

RV: CONTESTACIÓN DEMANDA DE REPARACIÓN DIRECTA 2022-00260 ACCIONANTE YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS

Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C.

<correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Vie 25/03/2022 14:42

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXI podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN
CAMS

De: eliana suarez hernandez <elisuher@yahoo.com>

Enviado: viernes, 25 de marzo de 2022 2:10 p. m.

Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Cc: coodiltra_@hotmail.com <coodiltra_@hotmail.com>; mundial <mundial@segurosmondial.com.co>; orlandoquijano14226@gmail.com <orlandoquijano14226@gmail.com>

Asunto: CONTESTACIÓN DEMANDA DE REPARACIÓN DIRECTA 2022-00260 ACCIONANTE YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS

Buenas tardes, ELIANA SUAREZ HERNANDEZ, en mi calidad de apoderada de TRANSMILENIO S.A. por medio del presente doy contestación a la demanda de la referencia, a la cual pueden acceder dando clic al link que se adjunta sin necesidad de clave o autorización alguna.

Doctora:

EDITH ALARCÓN BERNAL

JUZGADO SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ.

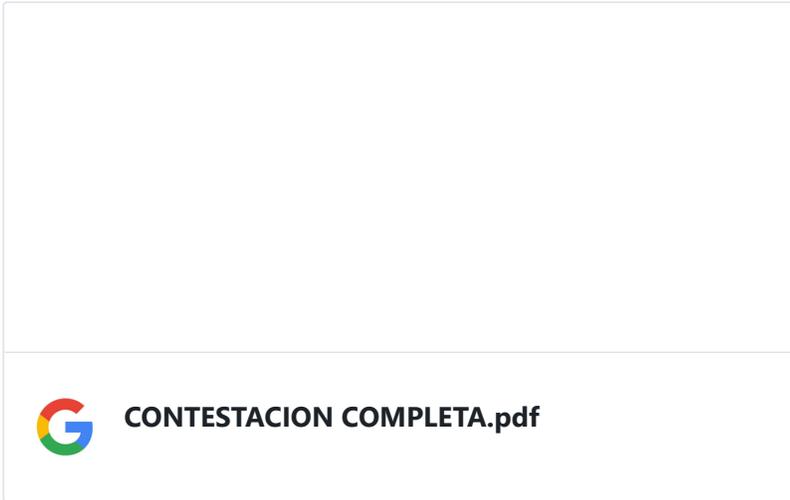
SECCIÓN TERCERA

REFERENCIA:	CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA
DEMANDANTE:	YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS
DEMANDADO:	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A.
	TRANSMILENIO S.A. Y OTROS
RADICADO:	11001334306120210026000
MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA

Cordialmente

ELIANA SUAREZ HERNANDEZ

[CONTESTACION COMPLETA.pdf](#)



CONTESTACION COMPLETA.pdf



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

Doctora:

EDITH ALARCÓN BERNAL

JUZGADO SESENTA Y UNO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ.

Sección Tercera

E. S. D.

RADICADO: 2021-00260
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE: YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS
DEMANDADO: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO -
TRANSMILENIO S.A., Y OTROS

TATIANA GARCÍA VARGAS, domiciliada y vecina de esta ciudad, identificada con Cédula de Ciudadanía No.36.300.770 de Neiva, en calidad de Subgerente Jurídica y representante judicial, cargo para el cual fui comisionada en virtud de la Resolución No. 035 de 2021, posesionada el 08 de febrero de 2021, como se evidencia en el acta de posesión No. 007 de 2021, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 6° de la Resolución de delegación de funciones No. 342 del dieciséis (16) de junio de 2020, suscrita por la Gerencia General, para llevar la representación judicial de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.**- Sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, constituida mediante Escritura Pública No.1528 del 13 de Octubre de 1999 de la Notaría 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá, con Matrícula Mercantil No. 00974583 de la Cámara de Comercio de Bogotá, la cual por la conformación de su capital se encuentra bajo el mismo régimen de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, por medio del presente otorgo poder especial, amplio y suficiente, a la abogada **ELIANA SUÁREZ HERNÁNDEZ**, identificada con la cédula de ciudadanía número 40.034.765 de Tunja y con Tarjeta Profesional número 131.572 del Consejo Superior de la Judicatura, para que asuma la representación judicial de la empresa en el proceso 2021-00260 de la referencia, y realice todos los actos que sean necesarios para asumir la personería judicial y llevar a cabo la representación de la Entidad.

Conforme lo dispuesto en el Decreto Ley 806 de 2020 del Gobierno Nacional, no se requiere la presentación personal y autenticación ante Notario Público. La dirección del correo electrónico del apoderado es: elisuherr@yahoo.com

El apoderado queda investido de todas las facultades propias del mandato, en particular, las necesarias para la correcta representación de la Empresa en consideración a los rituales y formalidades procesales del proceso de reparación directa de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) y el Código General del Proceso entre otras, notificarse del auto que admite demanda, contestación de la demanda, conciliar o no en los términos que instruya el Comité de Conciliación y Defensa Judicial de TRANSMILENIO S.A., sustituir poder, solicitar pruebas, solicitar nulidades, presentar los recursos de ley, incidentes, retirar oficios y demás consagradas en el

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



ordenamiento jurídico, de tal suerte que nunca se pueda predicar del apoderado falta o insuficiencia de personería.

