

Contestación Demanda y Excepción Previa Proceso No. 2019-372

ESPERANZA GALVIS <esperdroit@hotmail.com>

Mar 8/06/2021 8:00 AM

Para: Juzgado 38 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto38bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: edgar.helisa@gmail.com <edgar.helisa@gmail.com>; alcira sierra <alcirasierraderecho@gmail.com>; transportesjoya@hotmail.com <transportesjoya@hotmail.com>; lajoyamayor@gmail.com <lajoyamayor@gmail.com>; maria del rocio prada <abogados.asesoresPyP@hotmail.com>

 1 archivos adjuntos (3 MB)

CONTESTACIÓN, EXCEPCIONES PREVIAS Y ANEXOS RAD. 11001310303820190037200..pdf;

8 de junio de 2021.

Doctora

CONSTANZA ALICIA PIÑEROS VARGAS

Juez 38 Civil de Circuito

ccto38bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

CRA. 10 No 14-33 Piso 12

Ciudad

Asunto: Contestación demanda, Excepciones previas y Anexos.

Medio de Control: Declarativo – Verbal.

Radicación: 11001310303820190037200.

Demandante: SILENIA GÚZMAN SUAREZ Y RICARDO GÚZMAN SUAREZ.

Demandado: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A
(TRANSMILENIO S.A) y otros.

ESPERANZA GALVIS BONILLA, mayor de edad, vecina y residente en esta ciudad, identificada con cédula de ciudadanía No. 46.454.797 expedida en Duitama, Boyacá, inscrita con tarjeta profesional No. 158.140 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de apoderada de TRANSMILENIO S.A., empresa del orden distrital, legalmente constituida mediante escritura pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 otorgada en la Notaría 27 del Circulo de Bogotá, de conformidad con el poder allegado al expediente y que fue otorgado por la doctora TATIANA GARCÍA VARGAS, identificada con cédula de ciudadanía No. 36.300.770 de Neiva, Subgerente Jurídica de TRANSMILENIO S.A, encontrándome dentro del término legal, procedo a anexar los siguientes documentos:

- CONTESTACIÓN DEMANDA, EXCEPCIONES PREVIAS Y ANEXOS.

En un solo PDF.

De: maria del rocio prada <abogados.asesoresPyP@hotmail.com>

Enviado: viernes, 28 de mayo de 2021 2:53 p. m.

Para: Juzgado 38 Civil Circuito - Bogota - Bogota D.C. <ccto38bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Cc: edgar.helisa@gmail.com <edgar.helisa@gmail.com>; alcira sierra <alcirasierraderecho@gmail.com>; ESPERDROIT@hotmail.com <ESPERDROIT@hotmail.com>; transportesjoya@hotmail.com <transportesjoya@hotmail.com>; lajoyamayor@gmail.com <lajoyamayor@gmail.com>

Asunto: Radicar Contestación Demanda y Excepción Previa Proceso No. 2019-372

Buenas tardes,

MARÍA DEL ROCÍO PRADA, actuando en mi calidad de apoderada del señor Librando Antonio Joya, en calidad de demandado dentro del proceso No. 11001310303820190037200, Cordialmente me permito radicar por este medio electrónico:

1. Escrito de la Contestación de la demanda con sus respectivos anexos.
2. Escrito excepción previa con sus respectivos anexos.
3. Poder, el cual ya está en el despacho

JUZGADO 38 CIVIL DEL CIRCUITO

RADICACIÓN No.11001310303820190037200

DEMANDANTES: SILENIA GUZMAN SUAREZ

DEMANDADOS: LIBRANDO ANTONIO JOYA, UNION COLOMBIANA DE BUSES S.A. Y OTROS.

Datos apoderada:

María del Roció Prada

C.C. 51.847.878 de Bogotá

T.P. 80.508 del C.S. de la J.

Correo electrónico: abogados.asesorespyp@hotmail.com

Dirección: Avenida Boyacá No, 6 b - 20 piso 3

Celular; 3112025578

Quedo atenta

Cordial Saludo,



Maria del Rocio Prada.

ABOGADOS & ASESORES P&P

Gerente General

Bogotá D.C.

Bogotá, 08 de junio de 2021.

Doctora

CONSTANZA ALICIA PIÑEROS VARGAS

Juez 38 Civil de Circuito

ccto38bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

CRA. 10 No 14-33 Piso 12

Ciudad

Asunto: Contestación demanda.
Medio de Control: Declarativo - Verbal.
Radicación: 11001310303820190037200.
Demandante: SILENIA GÚZMAN SUAREZ Y RICCARDO GÚZMAN SUAREZ.
Demandado: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A (TRANSMILENIO S.A) y otros.

ESPERANZA GALVIS BONILLA, mayor de edad, vecina y residente en esta ciudad, identificada con cédula de ciudadanía No. 46.454.797 expedida en Duitama, Boyacá, inscrita con tarjeta profesional No. 158.140 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de apoderada de TRANSMILENIO S.A., empresa del orden distrital, legalmente constituida mediante escritura pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 otorgada en la Notaría 27 del Circulo de Bogotá, de conformidad con el poder allegado al expediente y que fue otorgado por la doctora TATIANA GARCÍA VARGAS, identificada con cédula de ciudadanía No. 36.300.770 de Neiva, Subgerente Jurídica de TRANSMILENIO S.A, encontrándome dentro del término legal, procedo a CONTESTAR LA DEMANDA INSTAURADA por **SILENIA GÚZMAN SUAREZ**, mediante apoderado en los siguientes términos:

I. DATOS RELATIVOS A TRANSMILENIO S.A.

En cumplimiento de la previsión consagrada en el numeral 1° del artículo 96 del CGP, informo al Despacho que:

La parte demanda se denomina TRANSMILENIO S.A., se identifica con el NIT 830.063.506-6, y es una Entidad Pública, perteneciente al sector descentralizado, sociedad

por acciones del Orden Distrital dentro de Bogotá Distrito Capital, con participación exclusiva de entidades públicas, cuya creación fue autorizada por la Ordenanza No. 4 de 1999, del Concejo de Bogotá, con domicilio en la ciudad de Bogotá, en la Avenida El Dorado No. 69-76, Edificio Elemento, Torre 1, piso 5, cuya representante legal es la doctor FELIPE ANDRÉS RAMIREZ.

II. DE LA ENTIDAD PÚBLICA DEMANDADA.

Mediante el Acuerdo 04 de 1999, el Concejo Distrital facultó al Alcalde Mayor de Bogotá para participar conjuntamente con otras Entidades del orden Distrital en la constitución de la Empresa del Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., la cual fue creada mediante Escritura Pública No.1528, como una Entidad pública, sociedad anónima, por acciones y de acuerdo con el artículo 78 del numeral 2 literal f) de la ley 489 de 1998, sometida al régimen previsto para las Empresas Industriales y Comerciales del Estado.

De conformidad con el artículo 2 del Acuerdo 04 del año 1999, expedido por el Honorable Concejo Distrital de Bogotá, el objeto de TRANSMILENIO S.A. es *"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 señalan las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos."*¹

En consonancia con ello, la Empresa circunscribe su ámbito funcional a las condiciones que señalan las normas vigentes y sus estatutos, asignándole en el artículo tercero sus funciones entre las cuales se encuentran:

"ARTICULO. 3. FUNCIONES: desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

¹El Consejo de Estado mediante providencia de diciembre 9 de 2004, revocó la suspensión del texto subrayado decretado por el Tribunal Administrativo de C/marca. En auto fechado 19 de febrero de 2004; Ver el Fallo del Tribunal Administrativo de C/marca. 750 de 2002 (Expediente 11001232400319990750).

1. Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad indicada en el artículo anterior.²

2. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.²

3. Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.

4. Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.³

5. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras unidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.

6. TRANSMILENIO S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.

TRANSMILENIO S.A. será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los contratos con los operadores

² Ibid.

³ Ibid

privados por las causas previstas en la ley o los contratos. (...)”

Mediante el Decreto Distrital 319 del año 2006, se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluyó el ordenamiento de estacionamientos, se adoptaron políticas en materia de transporte público para el Ente Territorial.

Mediante el Decreto Distrital 309 del año 2009, se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C. (SITP), considerándolo para todos los efectos como un tema de prioridad para la ciudad, razón por la cual creó el Subsistema Integrado de Recaudo, control, información y servicio al usuario -SIRCI-, entendido como el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación del subsistema de recaudo, de los centros de control, del subsistema de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad del Sistema integrado de Transporte público. Por lo anterior, corresponde a TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del sistema, la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, así como la responsabilidad y de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP, incluidas las acciones respecto al recaudo del sistema.

III. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

Respetuosamente solicito se desestimen las pretensiones que se instan en la demanda y en su reforma en contra de TRANSMILENIO S.A., por carecer de sustento legal, inexistencia de nexo causal por ausencia de acción u omisión que se le pueda atribuir en la atención de las funciones que le fueron asignadas por la ley y sus actos de creación, y configuración de causa extraña derivada del hecho de un tercero en el suceso que se reclama consistente en el hecho de un tercero.

No hay lugar a declarar la responsabilidad administrativa de las Entidades demandadas, ni ordenar resarcimiento alguno a favor de los demandantes **SILENIA GÚZMAN SUAREZ Y RICARDO GÚZMAN SUAREZ**, donde se vio involucrado un vehículo del SITP

Provisional, como quiera que no existe ningún título de imputación mediante el cual se pretenda endilgar responsabilidad a TRANSMILENIO S.A., por lo que se torna procedente negar las pretensiones de la demanda.

Por estas razones me opongo a todas y cada una de las pretensiones incoadas en la demanda, bajo los argumentos que expongo a continuación, y con las excepciones de mérito que con toda consideración propongo al Despacho.

Apoyo la anterior consideración en los siguientes fundamentos de hecho y de derecho:

IV. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

Al hecho 1: NO ME CONSTA. Me atengo a los registros del accidente que obran el informe de Policía de Transito IPAT. No. A000641868. Ruego al despacho, se tenga en cuenta los hechos tal como quedaron consignados en el informe del suceso, que fueron registrados por las autoridades competentes, en el lugar del accidente, razón por la cual me atengo a su contenido íntegro.

No obstante, se aclara que el vehículo involucrado en el accidente no es propiedad ni se encuentra afiliado a TRANSMILENIO S.A, como quiera que de acuerdo con el modelo del sistema no le está permitido por sus estatutos de creación ser socio u operador de transporte masivo urbano terrestre automotor por si mismo o por interpuesta persona.

Por lo anterior, en el hipotético caso de alguna responsabilidad del conductor o del vehículo, son del resorte exclusivo del propietario del vehículo y empresa afiliadora.

Al hecho 2: NO ME CONSTA. Me atengo a los registros del accidente que obran el informe de Policía de Tránsito IPAT. No. A000641868. Ruego al despacho, se tenga en cuenta los hechos tal como quedaron consignados en el informe del suceso, que fueron registrados por las autoridades competentes, en el lugar del accidente, razón por la cual me atengo a su contenido íntegro, específicamente la hipótesis atribuida al demandante RICARDO ARANGO ARÍAS, esto es: 112 (no respetar la señal del pare).

Al hecho 3: NO ME CONSTA. Me atengo a los registros del accidente que obran el informe de Policía de Tránsito IPAT. No. A000641868. Ruego al despacho, se tenga en cuenta los hechos tal como quedaron consignados en el informe del suceso, que fueron registrados por las autoridades competentes, en el lugar del accidente, razón por la cual me atengo a su contenido íntegro, específicamente la hipótesis atribuida al demandante RICARDO ARANGO ARÍAS, esto es: 112 (no respetar la señal del pare).

Al hecho 4: NO ME CONSTA. Ruego al despacho, se tenga en cuenta los hechos tal como quedaron consignados en el informe del suceso, que fueron registrados por las autoridades competentes, en el lugar del accidente, razón por la cual me atengo a su contenido íntegro.

De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 del 2002), se define como: *"plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente"*.

Luego, me atengo a los registros del accidente que obran el informe de Policía de Tránsito IPAT. No. A000641868, respecto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que se registraron.

Al hecho 5: ES CIERTO. De conformidad con las pruebas que obran en el expediente, se evidencia que existe el IPAT. No. A000641868, el cual documenta los pormenores del accidente de tránsito, y que de conformidad con lo allí consignado, fue levantado en el sitio de los hechos por la agente de tránsito María Chinome.

Al hecho 6: ES CIERTO. De conformidad con las pruebas que obran en el expediente, se evidencia que existe el IPAT. No. A000641868, y que teniendo en cuenta las disposiciones normativas contenidas en el artículo 148 del Código Nacional de Tránsito, al existir lesionados debería ponerse a disposición de la autoridad penal.

Al hecho 7: NO ES UN HECHO. Es una apreciación subjetiva de los demandantes, que corresponde a su hipótesis del accidente y que desde luego no tiene ningún respaldo

probatorio, pues de haber ocurrido los hechos de esta manera porque no existe prueba alguna de impugnación del IPAT. No. A000641868.

Al hecho 8: NO ME CONSTA. Por ser un hecho ajeno a mi representada, me atengo a lo que se pruebe.

Al hecho 9: NO CONSTA. Por ser un hecho ajeno a mi representada, me atengo a lo que se pruebe; Sin embargo por el contenido de los hechos expuestos, solicito al Despacho se compulsen copias a la fiscalía general de la Nación, por ser el proceso penal, el escenario adecuado para que los agentes de tránsito ejerzan su derecho de defensa y contradicción ante las acusaciones aquí manifestadas por los demandantes.

Al hecho 10: NO ME CONSTA. No son hechos, son apreciaciones subjetivas de la parte demandante, que solicito se prueben.

Al hecho 11: NO ES UN HECHO. Es una apreciación subjetiva de la parte demandante, soportada en una doctrina de la cual no documenta a través de un pie de página, de donde fue tomada, a efectos de verificar su contexto.

V. ARGUMENTOS DE DEFENSA.

5.1. AUSENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD:

Respecto de TRANSMILENIO S.A. al realizar el estudio del nexo de causalidad, se tiene en primer lugar que el mismo no se encuentra acreditado, como quiera que conforme a lo dispuesto en el Acuerdo No. 04 de 1999 y el Decreto 831 de 1999, a mi representada se le otorgó la posibilidad de celebrar contratos a fin de garantizar la debida prestación del servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá, y teniendo en cuenta que dentro de sus funciones específicas no se encuentra la de prestar directamente la operatividad respecto de la conducción de los mismos, ahora bien con el fin de prestar un servicio público adecuado y con el propósito de garantizar la efectiva prestación del servicio público, UCOLBUS, quien asumió las actividades propias para ejercer el servicio público de transporte de pasajeros y por ende, la conducción de los vehículos bajo su propia cuenta y riesgo.

En consecuencia, en vista de que la ocurrencia de los hechos que se alegan en el sub judice, fue generada de forma

independiente a cualquiera actividad o competencia funcional que pudiera ser desplegada directamente por TRANSMILENIO S.A, y no se encuentra dentro del plenario prueba que permita, imputar alguna circunstancia material frente a la concreción del peligro en cabeza de mi representada, se entiende que a la misma no le pueden ser imputables el daño deprecado, ni la indemnización de los perjuicios solicitados.

5.2 CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA Y HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO:

De conformidad con el IPAT A000641868, es claro al establecer como hipótesis del accidente la CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, de acuerdo con los lineamientos contenidos en la Resolución No. 111268 de 2012 *"Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones"*:

CÓDIGO	HIPOTESIS	DESCRIPCIÓN
112	Desobedecer señales o normas de tránsito.	No acatar las indicaciones de las señales existentes en el momento del accidente. No confundir con carencia de señales. O no respetar en general, las normas descritas en la ley.

Situación que configura en una infracción por parte de RICARGO GÚZMAN SUAREZ, a la ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*

CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS.

"ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

(...)

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad”.

Lo que configura CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA, frente al señor RICARDO GÚZMAN SUAREZ y HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO, frente a la señora SILENIA GÚZMAN SUAREZ, que conlleva a la ruptura del nexo de causalidad de la responsabilidad.

En lo que corresponde a tales elementos, avizora esta apoderada que efectivamente los daños que se deprecian por la parte demandante, a causa de las lesiones en el accidente de tránsito, efectivamente fueron ocasionadas por la materialización de la actividad peligrosa consistente en conducir vehículos automotores, que en el caso concreto, concretándose el riesgo propio del ejercicio de la actividad relacionada con el uso de vehículos automotores para el transporte de personas.

