes para distintos grupos poblacionales, contribuyendo así al fortalecimiento de la demanda del Sistema.

10. Teniendo en cuenta los diferentes estudios y artículos académicos que evidencian que los subsidios a la demanda en el transporte público resultan ser útiles para aumentar la demanda y, posteriormente, el recaudo de los sistemas de Transporte ¿Cuál sería el efecto de utilizar parte de los recursos destinados al FET para constituir un mecanismo de subsidio general a la demanda, consignado directamente a las tarjetas Tu Llave de los usuarios? ¿Desde Transmilenio se ha considerado esta posibilidad y/o se han realizado estudios y proyecciones al respecto?

Como se indicó en la respuesta al numeral 7, desde febrero se empezaron a realizar las consignaciones propuestas en la inquietud. Gran parte de los recursos dispuestos actualmente para estas transferencias del nuevo programa de subsidios son recursos que antes estaban

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



destinados al FET para cubrir el diferencial tarifario y que ahora fueron reasignados, de tal forma que, se realice directamente una consignación a la tarjeta TuLlave a usuarios de poblaciones vulnerables.

El nuevo esquema de subsidios propuesto por el Distrito, efectivamente se basó en fuentes técnicas y académicas que evidencian que el mecanismo de transferencias a la tarjeta TuLlave contribuye al incremento de la demanda. Uno de estos estudios que corroboran lo mencionado y sirvieron de fuente de referencia para las modificaciones realizadas por el Distrito, en cuanto a las transferencias a poblaciones vulnerables, fue la investigación realizada por la Universidad de Los Andes titulada “Evidencia experimental del impacto de una nueva forma de entrega de subsidios en el transporte público de Bogotá”.

Es de precisar que, para la elaboración de investigaciones de este tipo fueron usados datos del SITP y así mismo, en las estimaciones realizadas por la Secretaría de Integración Social, entidad encargada de asignar estos beneficios, se contó en ambos casos con el apoyo de TRANSMILENIO S.A.

No obstante, se debe precisar que, El FET conforme lo estipulado en el Decreto Distrital 383 de 2019 tiene como objetivo principal cubrir la diferencia entre los costos de operación y los ingresos por tarifas de los usuarios. Este mecanismo es esencial para mantener la calidad del servicio y evitar incrementos desproporcionados en la tarifa que afectarían directamente a los usuarios.

Por lo anterior, cualquier redirección de recursos hacia un subsidio directo a los usuarios podría comprometer la sostenibilidad del Sistema si no se realiza con los respectivos fundamentos técnicos que lo sustenten. El programa que rige actualmente cuenta con el sustento y montos de recursos necesarios y que no ponen en riesgo la sostenibilidad del SITP. Así mismo, se continuará explorando alternativas para optimizar el uso de los recursos y buscar mecanismos de financiación que permitan mejorar la accesibilidad sin comprometer la estabilidad financiera del Sistema. Finalmente, cualquier decisión en este sentido se procurará tomar con base en estudios técnicos rigurosos y la evidencia del comportamiento de los viajes de los usuarios en el Sistema.

11. Se ha considerado un mecanismo de pago por suscripción en el servicio de transporte? Adjunte los estudios que ha realizado la entidad al respecto.

En la actualidad no se ha considerado un mecanismo de pago por suscripción adicional al TransMiPass en el SITP.

12. En un archivo Excel enliste cada una de las estaciones de Transmilenio, así como la troncal de la que hacen parte. Para cada una indique si actualmente cuenta con puertas o no. Asimismo, si la estación cuenta con puertas, señale el tipo de puertas, el contrato mediante el cual fueron adquiridas (número, valor del contrato y link de Secop). Por su parte, si la estación no cuenta

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co




con puertas, indique la razón por la cual no cuenta con puertas, si hay un contrato vigente para la compra y/o instalación de las puertas indique: número, valor del contrato, Estado del contrato, link del Secop y fecha estimada para la instalación de las puertas.

Se anexa archivo Excel con el desagregado de la información requerida.

En los anteriores términos, se presenta respuesta al derecho de petición del asunto.

Atentamente,

 Firmado Electrónicamente
*11/12/2025 18:56:11
**Por: MARIA FERNANDA
ORTIZ CARRASCAL**

María Fernanda Ortiz Carrascal
Gerente General

Anexo: 2 Archivos según lo enunciado
Proyectó: Kristell Quiroga – Camilo Baptista - Dirección Técnica de Seguridad
Bladimir Medina Gómez - Dirección Analítica de Datos
Julio Iván Ramírez – Dirección de Construcciones y Mantenimiento.
German Arbeláez - Oscar Vera - Alimar Benitez - Vanesa Forigua – Subgerencia Económica.
Daniel Sánchez M – Gerencia General
Revisó: Zayda Lombana - Dirección Técnica de Seguridad
Bladimir Medina Gómez - Dirección Analítica de Datos
Jaime Ramos – Cristian Castañeda - Dirección de Construcciones y Mantenimiento
Leila Milena Duran Sanchez– Subgerente Económica
Alejandro Beltrán – Gerencia General
Aprobó: Natalia Tinjacá Mora – Directora Técnica de Seguridad
Candelaria Gonzalez - Directora Analítica de Datos (E)
Carmen Y. Rosales Suárez - Subgerencia de Infraestructura
Leila Milena Duran Sanchez– Subgerente Económica
Código: 801

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co