Sírvase señor juez reconocer personería al apoderado en los términos del presente mandato.

Cordialmente,

**TATIANA
GARCIA
VARGAS** Firmado digitalmente
por TATIANA GARCIA
VARGAS
Fecha: 2022.02.25
10:16:24 -05'00'

TATIANA GARCÍA VARGAS
C.C.36.300.770 de Neiva
Subgerente Jurídica

ELIANA SUÁREZ HERNÁNDEZ
C.C. 40.034.765 De Tunja
T.P. No. 131.572 del C.S de la J.
Abogado

Anexos: (11) Folios

R-DA-005 enero de 2020

RESOLUCIÓN No. 042 DE 2022

“Por la cual se concede prórroga a la comisión de servicios para ejercer un cargo de libre nombramiento y remoción”

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

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el Artículo 69 del Reglamento Interno de Trabajo, en armonía con lo establecido en el artículo 19 del Decreto 2127 de 1945, y

CONSIDERANDO

Que la Señora **TATIANA GARCÍA VARGAS**, identificada con la cédula de ciudadanía N° 36.300.770, se vinculó a TRANSMILENIO S.A. desde el 01 de julio de 2009 en calidad de Trabajador Oficial.

Que **TRANSMILENIO S.A.**, mediante Resolución No 035 del 28 de enero de 2021, concedió a la Señora **TATIANA GARCÍA VARGAS**, comisión de servicios para desempeñar el cargo de libre nombramiento y remoción **SUBGERENTE JURÍDICO, CÓDIGO 090 GRADO 03**, por el término de un año a partir de la fecha de posesión.

Que mediante memorando No 2022-ER-04223 del 31 de enero de 2022, la Señora **TATIANA GARCÍA VARGAS**, solicita le sea concedida prórroga de la comisión de servicios para continuar desempeñando el cargo de libre nombramiento y remoción **SUBGERENTE JURÍDICO, CÓDIGO 090 GRADO 03**, por el término de un año más contado a partir del 08 de febrero de 2022, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 del reglamento interno de trabajo de **TRANSMILENIO S.A.**

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder a la Señora **TATIANA GARCÍA VARGAS**, identificada con cédula de ciudadanía No. 36.300.770 de Neiva, prórroga de la comisión de servicios para ejercer el cargo de libre nombramiento y remoción **SUBGERENTE JURÍDICO, CÓDIGO 090 GRADO 03**, hasta por el término de un (1) año, contado a partir del 08 de febrero de 2022, de acuerdo con lo expuesto en la parte que motiva la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: En el momento que se finalice la comisión, el trabajador oficial debe reintegrarse al cargo Profesional Especializado, Grado 06 adscrito a la Subgerencia Jurídica de **TRANSMILENIO S.A.**



ALCALDÍA MAYOR
BOGOTÁ D.C.
TRANSMILENIO S.A.

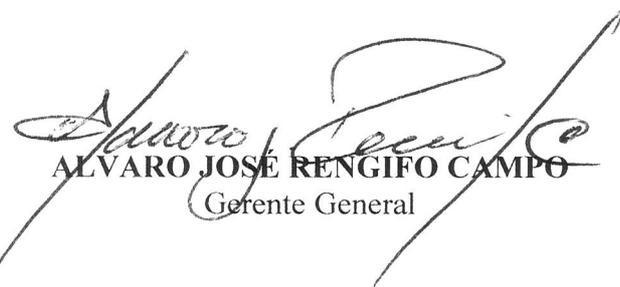
RESOLUCIÓN No. 042 DE 2022

“Por la cual se concede prorroga a la comisión de servicios para ejercer un cargo de libre nombramiento y remoción”

ARTÍCULO TERCERO: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los tres (03) días del mes de febrero de 2022.


ALVARO JOSÉ RENGIFO CAMPO
Gerente General

Proyectó: Andrea Pulgarin Coronado
Revisó: Angie Castillo Sánchez
Aprobó: José Guillermo Del río Baena
Código: 802.01.01





CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

LA MATRÍCULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS. RENEVE SU MATRÍCULA MERCANTIL A MAS TARDAR EL 31 DE MARZO Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V.

CON FUNDAMENTO EN LA MATRÍCULA E INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL REGISTRO MERCANTIL, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S A
Nit: 830.063.506-6
Domicilio principal: Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No. 00974583
Fecha de matrícula: 20 de octubre de 1999
Último año renovado: 2021
Fecha de renovación: 25 de marzo de 2021
Grupo NIIF: Entidades que se clasifiquen según el Artículo No. 2 de la resolución 414 del 2014, según la Contaduría General de la Nación (CGN).

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: Av Dorado No. 69-76 Torre1 Piso5
Edificio Elemento
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico: alexandra.alvarez@transmilenio.gov.co
Teléfono comercial 1: 2203000
Teléfono comercial 2: No reportó.
Teléfono comercial 3: No reportó.