Respecto de TRANSMILENIO S.A. al realizar el estudio del nexo de causalidad, se tiene en primer lugar que el mismo no se encuentra acreditado, como quiera que conforme a lo dispuesto en el Acuerdo No. 04 de 1999 y el Decreto 831 de 1999, a mi representada se le otorgó la posibilidad de celebrar contratos a fin de garantizar la debida prestación del servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá, y teniendo en cuenta que dentro de sus funciones específicas no se encuentra la de prestar directamente la operatividad respecto de la conducción de los mismos, ahora bien con el fin de prestar un servicio público adecuado y con el propósito de garantizar la efectiva prestación del servicio público, UCOLBUS, quien asumió las actividades propias para ejercer el servicio público de transporte de pasajeros y por ende, la conducción de los vehículos bajo su propia cuenta y riesgo.

En consecuencia, en vista de que la ocurrencia de los hechos que se alegan en el sub judice, fue generada de forma independiente a cualquiera actividad o competencia funcional que pudiera ser desplegada directamente por TRANSMILENIO S.A, y no se encuentra dentro del plenario prueba que

permita, imputar alguna circunstancia material frente a la concreción del peligro en cabeza de mi representada, se entiende que a la misma no le pueden ser imputables el daño deprecado, ni la indemnización de los perjuicios solicitados.

5.3 SOBRE EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO:

El Plan Maestro de Movilidad y los artículos 6 y 19 del Decreto 309 de 2009, la implementación e integración del Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros en el radio de acción distrital, debe llevarse a cabo de manera gradual y se desarrollará en etapas o fases con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario.

El artículo 15 del Decreto 319 de 2006 y el artículo 1° del Decreto 486 de noviembre 30 de 2006, disponen que la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del transporte masivo, le corresponde integrar, evaluar y hacer el seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, así como adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte público masivo con el actual sistema de transporte colectivo.

Que el artículo 8 del Decreto 309 de 2009, establece que TRANSMILENIO S.A., será el ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público y tendrá como responsabilidad su planeación y control.

Que el artículo 9 ° del Decreto Distrital 309 de 2006, establece que se deberá garantizar la continuidad en la prestación del servicio a los usuarios, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía. "La prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción distrital se mantendrá a través del sistema colectivo y masivo actual hasta que entre en operación gradualmente el SITP. En el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la Autoridad de Tránsito y Transporte adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación del SITP, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema (...)".

Que durante los años 2009 y 2010, TRANSMILENIO S.A. llevó a cabo la Licitación TMSA-04 de 2009, cuyo propósito consistió en seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal -Zona franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme, en los términos y condiciones contenidas en el correspondiente Pliego de Condiciones, en la Minuta del Contrato de Concesión y en la legislación vigente sobre la materia.

Que el Decreto 156 de 2011 "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones", estableció en su artículo primero lo siguiente: "La etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP- en Bogotá, D.C., inicia desde la vigencia del presente decreto, hasta la entrada en operación total del Sistema, de acuerdo con el cronograma establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa Transmilenio S.A., ente gestor del mismo".

Que el Decreto 190 de 2015 "Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones" en su artículo primero indicó: "El presente Decreto tiene como objeto definir los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del servicio de transporte público colectivo, establecida mediante Decreto 156 de 2011."

Que en el citado Decreto se estableció en su artículo cuarto: "El servicio de transporte que se preste a través del permiso de operación especial y transitorio definido en el artículo tres (3) del presente Decreto, será planeado, gestionado y controlado por TRANSMILENIO S.A., para lo cual expedirá el respectivo reglamento operativo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio."

Que conforme lo anterior, se hace necesario por parte de TRANSMILENIO S.A. adoptar el Reglamento Operativo por medio del cual se definen las directrices, normas y políticas básicas para la operación de las Rutas Provisionales del SITP por parte de quienes presten el servicio de transporte en el esquema definido en el Decreto 190 de 2015.

En virtud de lo anterior, expidió la Resolución No. 347 de 2015, "Adóptese el Reglamento de Operación de las Rutas de Transporte Público Provisional, por medio del cual se definen las directrices, normas y políticas básicas para la operación de dichas Rutas por parte de los prestadores del servicio de transporte en el esquema definido en el Decreto 190 de 2015, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio", donde además se contempló la INDEMNIDAD: "Cada empresa asume la responsabilidad civil contractual y extracontractual por sus actos, hechos y omisiones y los de sus dependientes, y contrae la obligación de mantener indemne a TRANSMILENIO S.A. y a la Secretaría Distrital de Movilidad por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivada de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros con ocasión directa o derivada de la prestación del servicio". (Negrilla y fuera del texto).

5.4 AUSENCIA DE NEXO CAUSAL POR INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR HECHOS AJENOS.

TRANSMILENIO S.A. no está llamado a responder por el hecho ajeno previsto en el artículo 2347 del Código Civil, pues sus funciones de vigilancia y control, según los términos legales y contractuales, se circunscriben a aspectos técnicos y operativos y no a la asunción del riesgo propio de la actividad de conducción que se encuentra a cargo del concesionario.

La cláusula general de responsabilidad del Estado descrita en el artículo 90 superior, ha sido ampliamente desarrollado no solo por la doctrina sino por hasta jurisprudencia al respecto. Desde la constitución de 1991, la responsabilidad del Estado tiene como requisitos el daño antijurídico, la imputación jurídica y el deber de reparar o como se menciona en la jurisprudencia el título de imputación, lo que se

traduce en que debe ser un agente o autoridad del estado quien ocasione el daño y que tal daño sea imputable al estado. En providencias del máximo tribunal de lo contencioso administrativo se ha desarrollado los presupuestos indispensables para la declaratoria de la responsabilidad extracontractual del Estado.

Tales presupuestos se reducen a la existencia de un daño, que ese daño sea antijurídico y que sea imputable al Estado a través de un título de imputación probado.

En estas circunstancias, en el presente caso, la acción u omisión no fue producto de un agente del estado, ni de mi representada. No se entiende las razones jurídicas para vincular a mi representada en la presente Litis, teniendo en cuenta que al momento de ocurrir el accidente mi representada no participó fáctica ni jurídicamente en la producción del daño, por lo tanto TRANSMILENIO S.A no intervino total ni parcialmente en la configuración de la causa adecuada del daño del que se demanda su reparación.

El perjuicio moral que se reclama por parte los demandantes, nos coloca en el contexto de la responsabilidad civil extracontractual, que de acuerdo con el artículo 2347 del Código Civil y para el caso que nos ocupa, establece: *"Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado."*

En este contexto, es claro que TRANSMILENIO S.A. no puede ser llamada a responder por la causación de un daño al que no concurrió directa ni indirectamente, y es que la función de control y vigilancia que le fue asignada como ente gestor del Sistema, no se circunscribe a aspectos diferentes al control y administración de la operación técnica necesaria para la prestación del servicio público de transporte que realizan directamente los concesionarios seleccionados para el efecto.

En estas condiciones, es dable concluir que no tiene lugar la responsabilidad civil por el hecho de otra persona respecto de TRANSMILENIO, pues no existe nexo causal, ni relación de dependencia que permita la imputación del daño, si se tiene en cuenta que el conductor del vehículo se encuentra sujeta a una relación de control y dependencia de

UCOLBUS, (Relación laboral o de trabajo) sin que sobre esta última TRANSMILENIO S.A, ejerza funciones de vigilancia.

Razón suficiente para sostener que no surge nexo causal entre TRANSMILENIO S.A y el daño causado, existiendo ausencia de conducta imputable, dada la relación de dependencia del conductor, que no habrá de estar ligada solamente a la forma específica del contrato, sino que supone de manera preponderante y exclusiva, la situación de autoridad o de subordinación ejercida sobre él por el concesionario.

5.5. INEXISTENCIA DE PRUEBA DE HECHO DAÑOSO IMPUTABLE A LA ENTIDAD.

Decantada jurisprudencia, sostiene que uno de los presupuestos o requisitos *sine qua non* para que surja la responsabilidad patrimonial de la administración, es la existencia de una relación de causalidad material entre el daño antijurídico y la acción u omisión de la entidad pública.

A partir de esta lógica, la consecuencia natural de la ausencia de dicha relación causal es la imposibilidad jurídica de imputar al Estado y a sus agentes, la realización del daño y el reconocimiento de una reparación o indemnización en favor de la víctima o perjudicado.

En relación con esto, es absolutamente necesario partir de varias cosas.

Es de anotar que según el Acuerdo 04 de 1999, las obligaciones de TRANSMILENIO S.A. se resumen en gestionar, organizar, planear y colaborar para garantizar el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia. De la misma manera, en el numeral 16 del artículo 3 de dicho Acuerdo se señala expresamente que TRANSMILENIO *"no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas."*

Así las cosas, si la operación no está dentro de sus funciones y ésta implica el ejercicio de la conducción, no

existe fuente jurídica para derivar de la entidad una responsabilidad de una actividad que no se encuentra dentro de sus funciones, pero que además le está prohibida.

VI. OPOSICIÓN AL VALOR ESTIMATORIO DE LA CUANTÍA.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 206 del Código General del Proceso, TRANSMILENIO formula objeción a la estimación de la cuantía que la parte actora expone en su demanda bajo la denominación "*ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA*", por las siguientes razones:

1. Los valores a los que se hace remisión adolecen de soporte o sustento en documentos contables o técnicos, y carecen también de cualquier explicación sobre las bases en que se fundan, resultando en cifras que se expresan como la simple manifestación del querer de la parte actora. Así las cosas, las cifras presentadas no son más que aspiraciones que expone la parte actora, que resultan arbitrarias y no pueden ser reconocidas como prueba de perjuicios sufridos.
2. En todo caso, y sin perjuicio de lo antes señalado, solo son susceptibles de indemnizarse perjuicios probados que tengan su origen en daños causados por quien haya de repararlos, lo que supone, por ejemplo, que si se incurre en un costo mayor al que el demandante pudo haber estimado, o se recibe un ingreso menor al que el demandante pudo haber estimado, no por ello se configura un desequilibrio económico o un daño indemnizable, de manera que la mera referencia a costos causados, o a ingresos esperados no se puede tener como perjuicio susceptible de ser estimado bajo juramento por la parte actora.
3. Ni en la demanda, ni en su acervo probatorio se acredita el daño moral y los mismos carecen de todo fundamento fáctico y jurídico toda vez en ninguna parte se menciona ni se prueba.

VII. FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Se invocan como fundamentos de derecho el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, los artículos 3, 8, 9, 10, 11, 16, 21, 34 y 36 de la Ley 336 de 1996, el artículo 2 de la Ley 86 de 1989, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, los artículos 1, 2 y 3 del Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999 y el artículo 8 del Decreto Reglamentario Distrital No. 831 de 1999.

VIII. MEDIOS DE PRUEBA.

8.1 DOCUMENTALES: Resolución No. 347 de 2015 *"Por medio de la cual se adopta el reglamento de operación en el marco del Decreto 190 de 2015 "Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones"*.

8.2: DE OFICIO:

- Por la secretaría del despacho judicial se libre oficio a la Secretaría de Movilidad, a efectos de que:

8.2.1 Certifique con destino al proceso si TRANSMILENIO S.A. se encuentra registrada y habilitada como empresa de transporte público en la ciudad de Bogotá.

8.2.2. Oficiése a UCOLBUS, ubicada en la Calle 63 Sur # 70c-25, Bogota, Colombia, con el fin de que:

a). Certificado de propiedad del vehículo SIE 138, y documento de afiliación a UCOLBUS.

b) Certifique sobre la vinculación o contrato de trabajo del señor LIBARDO ANTONIO JOYA ARAGUREN, para el día 04 de julio de 2017, cargo desempeñado o labores desempeñadas, tipo de contrato y duración, así como dirección de notificación.

b) Certifique las capacitaciones que recibió el conductor LIBARDO ANTONIO JOYA ARAGUREN, durante la vigencia de su vinculación laboral.

c) Aporte copias de las revisiones periódicas o reportes de revisiones técnicas o mecánicas realizadas al vehículo tipo BUS de placas SIE 138.

d) Copia autentica del SOAT correspondiente al vehículo placas SIE 138 vigente para el día 04 de julio de 2017.

e) Copia autentica de la póliza de responsabilidad civil extracontractual correspondiente al vehículo placas SIE 138 vigente para el día 04 de julio de 2017 e informe si los demandantes realizaron algún tipo de reclamación.

8.2.3. A la Fiscalía General de la Nación para que remita copia del proceso penal adelantado por los demandantes, indicando el estado actual del mismo.

IX. ANEXOS.

Además de los documentos en medio magnéticos anunciados en el acápite de pruebas se anexa.

a. Copia del Acuerdo Distrital 04 de 1999 (febrero 4), del Concejo de Bogotá D.C., *"Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjunta mente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones."*, publicado en Anales del Concejo de Santa Fe de Bogotá D.C. No. 134 - Año LVIII de febrero 24 de 1999 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=892>

b. Copia del Decreto Distrital 831 de 1999 (diciembre 03), *"Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones."*, publicado en el Registro Distrital 2037 de diciembre 3 de 1999 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá

[http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?
i=1613#0](http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=1613#0)

c. Copia del Decreto Distrital 319 de 2006 (agosto 15), "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.", publicado en el Registro Distrital 3596 de agosto 18 de 2006 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá
[http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?
i=21066](http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=21066)

d. Copia del Decreto Distrital 309 de 2009 (julio 23), "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones.", publicado en el Registro Distrital 4249 de julio 24 de 2009 y disponible para su consulta en la página web de la Alcaldía de Bogotá
[http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?
i=36852](http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=36852)

X. NOTIFICACIONES.

Las recibiré a través del correo electrónico exclusivo para notificaciones judiciales

[notificaciones.judiciales@transmilenio.gov.co.](mailto:notificaciones.judiciales@transmilenio.gov.co)

ESPERDROIT@hotmail.com

Cordialmente;



ESPERANZA GALVIS BONILLA
C.C. No. 46.454.797 de Duitama (Boyacá)
T.P. No. 158.140 del C. S. de la J.
ABOGADA

Bogotá, 08 de junio de 2021.

Doctora

CONSTANZA ALICIA PIÑEROS VARGAS

Juez 38 Civil de Circuito

ccto38bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

CRA. 10 No 14-33 Piso 12

Ciudad

Asunto: Excepciones previas.
Medio de Control: Declarativo - Verbal.
Radicación: 11001310303820190037200.
Demandante: SILENIA GÚZMAN SUAREZ.
Demandado: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER
MILENIO S.A (TRANSMILENIO S.A) y
otros.

ESPERANZA GALVIS BONILLA, mayor de edad, vecina y residente en esta ciudad, identificada con cédula de ciudadanía No. 46.454.797 expedida en Duitama, Boyacá, inscrita con tarjeta profesional No. 158.140 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi condición de apoderada de TRANSMILENIO S.A., empresa del orden distrital, legalmente constituida mediante escritura pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 otorgada en la Notaría 27 del Circulo de Bogotá, de conformidad con el poder allegado al expediente y que fue otorgado por la doctora TATIANA GARCÍA VARGAS, identificada con cédula de ciudadanía No. 36.300.770 de Neiva, Subgerente Jurídica de TRANSMILENIO S.A, encontrándome dentro del término legal, interpongo las siguientes:

I. EXCEPCIONES PREVIAS.

Me permito proponer las siguientes excepciones, encaminadas a desvirtuar los fundamentos de hecho y de derecho de la demanda que han dado origen a este proceso, y por ende, a que sean rechazadas todas las pretensiones de la demanda respecto de mi representada.

1.1. FALTA DE JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA:⁴

En materia de REPARACIÓN DIRECTA de carácter contencioso administrativo (Ley 1437 de 2011), dichas controversias constituyen, en cuanto a su conocimiento, un privilegio de la jurisdicción contenciosa administrativa.

"Artículo 104. De la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo. *La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo está instituida para conocer, además de lo dispuesto en la Constitución Política y en leyes especiales, de las controversias y litigios originados en actos, contratos, hechos, omisiones y operaciones, sujetos al derecho administrativo, en los que estén involucradas las entidades públicas, o los particulares cuando ejerzan función administrativa".*

Igualmente conocerá de los siguientes procesos:

1. Los relativos a la responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública, cualquiera que sea el régimen aplicable".