Dirección para notificación judicial: Av Dorado No. 69-76 Torre1
Piso5
Edificio Elemento
Municipio: Bogotá D.C.

Correo electrónico de notificación:

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

notificaciones.judiciales@transmilenio.gov.co

Teléfono para notificación 1: 2203000
Teléfono para notificación 2: No reportó.
Teléfono para notificación 3: No reportó.

La persona jurídica NO autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Procesos y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por Escritura Pública No. 0001528 del 13 de octubre de 1999 de Notaría 27 de Bogotá D.C., inscrito en esta Cámara de Comercio el 20 de octubre de 1999, con el No. 00700754 del Libro IX, se constituyó la sociedad de naturaleza Comercial denominada EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S A.

TÉRMINO DE DURACIÓN

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es hasta el 13 de octubre de 2099.

OBJETO SOCIAL

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 multimodalidad de transporte, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos. También formará parte del objeto social de la entidad participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada, en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como en las áreas de influencia de la infraestructura soporte de su componente zonal. De igual forma,

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18

Recibo No. 0322020639

Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

TRANSMILENIO S.A. podrá organizar, operar, prestar, explotar, administrar, gestionar y soportar servicios de telecomunicaciones dentro del territorio nacional y en conexión con el exterior en las modalidades permitidas por la ley, en relación con el servicio de transporte y sus actividades conexas y complementarias. Así mismo, corresponde a TRANSMILENIO S.A. la administración de la infraestructura específica y exclusiva del sistema, para lo cual determinará en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que, conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del sistema, puedan llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo. Igualmente, podrá ejercer actividades comerciales en el área de la asesoría, consultoría y capacitación en servicios de transporte público masivo urbano de pasajeros y actividades conexas y complementarias, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, orientado a personas jurídicas nacionales o extranjeras de derecho público o privado. En cumplimiento de las actividades antes descritas TRANSMILENIO S.A. procurará contribuir al mejoramiento de la infraestructura física de la ciudad, mejorar su capacidad competitiva en materia turística, comercial y de servicios e Inducir a una nueva cultura en los usuarios frente al servicio público de transporte. Parágrafo: En desarrollo de este objeto, la sociedad podrá ejecutar todos los actos o contratos y solicitar las autorizaciones legales que fuesen necesarias y/o convenientes para el cabal cumplimiento de éste. Adicionalmente podrá adquirir, usufructuar, gravar, limitar, dar o tomar en arrendamiento o a otro título toda clase de bienes muebles o inmuebles, y enajenarlos cuando por razones de necesidad o conveniencia fuere aconsejable; tomar dinero en mutuo, dar en garantía sus bienes muebles o inmuebles y celebrar todas las operaciones de crédito que le permitan obtener los fondos u otros activos necesarios para el desarrollo de la empresa; adelantar los trámites necesarios para obtener las autorizaciones y los contratos para prestar de manera integrada uno o algunos de los servicios de telecomunicaciones a que se refiere el objeto social, constituir sociedades y tener interés como partícipe, asociada o accionista, fundadora o no, en otras empresas de objeto análogo o complementario al suyo, hacer aportes en dinero, en especie o en servicios a esas empresas, enajenar sus cuotas, derechos o acciones en ellas, fusionarse con tales empresas o absorberlas; adquirir patentes, nombres comerciales, marcas y demás derechos de propiedad industrial o intelectual, y adquirir u otorgar concesiones para su explotación;

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

y, en general, celebrar o ejecutar toda clase de contratos, actos u operaciones, sobre bienes muebles o inmuebles, que guarden relación de medio a fin con el objeto social expresado en el presente artículo, y todas aquellas que tengan como finalidad ejercer los derechos y cumplir las obligaciones, legales o convencionales derivadas de la existencia y de las actividades desarrolladas por la sociedad.

CAPITAL**** Capital Autorizado ****

Valor : \$100.000.000.000,00
No. de acciones : 97.167,3102392727
Valor nominal : \$1.029.152,70324713

**** Capital Suscrito ****

Valor : \$14.605.735.164,02
No. de acciones : 14.192
Valor nominal : \$1.029.152,70324713

**** Capital Pagado ****

Valor : \$14.605.735.164,02
No. de acciones : 14.192
Valor nominal : \$1.029.152,70324713

Que mediante Oficio No. 5534 del 9 de junio de 2016, inscrito el 30 de junio de 2016, bajo el No. 02118155 del libro IX, el Juzgado 5 Civil del Circuito de Ejecución de Sentencias de Bogotá, en el proceso ejecutivo singular a continuación de ordinario No. 1994-09652 (Juzgado de origen 5° Civil del Circuito) de Jose Iganacio (SIC) Perez Campos contra la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL LTDA., Hector Castro. Comunico que la sociedad de la referencia no podrá inscribir ninguna transferencia o gravamen, de dicho interés, ni reforma o liquidación parcial de la sociedad que implique disminución de sus derechos.