En relación con este aspecto, la jurisdicción y competencia para dirimir esta controversia es la **CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA y NO ORDINARIA**, lo cual se soporta en el siguiente razonamiento:

- a) TRANSMILENIO S.A. Una de las instituciones demandadas es una entidad pública, por consiguiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 104 del CPACA, la Jurisdicción competente es la CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA.

Sobre la falta de jurisdicción o competencia, tuvo oportunidad de pronunciarse el Consejo de Estado en sentencia del 13 de abril de 2015, Exp: 52.556, en los siguientes términos:

"La palabra jurisdicción proviene del latín "iuris dictio que etimológicamente significa imponer el derecho" o declararlo⁵. En términos generales la

⁴ Reiteración de la sentencia del 13 de abril de 2015. Exp: 52.556

⁵ H.F. LÓPEZ BLANCO, "Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano", Tomo I Capítulo IV, Jurisdicción y Competencia, Ed. Temis 1974, Pág 93.

jurisdicción es la función pública de administrar justicia, es decir, aplicar el derecho y resolver los conflictos o situaciones que se presenten conforme a los estrictos principios, procedimientos y reglas previstas en el ordenamiento jurídico para ello⁶.

Ahora, si bien se ha considerado que la jurisdicción es una sola, esta se distribuye teniendo en cuenta los diferentes campos de conocimiento y especialidades mediante la asignación de competencias entre las diferentes ramas, órganos del poder público o particulares para resolver determinados asuntos⁷.

Así las cosas, se entiende que el arbitraje como mecanismo alternativo de solución de conflictos implica el ejercicio de una función jurisdiccional, pero en éste caso no es la ley la que le otorga la competencia a los árbitros sino las mismas partes mediante el pacto arbitral.

Por su parte, la competencia es la facultad que la misma ley le otorga a determinados órganos del poder público o a los particulares para que ejerzan la función de administrar justicia sobre ciertos asuntos determinados.

Con otras palabras, la competencia es la atribución que la ley le otorga a un determinado sujeto ya sea éste un órgano público o particular para que ejerza determinadas funciones, adopte ciertas decisiones o profiera determinados actos, bajo las condiciones, reglas y procedimientos previamente fijados por ésta.

Adicionalmente, el Consejo de Estado se había referido al respecto de la competencia y de la jurisdicción en los siguientes términos:

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del 3 de agosto de 2006, Exp. 34.299.

⁷ H.F. LÓPEZ BLANCO, "Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano", Tomo I Capítulo IV, Jurisdicción y Competencia, Ed. Temis 1974, Págs. 96 y 97.

"El atributo de la competencia, en general, debe ser entendida como la posibilidad que tiene una determinada persona, esto es, un órgano público o un particular de proferir o realizar un acto productor de determinados cambios normativos, que repercutirán en quien lo produce o un tercero, reconocido por el ordenamiento jurídico superior, siempre que se sigan los pasos establecidos para tal fin, o lo que es lo mismo, mientras se dé el estado de cosas dispuesto en la norma jurídica que establece la competencia. De observarse lo reglado, se tendrá que la competencia atribuida a un sujeto -y su resultado- ha sido llevada a cabo de manera adecuada, mientras que, de no ser así, el acto jurídico ejecutado en contravención se verá expuesto a la consecuencia de la nulidad, en lo que hace referencia al específico escenario judicial, y en general se dirá que no se llevó a cabo con éxito la competencia otorgada, una consecuencia que se deriva del carácter su generis de las normas de competencia⁸.

(...)

Sobre este punto se encuentra lo expresado por Hans Kelsen al decir que "Cuando una norma califica el acto de cierto individuo como supuesto jurídico o consecuencia de derecho, esto significa que sólo ese individuo es "capaz" de realizar dicho acto; o sea que sólo él es "competente" para realizarlo (usado el término en un sentido más amplio)."⁹ De manera que las consecuencias de contar o no con esta atribución

⁸ Atienza y Ruiz Manero, califican a las reglas de competencia o aquellas que confieren poderes como de carácter constitutivo que no participan de la categoría de normas deónticas: "el "poder" de una regla que confiere poder es el de alcanzar determinados resultados normativos por el hecho de que, dadas ciertas circunstancias, efectuamos una acción que, por otro lado, puede estar permitida, ser obligatoria o estar prohibida; lo opuesto a poder, en este segundo caso, es ser incompetente, es decir, no tener capacidad para producir un determinado resultado normativo; y, finalmente, las reglas que confieren poder no pueden tampoco incumplirse, pero no por la razón por la que no pueden incumplirse las permisiones, sino porque ellas no son normas deónticas: lo único que cabe con las reglas que confieren poder es usarlas con éxito o no." ATIENZA, Manuel y RUIZ MANERO, Juan. Las piezas del derecho. Teoría de los enunciados jurídicos. 2ª edición, 2004. Barcelona, Ariel. Pág. 99 (la cita es del texto citado).

⁹ KELSEN, Hans. Teoría General del Derecho y del Estado. 2º edición, 1958. Universidad Nacional Autónoma de México. Pág. 106 (la cita es del texto citado).

repercutirán en el ejercicio de la actuación desplegada por el órgano, pues "Sólo si este individuo capaz y competente realiza o deja de realizar el acto, pueden producirse la acción o la omisión que de acuerdo con la norma constituyen la condición o la consecuencia jurídicas."¹⁰; mientras que H.L.A. Hart señala que la infracción a tales normas no se puede asimilar como "un castigo establecido por una regla para que uno se abstenga de las actividades que la regla prohíbe (...) [sino que] simplemente dichas reglas no le acuerdan reconocimiento jurídico."¹¹, pues bueno es señalar que las de competencia no participan de la categoría de las reglas de permisión o de mandato. En esta misma línea, esta Corporación ha dicho que la incompetencia es "la falta de poder legal para tomar esas decisiones o proferir providencias necesarias o inherentes a la actividad administrativa o jurisdiccional"¹²¹³.

En éste orden de ideas, se entiende que la jurisdicción es la función pública de administrar justicia, esto es, aplicar la ley a un determinado conflicto y la competencia es la facultad que se le otorga a determinados órganos públicos o particulares para ejercer dicha función sobre ciertos asuntos o negocios determinados, es decir, ésta última es una parte de la jurisdicción¹⁴.

Por lo anterior y atendiendo a las previsiones normativas contenidas en el Código General del Proceso, así:

Artículo 100. Excepciones previas. Salvo disposición en contrario, el demandado podrá proponer las siguientes

¹⁰ KELSEN, Hans. *Ibid.*. pág. 106 (la cita es del texto citado).

¹¹ HART. H.L.A. *El concepto de derecho*. 3ª edición, 2ª reimpresión, 2012. Buenos Aires, Abeledo Perrot. Pág. 43 (la cita es del texto citado).

¹² "Si en estricto sentido la competencia se refiere solo a la aptitud para tomar decisiones, o sea emitir actos jurídicos, se tiene que la incompetencia es la falta de poder legal para tomar esas decisiones o proferir providencias necesarias o inherentes a la actividad administrativa o jurisdiccional." Consejo de Estado, Sección Segunda, C.P.: Auto de 31 de julio de 1980 (la cita es del texto citado).

¹³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Auto del 17 de octubre de 2013, Exp. 45.679.

¹⁴ L.B. Hernán Fabio, "Instituciones de Derecho Procesal Civil Colombiano", Tomo I parte general, Temis año 1974. Págs. 160 a 164.

excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

1. Falta de jurisdicción o de competencia.

Solicito DECRETAR ESTA EXCEPCIÓN PREVIA.

1.2 HABÉRSELE DADO A LA DEMANDA EL TRÁMITE DE UN PROCESO DIFERENTE AL QUE CORRESPONDE.

De conformidad con lo establecido en el artículo 140 del CPACA, a saber:

"Artículo 140. Reparación directa. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma.

*Las entidades públicas deberán promover la misma pretensión cuando resulten perjudicadas por la actuación de un particular o de otra entidad pública. **En todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño.***
(NEGRILLA Y SUBRAYADO FUERA DEL TEXTO)

El trámite que debió dársele a la presente Acción es el de REPARACIÓN DIRECTA contenida en el artículo transcrito y no el de RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

"Artículo 100. Excepciones previas. Salvo disposición en contrario, el demandado podrá

proponer las siguientes excepciones previas dentro del término de traslado de la demanda:

7. *Habérsele dado a la demanda el trámite de un proceso diferente al que corresponde*".

Se advierte al despacho, que no se encuentra agotado el requisito de procedibilidad de la conciliación prejudicial de conformidad con el artículo 161 del CPACA, lo que genera una INEPTA DEMANDA por ausencia de los requisitos formales (numeral 5 del artículo 100 CGP).

Solicito DECRETAR ESTA EXCEPCIÓN PREVIA.

1.3 FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.

La presente excepción tiene su fuente primigenia en el contenido de la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte...", en cuanto dispone:

"Artículo 3°.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

(...)

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

(...)

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:
La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

(...)

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán

condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

(...)"

En cumplimiento de la anterior normatividad, el Concejo de Bogotá, D.C., expidió el Acuerdo Distrital No. 004 de 1999, del cual son de resaltar los siguientes apartes:

"Artículo 1°.- Nombre y Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.-, bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas. TRANSMILENIO S.A. tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.

Artículo 2°.- 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.

Artículo 3°.- *Funciones. En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:*

(...)

4. Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.

(...)

6. TRANSMILENIO S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.

(...)

7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.

(...)”

De los anteriores derechos y obligaciones contractuales del Concesionario concluimos que TRANSMILENIO S.A., no está habilitada como empresa de transporte por autoridad competente, no está constituida como empresa de transporte público, y en tal virtud no está a cargo de la operación del servicio de transporte público en la medida que para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, ni tampoco opera vehículos de propiedad de terceros.

Queda de esta manera claro, que una cosa es el papel de TRANSMILENIO S.A, como garante del servicio público en términos genéricos, y otra, el papel que desempeña el operador concesionario en ejecución contractual. Y por ende, los deberes y responsabilidades que a éste le concierne de manera exclusiva frente a su operación defectuosa, o frente

a los actos cometidos en desarrollo del mismo, por sus dependientes o trabajadores.

Es preciso, en aras de comprender el modelo de la prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito, aclarar y recordar varios puntos. Quizás el más importante, la razón por la cual TRANSMILENIO S.A. no puede ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor, lo que no es otra cosa que el mismo deber que la norma le impone como garante del servicio en su papel de gestor. Sumada a la prohibición de prestar el servicio directamente en aras de transparencia, pues la garantía de un eficiente servicio requiere de la separación del gestor, el ente controlador y el prestador directo, u operador. Y fue entre otras, el motivo de la concepción del modelo de prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito.

En este contexto, TRANSMILENIO S.A. debe velar por la prestación, pero a través de la suscripción de contratos y la expedición de los actos administrativos que sean necesarios para garantizar en debida forma el servicio, a través de la integración del sistema con el transporte colectivo, la migración de este último al transporte masivo, la eficiente operación, funciones asignadas, entre otros, en los Decretos 319 de 2006, 486 de 2006 y 309 de 2009.

De esta forma, no es ajustado al ordenamiento jurídico que regula el sistema y propiamente las funciones de mi representada como ente gestor, afirmar, como lo pretende el demandante, que es TRANSMILENIO S.A. quien deba responder por los errores, acciones u omisiones en que incurran los operadores, sus dependientes, o trabajadores. Omite o desconoce que la entidad no es prestadora del servicio de transporte, no es dueña del vehículo, afiliadora del vehículo, ni empleadora del conductor a quien se le atribuye el hecho dañoso. Imputarle responsabilidad a TRANSMILENIO S.A. por estos hechos, riñe con la naturaleza misma del concepto de ente gestor.

Con respecto a la legitimación en la causa, la jurisprudencia constitucional la ha definido como la *"calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial"*

que se discute en el proceso". Esto implica, que cuando una de las partes en litigio carece de esta calidad o condición, el juez se encuentra imposibilitado para adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas.

*"Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la **obligación correlativa alegada.***

Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber:

"(...) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (...)".

De lo anterior se concluye que, al no ser TRANSMILENIO S.A. responsable de los hechos objeto de la demanda, no le asiste razón a la demandante para vincular a la entidad a la presente acción. Si bien es cierto, TRANSMILENIO S.A. posee facultades de gestión, coordinación, evaluación y seguimiento a la operación; estas facultades no se extienden hasta el terreno de la responsabilidad extracontractual. Su deber como ente gestor se circunscribe a un plan de operación del sistema de transporte masivo.

Así las cosas, se pasa por alto en la demanda que el deber de gestión se limita a la prestación del servicio en los términos acordados en el contrato y en las normas que

autorizaron al Distrito para la prestación del servicio público de transporte masivo. El proceder del personal contratado por los operadores, en desarrollo de la actividad de conducción genéricamente hablando, no es de su resorte directo. Su vocación de ente gestor está circunscrita a nociones técnicas de la operación, no a la prestación directa del servicio.

Ahora bien, de la transcripción de los hechos realizada por la demandante, podría desprenderse que lo acontecido encaja en el concepto de accidente de tránsito, el cual es definido por el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, como un *"evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho"*.

Es oportuno recordar que el accidente de tránsito como evento, es una de las contingencias propias de la actividad de conducción. Por ello resulta obligatorio para poder desempeñar dicha actividad, cumplir con unos requisitos dentro de los que se encuentra la adquisición de un seguro de accidentes de tránsito, el cual ampara los daños ocasionados en la humanidad de las víctimas de dichos accidentes.

No obstante, teniendo en cuenta que en el evento de un siniestro de este tipo, pueden presentarse daños materiales a los vehículos, también existe la opción de ampararlos con pólizas de seguros de vehículo a través de aseguradoras convencionales.

Pero tratándose de vehículos que prestan el servicio público de transporte masivo en calidad de concesionarios, esta opción se torna obligatoria.

Por lo mencionado anteriormente, nos permitimos entonces insistir en la presente excepción, y solicitar al H. Juez, la desvinculación de mi representada del presente proceso,

habida cuenta de la falta de legitimación en la causa, por pasiva.

La Sección Tercera del Consejo de Estado ha sostenido:

*"La legitimación en la causa -legitimatio ad causam- se refiere a la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. **Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista.** Es un elemento de mérito de la litis y no un presupuesto procesal. (Negrilla y Subrayado fuera de texto)¹⁵*

En el mismo sentido, la Sala recientemente precisó:

*"Como es bien sabido, la legitimación en la causa, que corresponde a la **calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda por cuanto es sujeto de la relación jurídica sustancial**, no constituye una excepción de fondo, entendida ésta como un hecho nuevo alegado por la parte demandada para enervar la pretensión, puesto que tiende a destruir, total o parcialmente, el derecho alegado por el demandante, sino que corresponde a un presupuesto procesal de la sentencia de fondo favorable a las pretensiones, toda vez que consiste en la **posibilidad que tiene la parte demandante de reclamar el derecho invocado en la demanda -legitimación por activa- y de hacerlo frente a quien fue demandado -legitimación por pasiva-**, por*

¹⁵ Sentencia proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado, el 23 de abril de 2008, exp. 16.271, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.

haber sido parte de la relación material que dio lugar al litigio; al respecto, ha dicho la Sala (Subrayado y Negrilla fuera de texto)¹⁶

"La legitimación de hecho en la causa es entendida como la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir es una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta, en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado. Quien cita a otro y atribuye está legitimado de hecho y por activa, y a quien cita y atribuye está legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda. Vg.: A demanda a B. Cada uno de estos está legitimado de hecho.

La legitimación material en la causa alude, por regla general, a situación distinta cual es la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas o hayan demandado o que hayan sido demandadas. (Subrayado y Negrillas fuera de texto)

"(...) La falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerva la pretensión procesal en su contenido, como si lo hace una excepción de fondo. La excepción de fondo se caracteriza por la potencialidad que tiene, si se prueba el hecho modificativo o extintivo de la pretensión procesal que propone al demandado o advierte el juzgador (art.164 C.C.A) para extinguir, parcial o totalmente la súplica procesal. La excepción de fondo supone, en principio, el previo derecho del demandante que a posteriori se recorta por un hecho nuevo y probado - modificativo o extintivo del derecho constitutivo del demandante - que enerva la prosperidad total o parcial de la pretensión, como ya se dijo.

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera; Sentencia del 22 de noviembre de 2001. Expediente 13.356. M.P.: María Elena Giraldo Gómez.

"La legitimación material en la causa, activa y pasiva, es una condición anterior y necesaria entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o al demandado. Nótese que el estar legitimado en la causa materialmente por activa o por pasiva, por sí solo, no otorga el derecho a ganar; si la falta recae en el demandante el demandado tiene derecho a ser absuelto pero no porque él haya probado un hecho nuevo que enerve el contenido material de las pretensiones sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo - no el procesal -; si la falta de legitimación en la causa es del demandado, de una parte al demandante se le negarán las pretensiones no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder; por eso, de otra parte, el demandado debe ser absuelto, situación que se logra con la denegación de las súplicas del demandante."¹⁷

De lo anteriormente expuesto, se infiere que la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones, debiendo esta observarse desde el punto de vista material, esto es, respecto de la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, teniendo de presente una relación jurídica sustancial que en este caso la parte demandante ha fallado en acreditar, ya que se insiste **TRANSMILENIO S.A.** no tiene responsabilidad alguna en hechos derivados de la conducción, uso y manejo propio de los buses, toda vez que tales actividades se encuentran a cargo de las empresas concesionarias, quienes son las que celebraron los respectivos contratos con los conductores de los vehículos, sin que tengan nexo o relación laboral con esta Entidad.

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera; Sentencia del 28 de abril de 2010. Expediente 18.456. M.P.: Mauricio Fajardo Gómez (E).

Cordialmente;

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Galvis Bonilla', with a large, sweeping flourish extending upwards and to the right.

ESPERANZA GALVIS BONILLA

C.C. No. 46.454.797 de Duitama (Boyacá)

T.P. No. 158.140 del C. S. de la J.

ABOGADA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

© Propiedad de la Secretaría Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Secretaría
Jurídica Distrital

Resolución 347 de 2015 Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A

Fecha de Expedición:

16/06/2015

Fecha de Entrada en Vigencia:

19/06/2015

Medio de Publicación:

Registro Distrital 5616 de junio 19 de 2015.

Temas



La Secretaría Jurídica Distrital aclara que la información aquí contenida tiene exclusivamente carácter informativo, su vigencia está sujeta al análisis y competencias que determine la Ley o los reglamentos. Los contenidos están en permanente actualización.

RESOLUCIÓN 347 DE 2015

(Junio 16)

"Por medio de la cual se adopta el reglamento de operación en el marco del Decreto [190](#) de 2015 "Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto [156](#) de 2011 y se dictan otras disposiciones".

EL GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.

En ejercicio de las facultades constitucionales, legales, estatutarias y contractuales, en especial, las conferidas en el artículo 8° del Acuerdo dos (2) de Junta Directiva de 2011, la Resolución 304 de 2013 y el Decreto Distrital No. 190 de 2015

CONSIDERANDO:

Que según lo dispuesto por el Plan Maestro de Movilidad y los artículos [6°](#) y [19](#) del Decreto 309 de 2009, la implementación e integración del Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros en el radio de acción distrital, debe llevarse a cabo de manera gradual y se desarrollará en etapas o fases con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario.

Que de conformidad con el artículo [15](#) del Decreto 319 de 2006 y con el artículo [1°](#) del Decreto 486 de noviembre 30 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del transporte masivo, le corresponde integrar, evaluar y hacer el seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público, así como adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte público masivo con el actual sistema de transporte colectivo.

Que el artículo [8](#) del Decreto 309 de 2009, establece que TRANSMILENIO S.A., será el ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público y tendrá como responsabilidad su planeación y control.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad es la Autoridad de Transporte para el Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros en el Distrito Capital, de conformidad con lo establecido en la Resolución [266](#) de 1999, expedida por el Ministerio de Transporte y conforme con el artículo [108](#) del Acuerdo Distrital 257 de 2006 del Concejo de Bogotá.

Que la Constitución Política de Colombia, y la Ley [489](#) de 1998, establecen que las autoridades administrativas deberán actuar de manera coordinada, armónica y podrán transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias.

Que según lo dispuesto en el artículo [2](#) del Acuerdo Distrital 4 de 1999, 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, y debe, de conformidad con el numeral [7](#) del artículo 3° de la misma norma, "colaborar con la Secretaría de Movilidad y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio".

Que según lo dispuesto en el artículo [107](#) del Acuerdo Distrital 257 de 2006, TRANSMILENIO S.A. es una sociedad anónima con régimen de Empresa Industrial y Comercial del Estado vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que por medio del Decreto Distrital [309](#) de 2009 se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Capital, y en el párrafo de su artículo primero se previó que la integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciaría con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual.

Que el artículo [6°](#) del Decreto Distrital 309 de 2009, dispone una gradualidad en la implementación del SITP, con el fin de disminuir el impacto de la transformación en los usuarios del servicio de transporte público en la ciudad: *"Principios de la integración: La integración del Sistema Integrado de Transporte Público será gradual, de acuerdo con el cronograma que establezcan la Secretaría Distrital de Movilidad y el Ente Gestor con base en lo establecido en el Capítulo V de este Decreto, y se orientará por los principios de progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad."*

Que el artículo [9°](#) del Decreto Distrital 309 de 2006, establece que se deberá garantizar la continuidad en la prestación del servicio a los usuarios, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía. *"La prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción distrital se mantendrá a través del sistema colectivo y masivo actual hasta que entre en operación gradualmente el SITP. En el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la Autoridad de Tránsito y Transporte adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación del SITP, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema (...)"*.

Que durante los años 2009 y 2010, TRANSMILENIO S.A. llevó a cabo la Licitación TMSA-04 de 2009, cuyo propósito consistió en seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme, en los términos y condiciones contenidas en el correspondiente Pliego de Condiciones, en la Minuta del Contrato de Concesión y en la legislación vigente sobre la materia.

Que el Decreto [156](#) de 2011 *"Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones"*, estableció en su artículo primero lo siguiente: *"La etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP- en Bogotá, D.C., inicia desde la vigencia del presente decreto, hasta la entrada en operación total del Sistema, de acuerdo con el cronograma establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa Transmilenio S.A., ente gestor del mismo"*.

Que el Decreto [190](#) de 2015 *"Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones"* en su artículo primero indicó: *"El presente Decreto tiene como objeto definir los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del servicio de transporte público colectivo, establecida mediante Decreto 156 de 2011."*

Que en el citado Decreto se estableció en su artículo [cuarto](#): *"El servicio de transporte que se preste a través del permiso de operación especial y transitorio definido en el artículo tres (3) del presente Decreto, será planeado, gestionado y controlado por TRANSMILENIO S.A., para lo cual expedirá el respectivo reglamento operativo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio."*

Que conforme lo anterior, se hace necesario por parte de TRANSMILENIO S.A. adoptar el Reglamento Operativo por medio del cual se definen las directrices, normas y políticas básicas para la operación de las Rutas Provisionales del SITP por parte de quienes presten el servicio de transporte en el esquema definido en el Decreto 190 de 2015.

En mérito a lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- OBJETO: Adóptese el Reglamento de Operación de las Rutas de Transporte Público Provisional, por medio del cual se definen las directrices, normas y políticas básicas para la operación de dichas Rutas por parte de los prestadores del

servicio de transporte en el esquema definido en el Decreto [190](#) de 2015, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio, así:

"REGLAMENTO DE OPERACIÓN

RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PROVISIONAL SITP.

TRANSMILENIO S.A.

Contenido

1. INTRODUCCIÓN
2. OBJETO
3. GENERALIDADES
4. VINCULACIÓN DEL REGLAMENTO POR PARTE DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO
5. POLÍTICAS GENERALES PARA LA OPERACIÓN DE RUTAS PROVISIONALES
6. INDEMNIDAD
7. OBLIGACIONES RELACIONADAS CON LOS CONDUCTORES
8. CONTROL DE LA EMPRESA SOBRE SUS CONDUCTORES
9. CONTROL DE LA EMPRESA SOBRE LA FLOTA OPERACIONAL
 - 9.1. Requisitos de documentación
 - 9.2. Características mínimas de los vehículos.
10. ESQUEMA OPERATIVO MÍNIMO.
 - 10.1. Coordinador o Jefe de operaciones.
 - 10.2. Supervisor en cabeceras o puntos intermedios (Despachadores) de ruta.
 - 10.3. Comunicaciones entre la Empresa y TRANSMILENIO S.A.
11. PROGRAMAS DE OPERACIÓN
12. ASIGNACIÓN DE LOS SERVICIOS
13. CONTROL DE PROGRAMAS DE OPERACIÓN
14. SEGURIDAD OPERACIONAL VIAL
 - 14.1. Seguimiento a la accidentalidad vial y análisis de accidentes
 - 14.2. Seguimiento operacional a la seguridad vial
 - 14.3. Alcoholimetrías

14.4. Control al Consumo de Drogas Neurodepresoras, Sustancias Psicotrópicas o Estupefacientes

14.5. Manejo de emergencias y contingencias

15. SANCIONES

15.1. Asociadas a la prestación del servicio

15.2. Conductas Inapropiadas y/o faltas graves en la operación

16. POLÍTICAS DE CONTROL EN VÍA

17. FINALIZACIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN DE CADA RUTA PROVISIONAL - RETIRO DE RUTAS.

18. PETICIONES QUEJAS Y RECLAMOS PQR

Anexo No. 1

Carta De Adopción De Reglamento Operativo TRANSMILENIO S.A.

Anexo No. 2

Buenas Prácticas Preventivas y de Conducción Segura

1. BUEN JUICIO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES

1.1. Habilidad en la conducción

1.2. Normas de cordialidad por parte de los conductores

1.3. Ante situaciones de emergencia o contingencia

1. INTRODUCCIÓN

TRANSMILENIO S.A., quien actúa como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad de Bogotá¹, tiene a su cargo la planeación estructural del Sistema y la definición del régimen técnico que regula, gestiona y controla la operación de la Ciudad. Este modelo de gestión y programación de la operación del Sistema se orienta al uso eficiente de la flota, a la prestación del servicio público de transporte en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad.

El artículo [6°](#) del Decreto Distrital 309 de 2009, dispuso una gradualidad en la implementación del SITP, con el fin de disminuir el impacto de la transformación en los usuarios del servicio de transporte público en la ciudad.

En ese orden de ideas el Decreto [156](#) de 2011 *"Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones"*, estableció en su artículo primero lo siguiente: *"La etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- en Bogotá, D.C., inicia desde la vigencia del presente decreto, hasta la entrada en operación total del Sistema, de acuerdo con el cronograma establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa Transmilenio S.A., ente gestor del mismo"*.

En el marco de la consolidación del SITP se expidió el Decreto [190](#) de 2015, el cual indicó lo siguiente:

"Artículo 1º.- Objeto. El presente Decreto tiene como objeto definir los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del servicio de transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011.

...

Artículo 3. Permiso especial y transitorio. La Secretaría Distrital de Movilidad otorgará un permiso de operación especial y transitorio, para servir las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., y, bajo un esquema que garantice la continuidad en la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital, en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad."

En el marco de la puesta a punto de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y de lo establecido en el Decreto 190 de 2015, se hace necesario generar un esquema de operación provisional en el cual, parte de los buses de transporte público colectivo que no se ha vinculado con empresas operadoras del SITP, operen atendiendo los lineamientos establecidos por TRANSMILENIO S.A.

Conforme lo anterior, se trata de un esquema basado en la operación de rutas Provisionales que permiten garantizar cobertura en la prestación del servicio de transporte en toda la ciudad, así como su complementariedad con el SITP.

Por tratarse de un esquema provisional que permite la consolidación del SITP, las rutas provisionales podrán ser reemplazadas y/o modificadas, para posteriormente ser prestadas por los concesionarios del SITP de conformidad con los contratos de concesión.

TRANSMILENIO S.A. debe entonces ejercer la supervisión y control de las Rutas Provisionales SITP, cuya operación estará subordinada al presente reglamento y al obligatorio cumplimiento del mismo por parte de las empresas prestadoras del servicio, reglamento en el que se determinan los lineamientos y condiciones operativas mínimas requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte en este esquema, incluyendo los aspectos básicos, las directrices y las políticas generales que deben ser consideradas para mantener unos niveles de servicio acordes con el esquema de operación del SITP

2. OBJETO

El objetivo principal del presente documento es el de generar el Reglamento Operativo por medio del cual el Ente Gestor del SITP- TRANSMILENIO S.A., define las directrices, normas y políticas básicas para la operación de las Rutas Provisionales del SITP, los cuales serán de obligatorio cumplimiento para las empresas prestadoras del servicio de transporte y para cualquier otro agente que intervenga en la operación, en el marco de lo previsto en el Decreto 190 de 2015.

3. GENERALIDADES

El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D. C., se estructura con base en las estipulaciones del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del transporte masivo, sus normas reglamentarias, modificatorias y el Decreto 309 de 2009, por el cual se adopta.

La implementación de las Rutas Provisionales será de forma gradual y controlada en la cual se contará con un plan de implementación que será definido por el Ente Gestor. Durante este periodo de transición la Entidad podrá realizar ajustes a dicho plan y a la estructura operativa de las rutas, en busca de la mejorara del servicio, situación que se declara conocida y aceptada por los prestadores del servicio.

La prestación del servicio estará a cargo de la empresa prestadora del servicio o su equivalente y se regirá de acuerdo con las directrices que imparta TRANSMILENIO S.A. a través del reglamento de operación de las Rutas Provisionales SITP, o aquellas modificatorias que pueda generar. TRANSMILENIO S.A. ejercerá la supervisión y/o control aleatorio de la prestación del servicio y del cumplimiento del presente reglamento a través de los esquemas que considere necesarios, para lo cual, realizará un trabajo conjunto con las autoridades de tránsito y la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad.

La empresa prestadora del servicio deberá contar con bases de datos donde se encuentre la totalidad de información de las situaciones presentadas en los procesos de las áreas que la conforman tales como, operación, programación, seguridad, vehículos, de acuerdo con lo establecido en este documento.

4. VINCULACIÓN DEL REGLAMENTO POR PARTE DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO

Previo al inicio de operación de las Rutas Provisionales, cada empresa prestadora del servicio debe suscribir, a través de su representante legal, una carta de compromiso (Anexo No. 1) mediante la cual la empresa prestadora del servicio se obliga a cumplir con los siguientes requisitos básicos:

- a. Cumplir todos los lineamientos, políticas, normas y demás disposiciones del presente reglamento operativo.
- b. Garantizar el conocimiento del presente reglamento, por parte de todos los conductores y demás personas que intervienen en la operación, de tal forma que este personal quede capacitado para su cumplimiento.
- c. Implementar y ajustar los esquemas y/o procedimientos internos, que le permitan cumplir con el presente reglamento.

5. POLÍTICAS GENERALES PARA LA OPERACIÓN DE RUTAS PROVISIONALES

Todas las exigencias contenidas en el presente documento deben ser adoptadas por las empresas prestadoras del servicio de manera obligatoria y debe ser de cumplimiento por todos los actores que intervengan en la operación de transporte.

La labor de TRANSMILENIO S.A. está encaminada a la supervisión y control de la operación de los vehículos vinculados, así como de las actuaciones de la empresa prestadora del servicio de transporte público que se sujetó a este esquema. Esta supervisión y control será documentada a través de formatos, procedimientos, información y documentación requerida por la Entidad, la cual será aportada y entregada oportunamente al Ente Gestor por la empresa prestadora del servicio.