REPRESENTACIÓN LEGAL

La representación legal, la administración inmediata de la sociedad y

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18

Recibo No. 0322020639

Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

la gestión de los negocios sociales estarán a cargo de un gerente designado y removido libremente por el alcalde mayor del distrito de Santa Fe de Bogotá. En los casos de falta temporal y/o accidental del Gerente general, y en las absolutas mientras se provee el cargo, o cuando se hallare legalmente inhabilitado para actuar en asunto determinado, el gerente general será reemplazado por el subgerente general, quien será igualmente de libre nombrarían y remoción del alcalde mayor de Santa Fe de Bogotá D.C.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

El Gerente general es mandatario con representación, investido de funciones ejecutivas y administrativas y como tal, tiene a su cargo la representación legal de la sociedad, la gestión comercial y financiera, la responsabilidad de la acción administrativa, la coordinación y la supervisión general de la empresa, las cuales cumplirá con arreglo a las normas de estos estatutos y a las disposiciones legales, y con sujeción a las ordenes e instrucciones de la junta directiva, además de las funciones generales antes indicadas, corresponde al gerente general: 1. Ejecutar los acuerdos y decisiones de la asamblea general y de la junta directiva; 2. Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables a la sociedad; 3. Someter a consideración de la junta directiva los balances de prueba y los demás estados financieros a la administración, y suministrarle los informes que ella solicite en relación con la sociedad y con sus actividades; 4. Efectuar los nombramientos y fijar la remuneración y funciones de los empleados de Transmilenio de acuerdo a las autorización de la junta directiva. 5. Presentar a la asamblea general de accionistas, en su reunión ordinaria, el informe sobre la forma como haya llevado a cabo su gestión, y las medidas cuya adopción recomiende a la asamblea, y 6. Como representante legal de la sociedad judicial o extrajudicial, el gerente general tiene facultades para ejecutar o celebrar, sin otras limitaciones que las establecidas en estos estatutos, todos los actos o contratos comprendidos dentro del objeto social o que tengan carácter simplemente preparatorio, accesorio o complementario para la realización de los fines que persigue la sociedad, y los que se relacionen directamente con la existencia y el funcionamiento de la misma. El gerente general queda investido de poderes especiales para recibir, transigir, arbitrar y comprometer los negocios sociales; promover y coadyuvar acciones judiciales, administrativas o

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18

Recibo No. 0322020639

Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

contencioso-administrativas en que la sociedad tenga interés, interponer todos los recursos que sean procedentes conforme a la ley; desistir de las acciones o recursos que interponga; novar obligaciones y créditos; dar o recibir bienes en pago; constituir apoderados judiciales, delegarles facultades, revocar mandatos y sustituciones. 7. Citar a la junta directiva cuando lo considere necesario o conveniente y mantenerla informada del desempeño general de la empresa. 8. Manejar las relaciones interinstitucionales de la empresa con las compañías, los entes gubernamentales, la comunidad y los medios de comunicación. 9. Proponer, desarrollar y comunicar los planes y programas de desarrollo estratégico del sistema de transporte masivo a cargo de la empresa. 10. Proponer a la junta directiva el presupuesto de gastos y de inversión. 11. Hacer cumplir las decisiones de la asamblea y la junta directiva. 12. Proponer ante las entidades competentes las tarifas para el servicio de transporte masivo en autobús, de acuerdo con las políticas fijadas. 13. Las demás que le sean delegadas por la asamblea general, la junta directiva o le sean conferidas en estos estatutos o la Ley.

NOMBRAMIENTOS**REPRESENTANTES LEGALES**

Por Decreto No. 024 del 15 de enero de 2022, de Alcaldía Mayor de Bogotá, inscrita en esta Cámara de Comercio el 21 de enero de 2022 con el No. 02783790 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Gerente General	Alvaro Jose Rengifo Campo	C.C. No. 000000094478889

Por Decreto No. 050 del 4 de febrero de 2022, de Alcaldía Mayor de Bogotá, inscrita en esta Cámara de Comercio el 14 de febrero de 2022 con el No. 02792357 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Subgerente General	Mario Leonardo Nieto Antolinez	C.C. No. 000000079796455

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN

JUNTA DIRECTIVA

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	ALCALDE MAYOR DE BOGOTA D.C.	*****
Segundo Renglon	SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA	*****
Tercer Renglon	VICEMINISTRO DE TRANSPORTE	*****
Cuarto Renglon	SUBDIRECTOR SECTORIAL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	*****
Quinto Renglon	Juan Gonzalo Zapata Giraldo	C.C. No. 000000079144487

SUPLENTES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD	*****
Segundo Renglon	SUBSECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA	*****
Tercer Renglon	ASESOR MINISTERIO DE TRANSPORTE	*****
Cuarto Renglon	DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y ENERGIA SOSTENIBLE DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	*****
Quinto Renglon	DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)	*****

Por Acta No. 001 del 28 de marzo de 2012, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de julio de 2012 con el No. 01650985 del Libro IX, se designó a:

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	ALCALDE MAYOR DE BOGOTA D.C.	*****

Por Acta No. 01 del 18 de marzo de 2016, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 28 de julio de 2016 con el No. 02126658 del Libro IX, se designó a:

SUPLENTE

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD	*****

Por Acta No. 01 del 22 de abril de 2020, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 11 de junio de 2020 con el No. 02575789 del Libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Segundo Renglon	SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA	*****