Serán de obligatorio cumplimiento, las siguientes políticas básicas de operación:

- i. La empresa prestadora del servicio deberá disponer de los recursos técnicos y humanos necesarios para la correcta prestación del servicio asignado, velando por el cumplimiento de las frecuencias y horarios determinados y procurando prestar el mejor servicio posible a los usuarios.
- ii. El inicio del recorrido de cada vehículo en las rutas asignadas debe cumplir estrictamente una programación previamente establecida y disponer los recursos suficientes para asegurar esta actividad.
- iii. Los vehículos en operación deberán realizar el ascenso y descenso de los usuarios únicamente en los paraderos dispuestos y señalizados para ello, realizando la aproximación correspondiente, y tendrán que esperar el tiempo necesario para que se realice el ascenso y descenso de los pasajeros sin ninguna afectación a los mismos, en lo posible transitando por carril derecho de tal forma que tanto los usuarios que soliciten bajar del vehículo como los que soliciten el servicio desde los paraderos puedan realizarlo sin ninguna dificultad y en condiciones de seguridad.
- iv. El cobro lo realizará directamente el conductor del bus, o a través del sistema de recaudo o de los sistemas tecnológicos que determine el Ente Gestor. Las tarifas definidas no podrán ser modificadas, razón por la cual los conductores deben abstenerse de transportar pasajeros cobrando tarifas distintas a las establecidas por el Alcalde Mayor.
- v. No se debe permitir el ingreso de pasajeros al bus por la puerta trasera.
- vi. Todos los vehículos deben iniciar la marcha con las puertas cerradas y continuar con el recorrido evitando afectar la operación de los demás vehículos del transporte de la ciudad.
- vii. La velocidad máxima de operación es la máxima permitida en la vía correspondiente o en su defecto la máxima permitida por la autoridad competente.
- viii. La empresa prestadora de servicio deberá suministrar toda la información requerida por TRANSMILENIO S.A. dentro del desarrollo de la operación diaria de forma oportuna teniendo en cuenta el esquema operativo estipulado.
- ix. Cualquier tipo de novedad presentada en la operación con un vehículo y/o conductor y/o peatón y/o infraestructura deberá ser informada a TRANSMILENIO S.A. a través de los mecanismos de comunicación que se establezcan.
- x. Sin importar su gravedad, se deben reportar todos los eventos de accidentalidad y/o seguridad que se produzcan durante la operación.
- xi. El personal que labora en campo, como son los jefes o Coordinadores de operaciones, coordinadores de ruta, Supervisor en cabeceras o puntos intermedios de ruta etc., deberán estar identificados adecuadamente como funcionarios de la misma y velar por el cumplimiento de cada disposición establecida en el presente reglamento e informar de forma inmediata a su superior cualquier novedad evidenciada que afecte la continuidad y prestación del servicio.
- xii. La empresa prestadora del servicio está obligada a informar de manera inmediata a la autoridad competente las emergencias o contingencias que se den en la operación, con el fin de garantizar su atención oportuna, así mismo deberá documentar la situación y posteriormente remitirá a TRANSMILENIO S.A. el informe de dicho evento.

TRANSMILENIO S.A. determinará la información relevante a reportar a través de los medios que se definan para ello.

xiii. El personal que compone la empresa prestadora de servicio deberá seguir las instrucciones e indicaciones contenidas en el presente reglamento de operación.

xiv. La empresa prestadora de servicio deberá registrar todas las novedades presentadas durante la operación y fuera de ella, en la base de datos dispuesta para tal fin, la cual será enviada a TRANSMILENIO S.A. mensualmente o cuando éste lo requiera.

xv. La empresa prestadora de servicio deberá asegurar la correcta atención a las novedades presentadas durante la operación tales como accidentes, incidentes, manifestaciones o cualquier situación que afecte la continuidad y adecuada prestación del servicio.

xvi. Cualquier acción que la empresa prestadora de servicio decida aplicar, deberá estar soportada y no podrá en ningún momento atentar contra la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios.

xvii. La empresa prestadora del servicio deberá atender y dar respuesta a los requerimientos y quejas que presenten los usuarios. Además, tendrá la obligación de tomar las medidas que correspondan para corregir o evitar situaciones anómalas.

xviii. Asegurar la prestación del servicio en condiciones seguras de tal forma que el conductor no tenga distracciones adicionales en la conducción como uso de equipos electrónicos y/o reproductores de audio en general, en consecuencia el conductor tiene restringido el uso de equipos audiovisuales en la prestación el servicio.

xix. La empresa deberá llevar el registro de los conductores que presten el servicio por día, vehículo y ruta o los que considere pertinentes para identificar y responder adecuadamente las quejas, requerimientos de los ciudadanos o solicitudes de la entidad a fin de tomar las acciones correctivas a que haya lugar.

xx. La empresa deberá garantizar que los conductores que presten las rutas provisionales del SITP estén a paz y salvo por concepto de comparendos con la autoridad de tránsito o contar con acuerdo de pago vigente, para ello tendrá un plazo no mayor a 60 días calendario a partir de la entrada en vigencia del presente reglamento.

xxi. Las empresas prestadoras del servicio instruirán a su personal para atender los requerimientos del personal de Transmilenio o quien este designe, tanto en los patios, en la vía o en todo momento de la operación.

xxii. La omisión de información por parte de la empresa prestadora de servicio se considera como falta grave y se aplicarán las sanciones que correspondan.

6. INDEMNIDAD

Cada empresa asume la responsabilidad civil contractual y extracontractual por sus actos, hechos y omisiones y los de sus dependientes, y contrae la obligación de mantener **indemne** a TRANSMILENIO S.A. y a la Secretaria Distrital de Movilidad por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivada de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros con ocasión directa o derivada de la prestación del servicio.

7. OBLIGACIONES RELACIONADAS CON LOS CONDUCTORES

Los conductores deben cumplir con los siguientes requisitos:

- i. Contar con las habilidades técnicas necesarias para el desempeño de su oficio y respetar las normas de tránsito, brindando un servicio seguro, oportuno y de calidad para los usuarios.
- ii. Manejar cuidadosamente, utilizando técnicas de manejo adecuado, con el fin de garantizar la vida e integridad de los usuarios, peatones y demás actores del tránsito.
- iii. Encontrarse en buenas condiciones físicas, mentales y de coordinación motriz, cumpliendo todos los requisitos que en la materia establece la legislación colombiana.
- iv. Tener conocimiento y entrenamiento suficiente para conducir y operar un bus de servicio público, cumpliendo los requisitos de ley, así como la experticia y las técnicas de manejo preventivo, buen juicio y habilidad para la conducción del vehículo asignado.
- v. Cuidar su presentación personal (uniforme), la del bus a cargo y portar su identificación de manera visible.
- vi. Los conductores deben contar con licencia de conducción, según lo establecido por la ley y la empresa debe asegurar que la categoría de dicha licencia, este acorde con la tipología del vehículo que estos operen dentro del esquema de rutas del transporte público provisional.
- vii. Los conductores que operan bajo este esquema provisional, deben familiarizarse y comprender su importancia en el Sistema Integrado de Transporte Público, con el propósito de trabajar con profesionalismo y prestar un servicio de calidad (seguro, confiable, cómodo, eficaz).

8. CONTROL DE LA EMPRESA SOBRE SUS CONDUCTORES

Las empresas que se rigen por el presente reglamento deben implementar las medidas de control que correspondan para asegurar que los conductores cumplan con los siguientes deberes:

- i. No portar ningún tipo de arma.
- ii. No consumir bebidas alcohólicas o drogas alucinógenas durante su jornada de trabajo.
- iii. Cumplir a cabalidad las instrucciones impartidas por las personas a cargo de la operación o del personal de TRANSMILENIO S.A., encargado de la operación del Sistema Integrado de Transporte Publico SITP en su componente zonal.
- iv. Cumplir a cabalidad las órdenes impartidas por los Agentes de Tránsito.
- v. Cumplir a cabalidad las órdenes impartidas por una autoridad militar o de policía.
- vi. Tratar con respeto y consideración a los pasajeros usuarios del sistema.
- vii. No dejar abandonado el vehículo cuando se encuentre en servicio.

viii. No se permite ningún tipo de maltrato físico o verbal hacia los pasajeros, funcionarios que intervengan en la operación del SITP y agentes externos (peatones, ciclistas, motociclistas, vehículos particulares entre otros).

ix. No debe conducir el vehículo usando equipos electrónicos por ser un elemento distractor (celulares, MP3, walkman, etc.)

x. En caso que el Bus presente fallas de frenos, dirección o compresor el vehículo debe ser detenido en un lugar seguro para el transbordo de los usuarios de ser necesario y ubicarlo donde no obstruya el flujo vehicular.

9. CONTROL DE LA EMPRESA SOBRE LA FLOTA OPERACIONAL

Para el esquema de operación de las Rutas Provisionales, las Empresas Prestadoras del servicio deberán garantizar que los vehículos que van a prestar el servicio deben cumplir con unos requisitos mínimos necesarios para que sea expedida la autorización de operación de dichos vehículos por parte de TRANSMILENIO S.A.

9.1. Requisitos de documentación

Las empresas deben presentar a TRANSMILENIO S.A. para cada vehículo operacional, la siguiente documentación mínima:

i. Tarjeta de operación vigente o permiso especial otorgado por la autoridad de tránsito o el documento que le sustituya.

ii. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT vigente.

iii. Certificado vigente de la Revisión Técnico Mecánica Vigente.

iv. Póliza de Responsabilidad Civil Contractual.

v. Póliza de Responsabilidad Civil Extra Contractual.

vi. La empresa deberá enviar copia digital de los documentos referidos a TRANSMILENIO S.A.

9.2. Características mínimas de los vehículos.

Todo vehículo que va a prestar el servicio de transporte en las Rutas Provisionales, deben cumplir las siguientes características mínimas:

i. Contar con la señalética que defina TRANSMILENIO S.A. para la identificación adecuada de las rutas y los vehículos.

ii. Poseer un número de identificación exterior definido por TRANSMILENIO S.A.

iii. Incorporar en el plazo que otorgue TRANSMILENIO S.A. los logo-símbolos o logos que defina TRANSMILENIO S.A.

iv. Deberá eliminar los símbolos o logo-símbolos de cualquier empresa diferente a TRANSMILENIO S.A. o SITP en los plazos que otorgue TRANSMILENIO S.A. para este fin.

v. Poseer identificación exterior definida por TRANSMILENIO S.A., ya sea logo-símbolo o logo.

vi. Tener señalética interna y externa que identifique el vehículo con un código asignado por TRANSMILENIO S.A. (ZP0000) Se asignará un rango numérico según el número de empresas motivo del acuerdo. Ej. ZP0001 a ZP1200; para la empresa X; y ZP1201 a ZP2500 para la empresa Y.

vii. Cumplir con estándares de imagen, seguridad y funcionamiento establecidos por el Ente Gestor.

10. ESQUEMA OPERATIVO MÍNIMO.

A continuación se establece el esquema de operación mínimo con el que debe contar la empresa prestadora del servicio de transporte sujeta al presente reglamento.

El control general de la operación lo realiza TRANSMILENIO S.A. a través de la aplicación del presente reglamento y de los trabajos de supervisión y control que realice tanto la empresa prestadora del servicio como las autoridades correspondientes. El esquema requiere del trabajo coordinado que debe existir entre el Ente Gestor, la Secretaría de Movilidad y la Empresa de Transporte para un efectivo control.

El esquema operacional mínimo por empresa prestadora del servicio será:

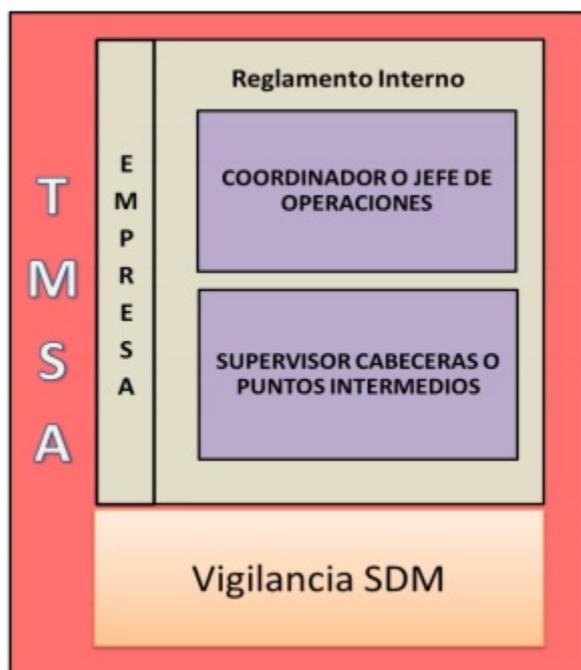


Figura: Esquema Operativo mínimo para la operación de Rutas Provisionales.

Los roles y actividades mínimas del esquema operativo que se deben cumplir se detallan a continuación:

10.1. Coordinador o Jefe de operaciones.

Responderá a los lineamientos técnicos establecidos por TRANSMILENIO S.A., encaminados a garantizar la calidad y continuidad del servicio, deberá contar con comunicación permanente con los supervisores de rutas, sobre:

- i. Prestación del servicio, continuidad y oportunidad.
- ii. Novedades presentadas.
- iii. Accidentes de tránsito.
- iv. Alteraciones de orden público y demás condiciones que puedan afectar el servicio ofrecido.

Se encarga de gestionar al interior de la empresa prestadora del servicio todos los temas administrativos que correspondan para asegurar que la información y documentación que requiera el Ente Gestor se entregue de manera oportuna y con el contenido que se establezca.

Ante situaciones contingentes en la prestación del servicio el coordinador o jefe de operaciones deberá comunicarse con TRANSMILENIO S.A. y reportar la situación ocurrida, así mismo deberá entregar reporte escrito vía correo electrónico en un plazo no mayor a 1 día de sucedida la novedad.

Adicional a lo anterior, deberán realizar la revisión y consolidación del cumplimiento de servicios programados por parte de TRANSMILENIO S.A., a cada una de las Rutas Provisionales que tenga a cargo la empresa, para lo cual podrá apoyarse en personal operativo.

Esta información deberá enviarse a TRANSMILENIO S.A. en formato digital vía correo electrónico el primer día hábil de cada mes, donde se evidencie el cumplimiento de los despachos así como los intervalos establecidos por TRANSMILENIO S.A.

10.2. Supervisor en cabeceras o puntos intermedios (Despachadores) de ruta.

En cuanto a los supervisores o despachadores en cabecera, estos deberán registrar en formatos físicos la información operativa como:

- i. Ruta
- ii. Vehículo que realiza el recorrido
- iii. Conductor que realiza el recorrido
- iv. Tabla o recorrido a realizar
- v. Viaje a realizar
- vi. Hora de salida real
- vii. Hora de salida programada
- viii. Hora de llegada (para servicios que llegan a la cabecera)
- ix. Motivo por el cual no se realiza el recorrido (en el caso que no se realice)

La empresa deberá contar con mecanismos de comunicación como equipos de comunicación móvil, para reportar novedades operativas que afecten la prestación del servicio, variaciones en la demanda y otras situaciones que no correspondan a la operación normal.

TRANSMILENIO S.A., podrá solicitar la ubicación de un supervisor en puntos intermedios de los recorridos, cuando alguna situación especial o contingente lo amerite. Esta información deberá ser entregada al jefe de operaciones de ruta al inicio del día calendario siguiente de haberse registrado.

Para los casos en que se requiera supervisores de puntos intermedios, estos se localizarán en puntos que TRANSMILENIO S.A., considere necesarios y que no sean cabeceras, estos puntos generalmente serán sobre retornos de las rutas o sitios con alta demanda de usuarios, deberán registrar como mínimo la siguiente información en formato físico.

- i. Ruta realizada
- ii. Vehículo que realiza la ruta
- iii. Hora de paso por punto donde se encuentra ubicado.
- iv. Ocupación del móvil

Todo el personal que tenga la empresa que presta el servicio, deberá permitir la inspección a funcionarios y/o interventores o personal delegado por TRANSMILENIO S.A., en la vía, en cabeceras y/o patios donde se opere la flota a cargo de la empresa.

10.3. Comunicaciones entre la Empresa y TRANSMILENIO S.A.

Las comunicaciones entre la empresa prestadora del servicio y TRANSMILENIO S.A., serán de la siguiente forma:

- i. Por canal de voz o vía comunicación móvil, entre el Coordinador de operación y el funcionario de TRANSMILENIO S.A. Un Coordinador deberá estar siempre disponible y atender las comunicaciones mientras exista operación de las rutas.
- ii. Por canal de voz o vía comunicación móvil, entre el despachador de Cabeceras o personal de apoyo, para impartir instrucciones operativas que garanticen la eficiente prestación del servicio a los usuarios, esta instrucciones deberán ser atendidas y estarán ajustadas al cumplimiento de los servicios programados o a atender contingencias o variación de demanda.
- iii. Vía correo electrónico, consolidados de operación que se entregara dos días después de haberse registrado la información e informes sobre novedades operativas.
- iv. Todos los demás canales formales de comunicación que se requieran.

11. PROGRAMAS DE OPERACIÓN

El esquema de operación de las Rutas Provisionales debe garantizar unas condiciones mínimas a nivel técnico y operativo para que los vehículos cumplan con unas rutas establecidas que garanticen las coberturas y prestación del servicio que requiere la Ciudad. Para ello, la Subgerencia Técnica y de Servicios de TRANSMILENIO S.A.

preparará los Programas de Operación para cada una de las rutas que serán atendidas, así como los ajustes que se requieran.

Dichos programas de operación, contendrán como mínimo los siguientes elementos para cada una de las rutas asignadas:

- i. Código y denominación de cada Servicio o Ruta
- ii. Trazado de la Ruta.
- iii. Longitud.
- iv. Tiempo de Ciclo Estimado.
- v. Número de Flota autorizada.
- vi. Tipología de Flota autorizada.
- vii. Frecuencias de hora pico y hora valle para días tipo: Hábil, Sábado y Festivo.
- viii. Horarios autorizados.
- ix. Señalética autorizada.
- x. Esquema de Recaudo y Tarifa correspondiente. (Si aplica)
- xi. Flota con la cual se prestará cada una de las rutas provisionales del SITP.

Con base en el Programa de Operación que expida TRANSMILENIO S.A., la empresa prestadora de servicio será la responsable de asignar los recursos y flota que se requieran para garantizar el cumplimiento de los mismos, en los términos señalados por el ente gestor.

TRANSMILENIO S.A., podrá modificar su planificación a requerimiento de la Empresa Prestadora del Servicio una vez se realice una evaluación técnica de los requerimientos y en todo caso, sin este aval formal NO está permitido operar con frecuencias o cantidad de buses diferentes a las autorizadas en el programa de operación, o alterar o cambiar, total o parcialmente los recorridos definidos por parte de TRANSMILENIO S.A.

La empresa prestadora del servicio debe contar con los buses y conductores suficientes que permitan cumplir con el programa de operación expedido por el Ente Gestor, así mismo, en caso de requerir el reemplazo de algún vehículo este deberá ser informado a TRANSMILENIO S.A. por los canales de comunicación previamente indicados en este reglamento.

TRANSMILENIO S.A. podrá actualizar, reformar o modificar el Programa de Operación de cualquier ruta cuando lo estime conveniente, una vez esta modificación esté expedida, la empresa que tiene asignada la ruta deberá atenderla obligatoriamente.

Con la programación expedida por el Ente Gestor, las empresas prestadoras del servicio deberán generar un consolidado de las Rutas Provisionales asignadas en la planificación que acepta y se compromete a operar en el siguiente formato:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
N°	Ruta	TipoDía	Tipo de Ruta	Origen	Destino	Tiempo de Ciclo (min)	Longitud (km)	Cantidad de Flota	Tipo de Vehículo	Intervalo (min)		
										Pico AM	Valle	Pico PM
1												
2												
3												
4												

Firmado: _____

Representante Legal

- i. **Ruta:** En este campo se debe consignar el código asignado a la ruta. Por ej: ZP -01
- ii. **Tipo Día:** Hace referencia al día en que será aplicada la programación es decir, hábil, sábado o festivo.
- iii. **Tipo de Ruta:** En esta celda se debe colocar si la ruta es "circular" (solo tiene una cabecera), o si tiene "Dos cabeceras".
- iv. **Origen:** Localidad de inicio de la ruta.
- v. **Destino:** Localidad donde finaliza la ruta
- vi. **Tiempo de ciclo:** Duración del recorrido total de la ruta, en el caso en que se tienen dos cabeceras, se deben sumar los tiempos de los dos trayectos.
- vii. **Longitud:** Corresponde a la longitud total de la ruta.
- viii. **Cantidad de Flota:** Número de vehículos asignados a la ruta
- ix. **Tipo vehículo:** En esta celda se debe consignar la tipología vehicular de cada unidad, sea microbús, buseta, busetón o padrón.
- x. **Intervalo:** En estas celdas se deben colocar los intervalos de despacho en cada franja de operación.

Esta información deberá ser remitida a TRANSMILENIO S.A. en medio físico suscrito, así como magnético en formato Excel.

12. ASIGNACIÓN DE LOS SERVICIOS

La Secretaria Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. una vez cuenten con la comunicación expresa por parte de las empresas de TPC, acerca de su interés en participar en la operación de las rutas provisionales del SITP, enviará una primera versión de asignación de rutas y flota a las empresas de transporte, para que adelanten todos los procesos asociados a la operación de las mismas.

Es importante señalar que las rutas a asignar corresponden a las necesidades de demanda y de cobertura del servicio de transporte público del Distrito Capital.

Las empresas tendrán un término máximo de cinco días calendario para presentar sus observaciones frente a la asignación de ruta, distribución de la flota y recorridos. Teniendo en cuenta que debe garantizarse la cobertura y prestación de servicio, las

modificaciones asociadas al recorrido no podrán exceder el 10% del recorrido establecido inicialmente. TRANSMILENIO S.A. determinará la viabilidad técnica de las observaciones y en caso de no lograrse un acuerdo se asignará a otra empresa.

13. CONTROL DE PROGRAMAS DE OPERACIÓN

Con los parámetros operacionales de cada ruta, las empresas deben realizar el seguimiento a cada uno de los servicios, lo cual, será diligenciado en planillas que contendrán como mínimo la siguiente información:

1	2	3	4	5	6	7	8
Ruta	Tipo Día	Hora de inicio del Viaje	Coche	ID Vehículo	Tipo de Vehículo	Cabecera	Número de Viaje

- i. **Ruta:** En este campo se debe consignar el código asignado a la ruta. Por ej: ZP-01
- ii. **Tipo Día:** Hace referencia al día en que será aplicada la programación, es decir, hábil, sábado o festivo.
- iii. **Hora de inicio del viaje:** Se refiere a la hora en que debe iniciar cada uno de los viajes.
- iv. **Coche:** Corresponde al número asignado al vehículo dentro de la programación, es decir, si una ruta se opera con una flota de 30 vehículos, en esta celda debe aparecer un número del 1 al 30, de acuerdo con el orden de salida de cada vehículo
- v. **ID Vehículo:** Hace referencia al código único asignado a cada vehículo de acuerdo con los parámetros definidos por Transmilenio S.A.
- vi. **Tipo de vehículo:** En esta celda se debe consignar la tipología vehicular de cada unidad, sea microbús, buseta, busetón o padrón.
- vii. **Cabecera:** Se debe colocar la cabecera desde la cual está saliendo cada recorrido según la denominación de la ruta.
- viii. **Número de viaje:** Es el consecutivo del viaje que se está realizando.

Esta información deberá ser remitida a TRANSMILENIO S.A. en medio magnético y formato Microsoft Excel. TRANSMILENIO S.A. verificará aleatoriamente el cumplimiento de la información contenida en cada uno de los programas de servicio, y emitirán las alertas que correspondan en cada caso.

TRANSMILENIO S.A. podrá solicitar modificaciones totales o parciales a los programas de operación definidos para atender situaciones contingentes en tiempo real o con 24 horas de anticipación de acuerdo con la magnitud de la situación que se presente en la operación del transporte público de la ciudad.

Con el propósito de realizar la verificación y seguimiento de la operación de las Rutas Provisionales en el nuevo esquema del SITP, las empresas de transporte sujetas al presente reglamento deberán medir y reportar quincenalmente a TRANSMILENIO S.A. como mínimo la siguiente información:

- i. Listado diario con la identificación de los buses que prestaron el servicio cada día incluyendo horarios.
- ii. Número de recorridos efectivamente realizados por cada bus con la identificación de la ruta realizada.
- iii. Determinación de los puntos críticos de cada ruta para atención de demanda.
- iv. Eventos de accidentalidad que se presentaron.
- v. Eventos de seguridad que se presentaron.
- vi. Número de buses que se quedaron varados en operación cada día. Informe de causa.
- vii. Dirección de los terminales o inicios de ruta
- viii. La información adicional que solicité TRANSMILENIO S.A.

La información anterior deberá ser reportada en medio magnético procesable. (Word, Excel).

14. SEGURIDAD OPERACIONAL VIAL

Teniendo en cuenta que en este aspecto se presentan amenazas que al materializarse impactan de forma directa al usuario y ciudadanía, cada empresa será responsable de la elaboración e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – P.E.S.V. que permitan atender este componente, en los términos previstos en la ley.

Las empresas deben contar con estándares de operación segura, teniendo en cuenta que el concepto de Manejo Preventivo va más allá del concepto de Manejo Defensivo y el simple cumplimiento de las normas. Se define Manejo Preventivo como la técnica de conducción habitual en la cual el conductor conoce y respeta las normas de tránsito, las prácticas preventivas de conducción, y adicionalmente interpreta de forma permanente todas las variables del tráfico, previendo y anticipándose a aquellas situaciones o actos inseguros de los demás actores del tráfico que puedan desencadenar un accidente, actuando antes de que este se produzca con el fin de evitarlo.

Los actores del tráfico como son los peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos de tránsito mixto con quienes se comparten las vías tienen diversas condiciones en su propio factor humano y están expuestos a factores externos que amenazan su seguridad. Entre estos factores externos están incluidos los conductores de transporte público, ya que todo actor en el tránsito por sus propias condiciones físicas, mentales, de aptitud psicomotriz, por desconocimiento, distracción o su propia voluntad puede incumplir normas de tránsito o cometer actos inseguros que en un momento dado desencadenan un accidente.

Estadísticamente el factor humano (por intervención directa) es la causa de más del 95% de los accidentes de tránsito, por esto las empresas tienen la responsabilidad de

enfocar gran parte de sus esfuerzos al trabajo preventivo orientado a los conductores de bus.

TRANSMILENIO S.A. a través de las autoridades de tránsito o con el apoyo del equipo técnico de la Secretaría Distrital de Movilidad o con quien se estime conveniente, podrá ejercer un seguimiento aleatorio al comportamiento de los conductores y al cumplimiento de los estándares operativos.

14.1. Seguimiento a la accidentalidad vial y análisis de accidentes

Las empresas son responsables de registrar en una base de datos propia todos los eventos de accidentalidad (según su gravedad: accidente, incidente y percance), así como de entregar quincenalmente a TRANSMILENIO S.A. dichas bases de datos, y las estadísticas e indicadores correspondientes.

Cualquier evento de accidentalidad vial con lesionados que ameriten traslado a centro asistencial o tengan fatalidad, sea en operación y prestación del servicio en vía pública o en actividades de desplazamiento en tránsito por cualquier motivo (en desplazamientos a las cabeceras de las rutas, a patios de inmovilización o de la empresa, en reconocimiento de rutas, a centros de diagnóstico automotriz o reparación, etc.) deben ser informados a TRANSMILENIO S.A. dentro de los tiempos establecidos.

Toda atención de eventos de accidentalidad debe cumplir los procedimientos establecidos por las autoridades competentes y por la ley.

14.2. Seguimiento operacional a la seguridad vial

Cuando las empresas identifiquen situaciones o condiciones que generen amenazas sobre la operación, las cuales provienen de diferentes fuentes, deben remitir esta información a la entidad correspondiente para su mitigación o eliminación.

Es necesario que las empresas prestadoras del servicio generen sus propios mecanismos internos de seguimiento, los cuales se centran en la verificación de hábitos de conducción o manejo preventivo, alcoholemias y controles de velocidad, sin limitarse únicamente a esto.

14.3. Alcoholimetrías

Dada las obligaciones de ley, las empresas de transporte de pasajeros deberán implementar controles de alcoholimetría propios. El procedimiento realizado por las empresas debe estar acorde con la política de cero tolerancia a la conducción bajo efectos del alcohol, por lo que cualquier resultado superior a 0,000 BAC se considera alcoholemia positiva y debe ser sancionada.

Mediante las pruebas de alcoholemia se busca controlar que ninguna persona vinculada a la operación o actividades que tengan incidencia sobre la misma, laboren bajo el efecto del alcohol, es decir que esta prueba puede ser aplicada a todo el personal vinculado de alguna forma con las empresas prestadoras del servicio.

Incluye a todo el personal administrativo de contratación directa, contratistas y subcontratistas cuya labor incida en la operación o en componentes de apoyo operativo.

14.4. Control al Consumo de Drogas Neurodepresoras, Sustancias Psicotrópicas o Estupefacientes

Todas las empresas deberán velar para que el personal con incidencia en la operación o actividades de apoyo a la misma, se encuentre en condiciones para el desempeño de sus actividades, para lo cual deberán implementar controles al consumo de drogas neurodepresoras, sustancias psicotrópicas o estupefacientes de conformidad con lo previsto en el Decreto [1108](#) de 1994 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o actualicen.

TRANSMILENIO S.A. a través de la policía de tránsito, con el apoyo del personal de control y vigilancia de la Secretaría de Movilidad o a través del esquema que considere adecuado podrá adelantar controles de este tipo al personal que se encuentre vinculado a través de cualquier empresa prestadora del servicio en actividades operacionales o de apoyo.

14.5. Manejo de emergencias y contingencias

Las emergencias y contingencias que afecten la operación del transporte público colectivo deberán ser gestionadas de forma directa por cada una de las empresas, solicitando los apoyos requeridos y activando al Sistema Distrital de Gestión de Riesgo y Cambio Climático S.D.G.R.-C.C. a través de la Red Distrital de Emergencias.

TRANSMILENIO S.A. a través de personal de planta, de contratistas de apoyo a la gestión del control operacional y/o la seguridad, o la interventoría podrá adelantar auditorías, inspecciones, visitas administrativas, requerimientos documentales con el fin de verificar el debido cumplimiento a las obligaciones contractuales y de ley.

Es responsabilidad de las empresas prestadoras del servicio registrar en una base de datos cualquier emergencia y/o contingencia operacional, las cuales además deberán ser informadas al Ente Gestor cuando así lo requiera.

15. SANCIONES

Las sanciones asociadas a este reglamento, se encuadran en los siguientes tipos:

15.1. Asociadas a la prestación del servicio

i. No prestar las rutas asignadas La empresa deberá tomar las medidas que correspondan para asegurar el cumplimiento de los servicios asignados por el Ente Gestor en el programa de operación. Por lo anterior, cuando se evidencie la no prestación de servicios de una ruta de manera continua durante 10 (diez) días consecutivos, TRANSMILENIO S.A. asignará dicha ruta a otra empresa y comunicará a la Secretaría Distrital de Movilidad para tomar las medidas pertinentes del caso.

ii. Modificar la frecuencia de las rutas asignadas: De comprobarse la modificación en las frecuencias de operación autorizadas en los programas de operación, sin que exista una autorización previa del Ente Gestor; el vehículo (s) será(n) suspendido (s) para la prestación del servicio por primera vez por el término de quince (15) días, la segunda vez por treinta (30) días. De comprobarse una tercera vez TRANSMILENIO S.A. asignará la ruta a otra empresa y comunicará a la Secretaría Distrital de Movilidad para tomar las medidas pertinentes del caso.

iii. Modificar el parque automotor asignado a la ruta: De comprobarse que la empresa ha modificado el parque automotor asignado a cada una de las rutas sin autorización del Ente Gestor, TRANSMILENIO S.A. asignará dicha ruta a otra empresa y comunicará a la Secretaría Distrital de Movilidad para tomar las medidas pertinentes del caso.

iv. Prestar el servicio en una ruta diferente a la asignada por parte de un Vehículo: De comprobarse que el vehículo automotor está operando una ruta distinta a la cual fue asignado por el Ente Gestor y la Empresa Prestadora del Servicio, será solicitada la cancelación del permiso especial de operación a la Secretaría Distrital de Movilidad.

v. Modificar el trazado autorizado para la ruta asignada: De comprobarse que una empresa prestadora del servicio está modificando parcial o totalmente el trazado aprobado de la ruta asignada, sin autorización previa del Ente Gestor, la ruta será asignada a otra empresa.