SUPLENTE

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Segundo Renglon	SUBSECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA	*****

Quinto Renglon	DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)	*****
----------------	---	-------

Por Acta No. 01 del 22 de abril de 2020, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 8 de julio de 2020 con el No. 02584982 del Libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
 Recibo No. 0322020639
 Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificados/electronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Tercer Renglon	VICEMINISTRO DE TRANSPORTE	*****
Cuarto Renglon	SUBDIRECTOR SECTORIAL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	*****
SUPLENTE		
CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Tercer Renglon	ASESOR MINISTERIO DE TRANSPORTE	*****
Cuarto Renglon	DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y ENERGIA SOSTENIBLE DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	*****

Por Acta No. 03-2021 del 28 de julio de 2021, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 20 de agosto de 2021 con el No. 02735630 del Libro IX, se designó a:

PRINCIPALES		
CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Quinto Renglon	Juan Gonzalo Zapata Giraldo	C.C. No. 000000079144487

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 01 del 21 de marzo de 2013, de Asamblea General, inscrita en esta Cámara de Comercio el 18 de julio de 2013 con el No. 01749301 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal	KPMG S.A.S.	N.I.T. No. 000008600008464

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

Persona
Juridica

Por Documento Privado del 8 de septiembre de 2020, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 15 de septiembre de 2020 con el No. 02615833 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Principal	Nelly Ayala Guerrero	C.C. No. 000000052776248 T.P. No. 144343-T

Por Documento Privado del 20 de junio de 2017, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 23 de junio de 2017 con el No. 02236901 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Suplente	Elizabeth Reyes	Ramirez C.C. No. 000000052124773 T.P. No. 68996-T

REFORMAS DE ESTATUTOS

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN
E. P. No. 0003280 del 21 de diciembre de 2000 de la Notaría 5 de Bogotá D.C.	00757792 del 22 de diciembre de 2000 del Libro IX
E. P. No. 0000971 del 18 de julio de 2001 de la Notaría 27 de Bogotá D.C.	00792432 del 3 de septiembre de 2001 del Libro IX
E. P. No. 0000595 del 9 de abril de 2002 de la Notaría 22 de Bogotá D.C.	00822309 del 12 de abril de 2002 del Libro IX
Cert. Cap. del 7 de diciembre de 2005 de la Revisor Fiscal	01030240 del 29 de diciembre de 2005 del Libro IX
E. P. No. 0001903 del 29 de agosto de 2006 de la Notaría 43 de Bogotá D.C.	01076367 del 4 de septiembre de 2006 del Libro IX
E. P. No. 0008511 del 23 de	01096420 del 15 de diciembre

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

octubre de 2006 de la Notaría 71 de 2006 del Libro IX
de Bogotá D.C.
E. P. No. 0000990 del 27 de agosto 01222703 del 20 de junio de
de 2007 de la Notaría 27 de Bogotá 2008 del Libro IX
D.C.
E. P. No. 1472 del 24 de abril de 01737849 del 11 de junio de
2013 de la Notaría 47 de Bogotá 2013 del Libro IX
D.C.
E. P. No. 5473 del 22 de diciembre 02176230 del 16 de enero de
de 2016 de la Notaría 1 de Bogotá 2017 del Libro IX
D.C.
E. P. No. 799 del 24 de junio de 02589650 del 23 de julio de
2020 de la Notaría 1 de Bogotá 2020 del Libro IX
D.C.
E. P. No. 1578 del 17 de junio de 02735631 del 20 de agosto de
2021 de la Notaría 2 de Bogotá 2021 del Libro IX
D.C.
E. P. No. 1578 del 17 de junio de 02757445 del 28 de octubre de
2021 de la Notaría 2 de Bogotá 2021 del Libro IX
D.C.

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro, quedan en firme dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la Cámara de Comercio de Bogotá, los sábados NO son días hábiles.

Una vez interpuestos los recursos, los actos administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certificado, NO se encuentra en curso ningún recurso.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: 4921
Actividad secundaria Código CIIU: 7020

TAMAÑO EMPRESARIAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.13.2.1 del Decreto 1074 de 2015 y la Resolución 2225 de 2019 del DANE el tamaño de la empresa es Grande

Lo anterior de acuerdo a la información reportada por el matriculado o inscrito en el formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria \$ 341.945.835.361
Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el período - CIIU : 4921

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Que, los datos del empresario y/o el establecimiento de comercio han sido puestos a disposición de la Policía Nacional a través de la consulta a la base de datos del RUES.

Los siguientes datos sobre RIT y Planeación son informativos: Contribuyente inscrito en el registro RIT de la Dirección de Impuestos, fecha de inscripción : 23 de junio de 2017. Fecha de envío de información a Planeación : 14 de febrero de 2022. \n \n Señor empresario, si su empresa tiene activos inferiores a 30.000 SMLMV y una planta de personal de menos de 200 trabajadores, usted tiene derecho a recibir un descuento en el pago de los parafiscales de 75% en el primer año de constitución de su empresa, de 50% en el segundo año y de 25% en el tercer año. Ley 590 de 2000 y Decreto 525 de 2009. Recuerde ingresar a www.supersociedades.gov.co para verificar si su empresa está obligada a remitir estados financieros. Evite sanciones.