15.2. Conductas Inapropiadas y/o faltas graves en la operación

Dentro de las conductas inapropiadas y/o faltas graves en la operación se determinan las siguientes:

i. **Conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas:** En caso de comprobarse mediante prueba de alcoholemia o de sustancias alucinógenas ya sea por parte de los delegados del Ente Gestor y/o de las Autoridades Policivas; positivo en las pruebas, el conductor será retirado del esquema de servicio; lo anterior aunado a las sanciones legales vigentes sobre la materia.

ii. **Omisión de Información:** Se considera una conducta grave ocultar y/o suministrar información parcial o errónea, caso en el cual, el Ente Gestor podrá solicitar a la Secretaria Distrital de Movilidad la suspensión temporal o definitiva del permiso provisional de operación.

Teniendo en cuenta lo anterior TRANSMILENIO S.A informará a la empresa prestadora del servicio, las conductas o situaciones que ameriten sanciones, para lo cual la empresa deberá contestar en un término no superior a tres (3) días hábiles, realizando las observaciones del caso, TRANSMILENIO S.A. con base en esta respuesta reiterará o desistirá de su decisión, en caso de considerarlo pertinente se citará a reunión de conciliación/mejoramiento donde se revisarán los soportes y se tomará una decisión definitiva.

La prestación del servicio de transporte se sujetará a las normas de tránsito y transporte que rigen la actividad transportadora, así mismo, cada empresa aplicará su propio reglamento, pero en todo caso, atendiendo los reportes disciplinarios, novedades y sugerencias comunicadas por el Ente Gestor en procura de mantener la adecuada prestación del servicio y teniendo en cuenta las conductas reincidentes por sus conductores con el fin de que estas ejecuten la aplicación de sanciones drásticas.

En caso de ser evidenciadas conductas que infrinjan los aspectos mencionados, TRANSMILENIO S.A. reportará cuando aplique, a la Secretaría Distrital de Movilidad, los eventos puntuales para que adicionalmente gestione el trámite administrativo correspondiente.

16. POLÍTICAS DE CONTROL EN VÍA

Las labores de control y seguimiento se realizarán con base en los lineamientos, directrices y procedimientos establecidos en el Manual de Planeación de Tránsito y Transporte para Bogotá D.C. y acorde con normas, actos administrativos, autorizaciones, bases de datos y demás que expida TRANSMILENIO S.A.

Los controles a las rutas provisionales se deben realizar en primer lugar haciendo labores preventivas de carácter pedagógico y persuasivo. En caso que los incumplimientos persistan por parte de los actores, se procederá a programar y ejecutar acciones de control coercitivas, con apoyo de la Policía Metropolitana de Tránsito para sancionar las conductas reiteradas, dando un plazo, según la problemática existente.

Las acciones de control y seguimiento a las rutas provisionales estarán en cabeza de TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del SITP, para lo cual apoyará su ejecución y gestión con el Grupo de Transporte Público de la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad, por las Autoridades de Tránsito o por quien TRANSMILENIO S.A. determine, sin embargo la responsabilidad de la calidad de prestación del servicio está a cargo de la empresa prestadora del servicio.

17. FINALIZACIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN DE CADA RUTA PROVISIONAL - RETIRO DE RUTAS.

Las rutas serán modificadas y/o reemplazadas gradualmente por los servicios que operarán los concesionarios del SITP, por lo cual, la finalización del permiso de operación de las rutas provisionales, solo requerirá una comunicación enviada por la Secretaria Distrital de Movilidad a la empresa prestadora del servicio que tiene asignada la ruta, en la cual se informará la fecha en que dicha finalización debe producirse.

La Secretaría Distrital de Movilidad adelantará las actuaciones administrativas pertinentes, una vez cuente con el reporte de TRANSMILENIO S.A. La flota asociada a las rutas retiradas, podrá ser redistribuida por TRANSMILENIO S.A., o retirada de la prestación del servicio, de conformidad con las necesidades de transporte de la ciudad.

Lo anterior se declara conocido y aceptado por los prestadores de los servicios provisionales al sujetarse a este reglamento.

18. PETICIONES QUEJAS Y RECLAMOS PQR

La empresa prestadora del servicio deberá tener un esquema para la atención de quejas recibidas, solicitudes y reclamos para lo cual, deberá atenderlas en los tiempos establecidos por la ley y deberá atender los que le sean remitidos por la Entidad de acuerdo con su competencia para gestionar y responder directamente a los peticionarios dentro de los términos de ley.

Anexo No. 1

Carta De Adopción De Reglamento Operativo TRANSMILENIO S.A.

_____, Identificado con la Cédula de Ciudadanía N° _____ de _____, actuando en nombre propio y en calidad de Representante Legal (las personas podrían actuar en calidad de representantes legales, gerentes y/o como personas naturales representándose a sí mismos y al vehículo automotor prestador del servicio), declaro que en cumplimiento de lo establecido en el Decreto [190](#) de 2015, , mi representada adopta el Reglamento Operativo de las Rutas Urbanas de Transporte Público Provisional del SITP bajo el control de TRANSMILENIO S.A., el cual hace parte integral del Convenio y es de obligatorio cumplimiento, a fin de garantizar la adecuada prestación del servicio y el desarrollo de las actividades convenidas.

En constancia se firma en la ciudad de Bogotá D.C. a los _____ del mes de _____ del año 2015.

Cordialmente,

Representante Legal

Anexo No. 2

Buenas Prácticas Preventivas y de Conducción Segura

Un hábito es un comportamiento repetido regularmente, que requiere de un pequeño o ningún raciocinio y es aprendido. Un hábito de conducción preventiva, es un comportamiento seguro en la forma de conducir que se logra mediante la capacitación, entrenamiento y la aplicación consciente de conductas preventivas.

Cuando se han formado buenos hábitos, el operador debe responder de forma natural asumiendo conductas apropiadas mediante el cumplimiento de normas y una actitud preventiva, adaptándose ante las situaciones anormales del tránsito.

Los conductores que se rigen bajo el presente reglamento deben adoptar los siguientes hábitos de conducción preventiva y/o actitudes de comportamiento:

i. Manejo Preventivo. Es la técnica de conducción habitual en la cual el conductor conoce y respeta las normas de tránsito, las normas del Sistema Integrado de Transporte Público, las prácticas preventivas de conducción, adicionalmente interpreta de forma permanente todas las variables del tráfico, previendo y anticipándose a aquellas situaciones o actos inseguros de los demás actores del tráfico que puedan desencadenar un accidente, actuando antes de que este se produzca con el fin de evitarlo.

¡Imagínese lo peor que pueda pasar y actúe antes para evitar que pase!

ii. Los elementos del manejo preventivo que debe dominar el conductor son: conocimiento de las Normas de Tránsito, Normas del Sistema Integrado de Transporte Público, prácticas preventivas y de conducción segura, conocimiento y habilidad en la conducción de un determinado tipo de vehículo.

iii. Conocimiento De Normas De Tránsito. Las normas de tránsito que debe conocer y dominar todo conductor que hace parte de la operación del Sistema Integrado de Transporte Publico SITP están contenidas en el Código Nacional de Tránsito (C.N.T.) adoptado mediante la Ley [769](#) de 2002, normas complementarias y demás jurisprudencia relacionada.

iv. Las normas de tránsito regulan la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y vehículos por las vías públicas o privadas abiertas al público, o en las vías privadas abiertas al público donde circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

v. Verificar el correcto estado del vehículo. El conductor debe verificar junto con la empresa el estado del vehículo y reportar de inmediato cualquier anomalía a la persona encargada de la operación y/o mantenimiento.

- vi. Tratar con amabilidad y respeto a todos los usuarios. En especial a las personas de la tercera edad, discapacitados, mujeres embarazadas y menores de edad.
- vii. Ser paciente y comprensivo con sus compañeros, usuarios, peatones y demás conductores.
- viii. Controlar sus impulsos, no tomar actitudes agresivas en ningún momento.
- ix. Prever una situación o peligro en el tráfico, prever es ver o conocer algo antes de que realmente ocurra, esta es una destreza que adquiere el conductor y requiere: mantener una actitud de alerta en la conducción (manejo de visión periférica, uso de espejos, manejo del entorno), de la experiencia, del conocimiento de la vía y los comportamientos que se tipifican en el tráfico de la ciudad.
- x. Respetar las normas de Tránsito y del Sistema, ya que las mismas buscan fundamentalmente salvaguardar la vida de los diferentes actores del tránsito.
- xi. Ser cortés, la cortesía desarma cualquier actitud agresiva que pueda existir en las demás personas y adicionalmente genera un ambiente apropiado para interactuar con las demás personas.
- xii. Cuidar al peatón. Recuerde que siempre tienen la prelación, respete las cebras, no lo intimide con el vehículo ni con la bocina.
- xiii. Circular con las puertas cerradas, nunca inicie la marcha del vehículo sin haber cerrado las puertas, ni las abra con el vehículo en movimiento.
- xiv. Circular siempre por el carril de la derecha, sin invadir parte del carril de la izquierda, y haciendo uso del otro carril solo para realizar sobrepasos.
- xv. Evitar seguir vehículos que transportan sustancias peligrosas, vehículos escoltados, caravanas (de motociclistas, eventos culturales o deportivos), ya que estos vehículos aumentan el riesgo de colisión y la gravedad del mismo ante una situación imprevista en el tránsito.
- xvi. Esperar el tiempo necesario para permitir el ascenso y descenso de los pasajeros, hágalo únicamente en los paraderos autorizados, no utilice operación inversa (puertas) para acosar a los usuarios, especialmente a personas de edad, madres gestantes y menores de edad.
- xvii. Solicitar a los usuarios que no viajen en los estribos, hasta donde le sea posible no permita este comportamiento en los usuarios.
- xviii. Respetar el recorrido de la ruta, salvo por Planes de Manejo de Tráfico – P.M.T., situaciones contingentes y con la indicación del personal encargado de la operación se desviará el recorrido original de la ruta.
- xix. No fumar, ingerir alimentos (comer o beber), dentro de los buses.
- xx. No abastecer combustible cuando el móvil esté en servicio, no se permite que se realice esta actividad aun bajando a los usuarios del bus para realizar el tanqueo.
- xxi. Responder de en forma clara, concisa los interrogantes de los usuarios, no entable una conversación, evite caer en un diálogo.

xxii. Frenar de forma suave, tenga en cuenta que un frenado brusco puede causar que los usuarios al interior del bus sufran golpes, recuerde que entre más dura sea la frenada es más probable que sus pasajeros salgan lastimados. Por esta razón un buen operador debe prever los momentos en que se va a tener que detener y empezar a frenar con la anticipación suficiente para que la desaceleración sea moderada y por lo tanto segura.

xxiii. Disminuir la velocidad ante aglomeraciones de público a 20 km/h o menos y tratar de llamar la atención de los peatones haciendo cambio de luces y pitando (evite pitar muy cerca de peatones y ciclistas ya que puede asustarlos, hacerles perder el equilibrio o generar una reacción agresiva). Siempre pase junto a los peatones imprudentes con el pie sobre el freno y atento a una reacción inesperada.

xxiv. En cualquier intersección, así posea la prelación asegúrese que le han cedido el derecho al paso antes de entrar en la misma. Pare, observe, asegure y decida pasar de forma segura sin generar maniobras o frenadas bruscas, aún para quien va a violar la norma o tomarse la prelación.

xxv. Reportar a Operaciones de su empresa cualquier situación o hecho que altere la operación o ponga en riesgo el Sistema o a los usuarios.

xxvi. Ante la ocurrencia de un accidente, cualquier otra novedad de tránsito, seguridad operacional o física, informe de forma inmediata al coordinador de operaciones de su empresa y siga las instrucciones del mismo. No mueva el vehículo del lugar de los hechos, no tome decisiones de forma autónoma ni lleve a cabo conciliaciones de forma directa.

xxvii. Ante una situación de conflicto con otro actor del tráfico conserve la calma y bajo ninguna circunstancia use el vehículo para intimidarlo o realizar persecución del implicado o implicados en el evento.

xxviii. El conductor deberá detenerse única y exclusivamente en las paradas autorizadas y señaladas, teniendo en cuenta que la detención se atenderá por demanda, es decir, cuando los usuarios soliciten una parada a través de la señal sonora (timbre a bordo del bus) o por solicitud del usuario en el paradero.

1. BUEN JUICIO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES

Es la capacidad del operador de tomar decisiones acertadas al evaluar determinadas circunstancias en el tráfico. El buen juicio está condicionado por el conocimiento y la experiencia previos, por lo cual, es importante predeterminedar ciertas respuestas (acciones preventivas), entre las acciones de buen juicio tenemos:

i. Ante cualquier circunstancia en la vía quite el pie del acelerador, desacelere moderadamente, preparase para frenar y maniobrar; hágase notar: pite, encienda o cambie luces.

ii. Ante un semáforo fuera de servicio, debe disminuir la velocidad y prepararse para detenerse en la intersección, si hay policía regulando acate sus instrucciones y verifique la intersección antes de ingresar en ella, si no hay policía deténgase y reinicie la marcha una vez visualice que no hay vehículos ingresando a la intersección de forma tangencial y que es seguro reiniciar la marcha.

iii. Ante un vehículo detenido en una intersección, no lo sobrepaso o adelanto sin antes verificar que no hay vehículos o personas cruzando por delante de este.

1.1. Habilidad en la conducción

Es la destreza en el control del vehículo que tenga el operador, esta solo se logra con la práctica y entrenamiento al conducir, hay que tener en cuenta que la habilidad depende del conocimiento y familiaridad del operador con el vehículo. Por lo cual un operador puede tener una determinada habilidad con un vehículo, y al cambiar el vehículo tendrá que adaptarse y le tomará un poco de tiempo conseguir nuevamente el nivel de habilidad previo (aun cuando el vehículo sea del mismo tipo).

1.2. Normas de cordialidad por parte de los conductores

Las Normas de Cordialidad tienen como objetivo básico, crear conciencia en cada conductor acerca del respeto consigo mismo y con los demás, no solamente en el día a día de la operación, sino en cualquier otro escenario en el que esté involucrado. Por lo tanto, es muy importante que todos los conductores las apliquen de la mejor forma, convirtiéndose en agentes de cambio y en comunicadores del mensaje.

Dentro de las normas de cordialidad tenemos las siguientes:

- i. Cordialidad General.
- ii. Cordialidad en la Conducción.
- iii. Cordialidad en Patios y Cabeceras.
- iv. Cordialidad con el Personal de TransMilenio y demás autoridades.
- v. Cordialidad con los Usuarios.
- vi. Cordialidad con Agentes Externos

Normas de Cordialidad General: Se cuentan las siguientes:

- i. Ser claro y oportuno al dar información.
- ii. Informar cualquier anomalía, por su seguridad y la de los demás.
- iii. Recordar que el respeto se gana no se impone.
- iv. Utilizar expresiones cordiales y respetuosas.
- v. Respetar y valorar el trabajo de los demás.
- vi. Recordar que un compañero no es solamente aquel que labora para la misma empresa prestadora, sino todo aquel que labora para el Sistema Integrado de Transporte Público.

Cordialidad en la Conducción: Se cuentan las siguientes:

- i. Observar los espejos, utilizar las luces direccionales y dar prelación a los vehículos que vengán en movimiento antes de ponerse en marcha.

- ii. Conservar el carril derecho y usar el izquierdo para adelantar.
- iii. Utilizar la bocina solo cuando sea netamente necesario, nunca para saludar a alguien.
- iv. Recuperar tiempo dentro de los parámetros seguros y normales de la operación.
- v. Recordar el uso correcto de las luces frontales y direccionales.
- vi. Ser amable y colaborador con sus compañeros, no altere las condiciones de seguridad de ellos.
- vii. Utilizar la lógica y el respeto mutuo, ante cualquier situación eventual.
- viii. Recordar que las luces son de uso preventivo e informativo.
- ix. Dar prelación a los vehículos que van en operación, si usted va fuera de servicio.
- x. No asumir como una agresión personal los errores de los demás conductores, otórgueles el beneficio de la duda.
- xi. Ceder el paso a los conductores que estén con actitud agresiva o de afán.
- xii. No obstaculizar el paso de los otros conductores.
- xiii. Evitar el contacto visual con conductores que le estén provocando.
- xiv. Respetar las normas del Código Nacional de Tránsito y las normas que regula TRANSMILENIO S.A.
- xv. Respetar la distancia no pegarse demasiado al vehículo que le antecede aún con el vehículo detenido.
- xvi. No provocar con gestos y/o palabras altisonantes a los demás conductores o peatones.
- xvii. No intimidar con el vehículo a otros conductores.
- xviii. No estacionar en doble fila y no bloquear el flujo vehicular.