El presente certificado no constituye permiso de funcionamiento en ningún caso.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 2 de marzo de 2022 Hora: 09:30:18
Recibo No. 0322020639
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 322020639593AE

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccb.org.co/certificadoselectronicos y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

Este certificado refleja la situación jurídica registral de la sociedad, a la fecha y hora de su expedición.

Este certificado fue generado electrónicamente con firma digital y cuenta con plena validez jurídica conforme a la Ley 527 de 1999.

Firma mecánica de conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la autorización impartida por la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante el oficio del 18 de noviembre de 1996.



Bogotá,

Doctora:

EDITH ALARCÓN BERNAL

JUZGADO SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ.

SECCIÓN TERCERA

E. S. D.

REFERENCIA: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA
DEMANDANTE: YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS
DEMANDADO: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A.
TRANSMILENIO S.A. Y OTROS
RADICADO: 11001334306120210026000
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

ELIANA SUÁREZ HERNÁNDEZ, mayor de edad, abogada en ejercicio, vecina y residente en esta ciudad, actuando de conformidad con el poder otorgado por la Subgerente Jurídica de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**, Doctora **TATIANA GARCÍA VARGAS**, respetuosamente por medio del presente escrito, me permito contestar la **ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA**, propuesta por la señora **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, y solicitar se declaren no probadas sus pretensiones (En lo que respecta a TRANSMILENIO S.A.), fundamentando la defensa de mí representada, en que no está demostrada la falla en el servicio.

DATOS RELATIVOS A TRANSMILENIO S.A.

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

La parte demandada se denomina **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. 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, cuyo representante legal es el doctor **ÁLVARO JOSÉ RENGIFO CAMPO**.

R-DA-005 enero de 2020

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 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:

- 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.*³
- 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.*⁴
- 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*

¹ El 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).

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

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

(...)"

Adicionalmente, 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.

Así mismo, 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.

PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.

Respetuosamente solicito se desestimen las pretensiones que se suplican en la demanda 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 y culpa exclusiva de la víctima.

No hay lugar a declarar la responsabilidad administrativa de las Entidades demandadas, ni ordenar resarcimiento alguno a favor de los demandantes: **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, con relación al fallecimiento del señor Jhojan Andrey Novoa Páez

R-DA-005 enero de 2020

(Q.E.P.D), el 7 de noviembre de 2019, 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:

PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

Su señoría, en relación con los CINCO (5) hechos relacionados por la parte demandante en su escrito de presentación de demanda, me permito manifestar de manera cordial a su Honorable Despacho, que **NO ME CONSTAN** los hechos relatados por la parte demandante y que, en virtud de lo anterior, solicito **QUE SEAN PROBADOS**, cada uno de ellos, en lo que respecta a la responsabilidad que le endilga a la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.

No obstante, me atengo a los registros del accidente que obran el informe de Medicina Legal y demás documentos que aportaron los demandantes, tal como establece el artículo 187 del Código General del Proceso, para determinar que no están acreditados los elementos necesarios para declarar la responsabilidad de TRANSMILENIO S.A. ante la inexistencia de nexo de causalidad.

ARGUMENTOS DE DEFENSA.

Los argumentos que a continuación se exponen tienen por objeto demostrar que la acción de reparación directa interpuesta por los demandantes **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, carece de sustento legal y fáctico en lo que a mi representada se refiere.

Las actuaciones desplegadas por TRANSMILENIO S.A. no coinciden en su efecto dañoso con las atribuidas al automotor de placas SHJ-101 presunto responsable de los hechos descritos en el texto de la demanda.

Tampoco se le puede trasladar la responsabilidad que surge de un hecho como lo es un accidente de tránsito el cual es amparado en primera instancia por la póliza de seguros del responsable del siniestro, el cual, no es TRANSMILENIO S.A.

R-DA-005 enero de 2020

Así las cosas, se expondrán las razones por las cuales se desconoció por parte de los demandantes **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, el papel de TRANSMILENIO S.A. como gestor en el sistema de transporte masivo de Bogotá, lo cual sustenta su falta de legitimación en la causa por pasiva en el presente proceso.

Partiendo de lo anterior, se probará cómo el proceder de mi representada se ha ajustado en estricta forma a los deberes propios de la función pública, careciendo su proceder de cualquier acto constitutivo de responsabilidad frente a los hechos de la demanda.

Al respecto, se inicia el esquema argumentativo, indicando en primer lugar, el papel de Transmilenio S.A. frente al Sistema de Transporte Público Provisional y, en segundo lugar, haciendo referencia a que la responsabilidad de los entes estatales se funda en los artículos 2, y 90 de la Constitución Política de Colombia.

TRANSMILENIO S.A. Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO PROVISIONAL

El Decreto 190 de 2015, definió los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, establecida mediante el Decreto 156 de 2011, y definió un mecanismo provisional de operación de la flota de vehículos del servicio de transporte público colectivo, bajo la premisa de una complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.