Cordialidad en Patios y Cabeceras

- i. Tratar de forma respetuosa a los compañeros, esto crea un ambiente de trabajo agradable y aumenta la autoestima.
- ii. Solucionar sus diferencias de opinión de forma tranquila.
- iii. Cumplir con las normas de patio, recuerde que algunas son propias de cada patio o terminal.
- iv. Ceder el paso a sus compañeros en la salida de los patios o terminales, cuando sea necesario.
- v. Colaborar con el funcionario encargado de los controles de acceso.

- vi. Respetar las normas de circulación en los patios y terminales, recuerde que estos son sitios donde existe un alto riesgo de accidente.
- vii. No jugar, ni bromear con los compañeros.
- viii. Cordialidad con el Personal de TRANSMILENIO S.A y demás autoridades
- ix. Ser consciente de sus errores, evitar cometerlos.
- x. Procurar mantener la serenidad ante cualquier contingencia, reportarla y seguir instrucciones de la persona a cargo de la operación.
- xi. Cualquier sugerencia o reclamo de los usuarios repórtela a la persona encargada de la operación.
- xii. Entender las responsabilidades de los demás.
- xiii. Utilizar vocabulario claro y respetuoso.
- xiv. Seguir las instrucciones dadas por el personal a cargo de la operación.
- xv. No tomar decisiones respecto a la operación sin consultar antes con el jefe inmediato.
- xvi. Acatar las indicaciones de la Policía Metropolitana de Tránsito e informe a la persona encargada de la operación de las mismas.

Cordialidad con los Usuarios

- i. Respetar al usuario.
- ii. No establecer conversación con los usuarios.
- iii. No discutir con el usuario.
- iv. Reportar cualquier inconveniente que se pueda presentar de forma inmediata a la persona encargada de la operación.

Cordialidad con Agentes Externos

- i. Conocer los conductos regulares para evitar conflicto. Cualquier sugerencia o reclamos infórmela a sus superiores.
- ii. Respetar y colaborar con las autoridades (Policía de Vigilancia, Policía de Tránsito, TRANSMILENIO S.A., entre otros).
- iii. Respetar la integridad del peatón, compórtese de tal forma que no lo obstaculice, perjudique o ponga en riesgo y sea tolerante ante sus actitudes negativas.
- iv. Respetar y tener especial atención por los espejos con los motociclistas y ciclistas que transitan por las vías.
- v. Reportar las infracciones y/o anomalías al Sistema, generadas por parte de cualquier agente externo, evite conflictos.

Para poder cumplir con las expectativas de los usuarios y la ciudadanía es necesario aplicar estas Normas de Cordialidad, así se podrá ofrecer un mejor servicio y disminuir los índices de accidentalidad.

1.3. Ante situaciones de emergencia o contingencia

Durante la operación del bus existirán situaciones contingentes y de emergencia, ante las cuales el conductor del bus es el responsable de iniciar la atención de las mismas y colocar a salvo a los usuarios, su propia vida y el vehículo.

Las situaciones contingentes son aquellas que se pueden atender con recursos simples como una simple falla del vehículo (pinchada de un neumático, recalentamiento, accidente simple, otros) hasta situaciones de emergencia, que requieren apoyos externos (incendio del vehículo, accidente con lesionados graves y/o fatalidades, atentado terrorista, otros).

De la misma manera el conductor deberá buscar la manera segura de alertar al personal de apoyo de la operación sobre cualquier situación o anomalía potencial que detecte durante el recorrido a fin de contar con la información oportuna de tal suerte que se logren atender de forma inmediata todas aquellas situaciones contingentes e imprevistas que se puedan generar en la operación de la ruta."

ARTÍCULO 2°.- La Dirección de Buses de TRANSMILENIO S.A., o quien haga sus veces diseñará y desarrollará un programa de sensibilización para la comprensión de este reglamento con las empresas prestadoras del servicio y será aplicable una vez termine esta etapa.

ARTÍCULO 3°.- La Subgerencia de Comunicaciones y atención al usuario deberá diseñar y ejecutar un plan de socialización del esquema provisional a los usuarios; así como un plan adecuación e implementación de señalética para la flota aportada por las Empresas Prestadoras del Servicio.

ARTÍCULO 4°.- La Subgerencia Técnica y de Servicios desarrollará y publicará en el portal de internet, la documentación pertinente a este proceso y un cronograma de ejecución de las actividades propias asociadas a la aplicación y puesta en marcha del presente reglamento.

ARTÍCULO 5°.- La presente Resolución rige después de su publicación en la Gaceta Distrital, así mismo deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los 16 días del mes de junio de 2015.

SERGIO PARIS MENDOZA

Gerente General

NOTA DE PIE DE PÁGINA

1. Artículo 8 del Decreto Distrital 309 de 2009.

NOTA: Publicada en el Registro Distrital 5616 de junio 19 de 2015



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RESOLUCIÓN N° 381 DE 2019 13 SET. 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DA INICIO A LA FINALIZACIÓN DEL SITP PROVISIONAL, SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN 180 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Que el artículo 6° de la norma en cita, dispone una gradualidad en la implementación del SITP, con el fin de disminuir el impacto, de la transformación, en los usuarios del servicio de transporte público en la ciudad en los siguientes términos: *“Principios de la integración: **La integración del Sistema Integrado de Transporte Público será gradual, de acuerdo con el cronograma que establezcan la Secretaría Distrital de Movilidad y el Ente Gestor con base en lo establecido en el Capítulo V de este Decreto, y se orientará por los principios de progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad.**”* (negrilla fuera de texto).

Que el artículo 7 del mencionado Decreto, establece: **“Artículo 7°- Competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.** *De acuerdo con sus competencias legales y reglamentarias y en su calidad de cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad actuará como la autoridad del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá D.C. y sus funciones estarán dirigidas especialmente a la formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial, funciones que ejercerá con el acompañamiento permanente del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.*”

Que el artículo 9° *eiusdem*, establece que la prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción distrital, deberá mantenerse a través del sistema colectivo y masivo actual, hasta que entre en operación gradualmente el SITP; por lo cual en el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la autoridad de tránsito y transporte **adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación total del SITP**, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía. (negrilla fuera de texto)

Que el artículo 10° del Decreto Distrital 309 de 2009, dispone que a partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios del SITP. Igualmente, en el Parágrafo del mencionado artículo, se faculta de manera expresa a la Secretaría Distrital de Movilidad para acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, como otorgar permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP y conceder autorizaciones



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RESOLUCIÓN N° 381 DE 2019 13 SET. 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DA INICIO A LA FINALIZACIÓN DEL SITP PROVISIONAL, SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN 180 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD

En ejercicio de sus facultades legales, en particular las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto Nacional 1079 de 2015, el Acuerdo 4 de 1999, el Acuerdo 257 de 2006, el Decreto Distrital 831 de 1999, el Decreto Distrital 672 de 2018, el Decreto Distrital 309 de 2009, el Decreto Distrital 156 de 2011, el Decreto Distrital 190 de 2015, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el numeral 2º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, por medio de la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se establece que: *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad...”*

Que el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, establece que *“La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte. Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.”*

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* establece: *“...son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: (...) Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital (...)”*.

Que de conformidad con el Decreto Distrital 672 de 2018 la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital.

Que el artículo 3 del Acuerdo 4 de 1999, establece que TRANSMILENIO S.A., deberá colaborar con la autoridad de transporte, para garantizar la prestación del servicio de transporte en la ciudad.

Que el parágrafo del artículo 1º del Decreto Distrital 309 de 2009, por medio del cual se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para el Distrito Capital “SITP”, previó que la integración de los diferentes modos de transporte público, en el radio de acción distrital, iniciaría con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual.



RESOLUCIÓN N° 3 8 1 DE 2019 13 SET. 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DA INICIO A LA FINALIZACIÓN DEL SITP PROVISIONAL, SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN 180 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras con el fin de garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio.

Que mediante el Decreto Distrital 190 de 2015, se establecieron los lineamientos para finalizar la etapa de transición establecida en el Decreto 156 de 2011, entre los cuales se encuentra el otorgamiento de un permiso de operación especial y transitorio, para operar las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., con el fin de facilitar que el remanente de vehículos del servicio de transporte público colectivo pueda ser operado bajo un marco de complementariedad con el SITP.

Que el artículo 3° del referido Decreto, señala que la Secretaría Distrital de Movilidad es la Entidad encargada de otorgar el permiso de operación especial y transitorio, con el fin de servir las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., bajo un esquema que garantice la continuidad en la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital, en las condiciones de calidad, seguridad, accesibilidad y complementariedad con el SITP.

Que el artículo 4° del Decreto 190 de 2015, establece que el servicio de transporte que se preste en las rutas provisionales será planeado, gestionado y controlado por TRANSMILENIO S.A., para lo cual expedirá el respectivo reglamento operativo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio.

Que, en cumplimiento de lo anterior, TRANSMILENIO S.A., expidió la Resolución 347 de 2015, “*Por medio de la cual se adopta el Reglamento Operativo de las Rutas Provisionales del SITP*”, el cual contiene, entre otros aspectos, los requisitos generales para la prestación del servicio, señalando que la asignación de servicios y sus modificaciones, será efectuada por TRANSMILENIO S.A.

Que mediante Resolución 518 de 2015, se otorgó permiso de operación a las empresas de transporte que manifestaron su interés en prestar el servicio, que se acogían al cumplimiento del Reglamento operativo citado y que contaban con vehículos disponibles, en el marco de un convenio de colaboración empresarial, por un periodo de dos (2) meses, contados a partir de la fecha de inicio de operación, el cual fue ampliado mediante Resolución 945 de 2015, hasta el día 14 de marzo de 2016, posteriormente, mediante Resolución No. 156 del 8 de marzo de 2016 se amplió el plazo hasta el 14 de junio de 2016 inclusive, seguidamente se amplió nuevamente el plazo mediante Resolución 214 del 14 de junio de 2016, hasta el 14 de septiembre de 2016 inclusive, mediante Resolución 260 de 2016, se amplió el plazo hasta el 14 de marzo de 2017 inclusive, luego mediante resolución 046 del 14 de marzo de 2017 nuevamente se amplió el plazo hasta el 14 de junio de 2017 inclusive, y también mediante resolución 098 del 14 de junio de 2017



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RESOLUCIÓN N° 381 DE 2019 13 SET. 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DA INICIO A LA FINALIZACIÓN DEL SITP PROVISIONAL, SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN 180 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

nuevamente se amplió el plazo hasta el 14 de septiembre de 2017 inclusive, que mediante Resolución 156 del 14 de septiembre de 2017 se amplió el plazo hasta el 14 de marzo de 2018 inclusive, que mediante Resolución 049 del 14 de marzo de 2018 se amplió el plazo hasta el 14 de septiembre de 2018 inclusive, y finalmente mediante Resolución 180 del 13 de septiembre de 2018 se amplió el plazo hasta el 14 de septiembre de 2019.

Que la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A. mediante comunicación SDM 236154 del 6 de septiembre de 2019, solicitó a esta Secretaría ampliar el plazo del permiso de operación especial y transitorio del SITP Provisional hasta el 31 de diciembre de 2021, por las razones expuestas en dicho oficio.

Que en el citado documento TRANSMILENIO S.A. le informó a la Secretaría Distrital de Movilidad que se viene trabajando en estrategias que permitan mejorar las condiciones de viaje de los usuarios del transporte público a cargo del Ente Gestor.

Que dentro de las estrategias de TRANSMILENIO S.A se encuentra la estructuración, desarrollo y adjudicación del proceso licitatorio Fase V que busca garantizar la oferta de rutas bajo el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para cubrir las zonas operacionales de concesiones no vigentes.

Que en consecuencia el Ente Gestor informa que el proceso licitatorio de la Fase V para el componente zonal y de alimentación se dividió en dos etapas: La primera, cuyos pliegos definitivos de las licitaciones LP-006-19 (provisión de flota) y LP-007-19 (operación y mantenimiento) para cinco (5) unidades funcionales y la segunda etapa incluye los pliegos definitivos de las licitaciones LP-010-19 (provisión de flota) y LP-011-19 (operación y mantenimiento) para trece (13) unidades funcionales.

Que así mismo como complemento al proceso licitatorio el Ente Gestor informa que se encuentra en la definición del rediseño y del proceso de optimización denominado la Reingeniería del Sistema, proceso que contempló la evaluación de una reestructuración integral de los servicios de la operación zonal con el fin de completar el tendido de red zonal actual, mejorar la pertinencia y calidad de las rutas operadas, aumentar la regularidad y puntualidad de las mismas, disminuir el tiempo de trayecto promedio de los usuarios, mejorar la repartición de carga entre diferentes componentes del sistema, adaptarlo a cambios futuros en la movilidad de la ciudad.

Que como consecuencia de lo anterior, TRANSMILENIO S.A., para poder adelantar el desarrollo de los procesos y según los cronogramas preliminares de ingreso de flota nueva,



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RESOLUCIÓN N° 3 8 1 DE 2019 13 SET. 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DA INICIO A LA FINALIZACIÓN DEL SITP PROVISIONAL, SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN 180 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

prevé un plazo mínimo de dos (2) años, solicitando a la Secretaría Distrital de Movilidad extender el permiso de operación del SITP Provisional hasta el 31 de diciembre de 2021, con el fin de implementar la licitación para finalizar el SITP provisional.

Que el ente gestor manifiesta en su solicitud que dicho permiso puede terminarse antes de la fecha prevista de acuerdo a la implementación de las licitaciones de Fase V del SITP.

Que conforme a lo anterior, se hace necesario iniciar la etapa de finalización del SITP Provisional, por lo que se requiere mantener el permiso de operación especial y transitorio para la prestación del servicio de transporte público SITP Provisional, con el fin de facilitar la adecuada y oportuna terminación de la etapa de transición del TPC al SITP, garantizar el principio de continuidad del servicio de transporte público en la ciudad, mejorar su eficiencia, su integralidad y en particular atender la demanda de transporte de las zonas operacionales desatendidas por concesiones no vigentes .

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

Artículo 1. Plazo. Modifíquese el artículo 1 de la Resolución 180 de 2018 el cual quedará así:

“Artículo 1. Permiso especial y transitorio. El permiso de operación Especial y Transitorio de las rutas provisionales del SITP, otorgado mediante Resolución 518 de 2015, finalizará el día 31 de diciembre de 2021, inclusive”.

Artículo 2. Notificación. Notificar el contenido del presente acto administrativo a los representantes legales de las empresas que cuentan con permiso de operación de las rutas provisionales del SITP, en los términos señalados en los artículos 67 y ss. de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 3. Comunicación. Comunicar el presente acto administrativo a TRANSMILENIO S.A., así como a las autoridades de tránsito y transporte del Distrito Capital y a la Policía Nacional.

Artículo 4. Recursos. Contra la presente Resolución no procede recurso alguno.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

RESOLUCIÓN N° 381 DE 2019 13 SET. 2019

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DA INICIO A LA FINALIZACIÓN DEL SITP PROVISIONAL, SE MODIFICA LA RESOLUCIÓN 180 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 5. Vigencias y derogatorias. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición, modifica el artículo 1 de la resolución 180 del 13 de septiembre de 2018 y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D. C. a los 13 SET. 2019


NASLY JENNIFER RUIZ GONZALEZ
Secretaria Distrital de Movilidad (E)

Aprobó: Sergio Eduardo Martínez Jaimes - Subsecretario de Política de Movilidad *SM (710)*
Carolina Pombo Rivera – Subsecretaria de Gestión Jurídica
Revisó: Ana Milena Gómez - Directora de Planeación de Movilidad (E) *aj*
Paulo Rincón Garay – Director de Normatividad y Conceptos *al*
Claudia Janeth Mercado V.- Subdirectora de Transporte Público *an*
Proyectó: Paola España Osejo – Abogada DNC
Ruth Borrero Gómez – Profesional DPM *R*