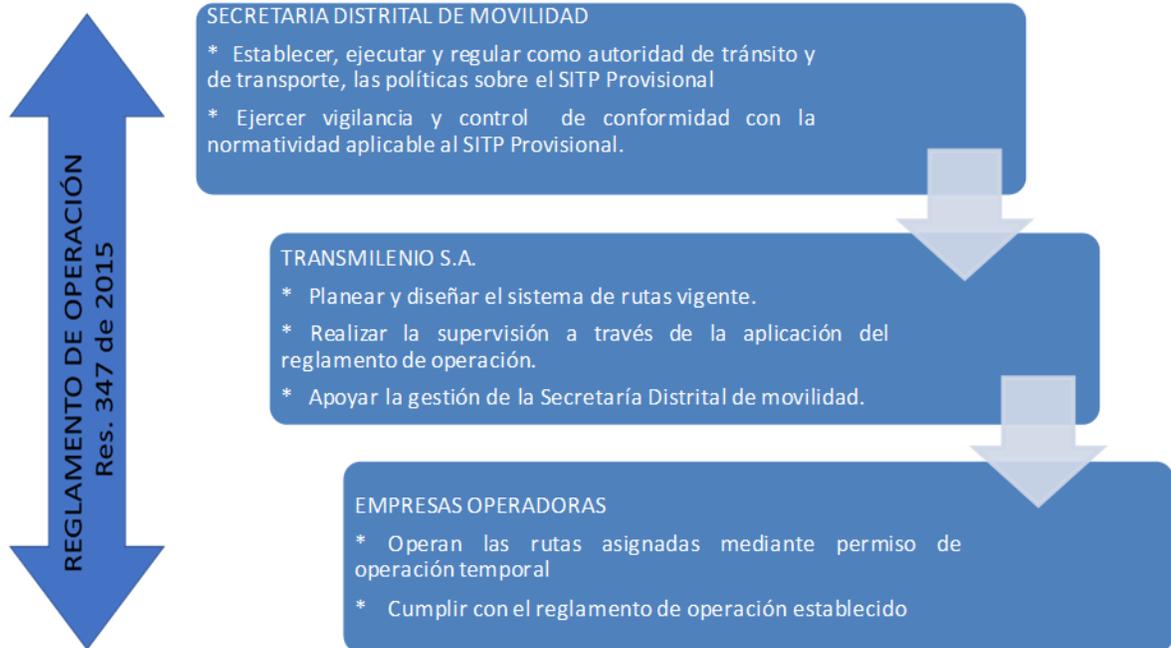
De acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del SITP **realizó la planeación, gestión y supervisión de la operación del SITP Provisional** y entregó los informes correspondientes a los resultados de supervisión y seguimiento en aplicación del Reglamento operativo adoptado mediante la Resolución 347 de 2015.

ESQUEMA ROLES EN EL SITP PROVISIONAL RESOLUCIÓN 347 DE 2015

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304





De acuerdo con el esquema antes planteado, TRANSMILENIO S.A., quien actúa como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad de Bogotá, 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*".

R-DA-005 enero de 2020

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 hizo 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 reglamento expedido para el efecto 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.

Así las cosas, se concluye entonces que, en el esquema enseñado en la imagen, se resume el funcionamiento del SITP Provisional y se describe el rol que tuvo la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad de tránsito y transporte en la ciudad de Bogotá, **TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor encargado de la supervisión y seguimiento de la operación** y las empresas operadoras habilitadas por la Secretaría de Movilidad para la operación del SITP Provisional; aclarando que el último permiso de operación se dio mediante la Resolución 381 del 13 de septiembre de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad, con plazo hasta el 31 de diciembre de 2021 inclusive; cabe aclarar, que las últimas rutas se desmontaron el 11 de diciembre de 2021.

R-DA-005 enero de 2020



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

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 mejora 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 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 el reglamento.

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 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 reglamento.

A través de la Resolución 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", se adoptó EL REGLAMENTO DE

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



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 medio 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, en cuyo numeral 5 señaló:

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 deben 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.

R-DA-005 enero de 2020

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.

(---)

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.

(...)

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.

A su turno, el numeral sexto del mismo documento, señala:

“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 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.”

De lo expuesto se concluye entonces que 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**

R-DA-005 enero de 2020

de la calidad de prestación del servicio está a cargo de la empresa prestadora del servicio.

Nótese entonces que mi representada, no tiene ningún vínculo ni contractual ni laboral con las empresas, que en su momento, prestaban el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, de manera provisional, mientras se lograba la vinculación de toda la flota al Sistema de Transporte Público SITP, para lo cual, TransMilenio S.A. debía generar un esquema de operación provisional en el cual, parte de estos buses, que aún no se habían vinculado con las empresas operadoras del SITP, pudieran operar siempre y cuando, se atendieran los lineamientos establecidos por TransMilenio S.A.

De acuerdo con lo anterior, el rol que desempeñaba mi representada, consistía únicamente en ejercer la supervisión y control, **NO DE LAS EMPRESAS, SI NO DE LAS RUTAS PROVISIONALES SITP** definiendo las directrices, normas y políticas básicas para la operación de las Rutas Provisionales SITP, que serían de obligatorio cumplimiento para las empresas prestadoras del servicio transporte y para cualquier agente que interviniese en la operación, se reitera, hasta lograr la vinculación total de la flota, a cada una de las empresas operadoras del SITP.

RESPONSABILIDAD DE LOS ENTES ESTATALES

La responsabilidad de los entes estatales se funda en los artículos 2, y 90 de la Constitución Política de Colombia

Los artículos constitucionales invocados se transcriben a continuación:

“ARTICULO 2o. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.”*

(...)

“ARTICULO 90. *El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.*

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.”

R-DA-005 enero de 2020

Leídas dichas normas, en el líbello demandatorio no se encuentra explicación ni fundamento alguno que sustente la presunta responsabilidad que se pretende poner en cabeza de mí representada, de conformidad con el marco legal que le ha atribuido funciones y competencias, las cuales en virtud del artículo 2 de la Constitución Política, derivan las Leyes, Decretos Nacionales y Distritales y Acuerdos Distritales que regulan los derechos y obligaciones surgidas con ocasión de la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia.

Así mismo, en relación con el artículo 90 de la Constitución Política de 1991, no se encuentran fundamentos ni de hecho, ni de derecho ni probatorios que sustenten, con fundamento en dicha norma, la presunta responsabilidad que se pueda endilgar de mí representada, teniendo en cuenta que la responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro sistema jurídico encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, desarrollado in extenso por la jurisprudencia y expresamente consagrado en el citado artículo 90 de la Constitución Política, el cual a su vez debe interpretarse en concordancia con los artículos del mismo ordenamiento Superior que, por un lado, le imponen a las autoridades de la República el deber de proteger a todas las personas en Colombia en su vida, honra y bienes y, por el otro, la obligación de promover la igualdad de los particulares ante las cargas públicas y de garantizar la confianza, la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles.

Esta protección constitucional al patrimonio de los particulares se configura cuando concurren tres presupuestos fácticos a saber: un daño antijurídico o lesión, una acción u omisión imputable al Estado y una relación de causalidad⁵.

De esta manera, los demandantes **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, tienen la carga de acreditar la existencia del daño causado, la conducta negligente de la Entidad demandada y en último lugar demostrar que tal negligencia fue la causa del daño. Pero como se demostrará en el proceso, mi representada por su parte quedará exonerada de responsabilidad probando la falta de legitimación en la causa por pasiva.

En desarrollo del mandato constitucional consignado en su artículo 90, el Estado es patrimonialmente responsable por los daños que éste o sus agentes causen a los asociados. De esta manera la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por su acción u omisión.

Es así como la norma señala que la responsabilidad deriva del daño, el cual podrá tener origen en 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

⁵ Corte constitucional, sentencia C- 892 de 2001 M.P Rodrigo Escobar Gil.
R-DA-005 enero de 2020



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de esta.

Para demostrar que el presunto daño no es imputable a mi representada, se realizará una breve reseña del papel que desempeña en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, para de esta manera demostrar cómo la responsabilidad, de haberla, recaerá en el autor del daño, el operador al que esté inscrito el vehículo, por ser aquél quien desempeña, bajo su cuenta y riesgo, la prestación directa del servicio, y no TRANSMILENIO S.A., quién solo tiene funciones de gestión, organización y planeación en el sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, lo que en últimas se traduce en la falta de legitimación en la causa por pasiva de TRANSMILENIO S.A, máxime si, se reitera, se tiene en cuenta que TRANSMILENIO S.A., no tiene ni tuvo ningún vínculo contractual ni laboral ni de ninguna otra índole con las empresas de transporte público colectivo, que prestaban el servicio y estaban en proceso de vincularse a las empresas con las que se estaban suscribiendo los contratos de concesión para la prestación del servicio.

El Decreto 190 de 2015, definió los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, establecida mediante el Decreto 156 de 2011, y definió un mecanismo provisional de operación de la flota de vehículos del servicio de transporte público colectivo, bajo la premisa de una complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.

De acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del SITP **realizó la planeación, gestión y supervisión de la operación del SITP Provisional** y entregó los informes correspondientes a los resultados de supervisión y seguimiento en aplicación del Reglamento operativo adoptado mediante la Resolución 347 de 2015.

TRANSMILENIO S.A., actúa como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad de Bogotá, 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*

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



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 hizo 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 reglamento expedido para el efecto 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.

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.

R-DA-005 enero de 2020

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 mejora 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 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 el reglamento.

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 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 reglamento.

A través de la Resolución 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"*, se adoptó 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 medio 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, en cuyo numeral 5 señaló:

R-DA-005 enero de 2020

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 deben 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.

R-DA-005 enero de 2020

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.

(---)

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.

(...)

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.

A su turno, el numeral sexto del mismo documento, señala:

“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 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.”

De lo expuesto se concluye entonces que 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.

Nótese entonces que mi representada, no tiene ningún vínculo ni contractual ni laboral con las empresas, que en su momento, prestaban el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, de manera provisional, mientras se lograba la vinculación de toda la flota al

R-DA-005 enero de 2020

Sistema de Transporte Público SITP, para lo cual, TransMilenio S.A. debía generar un esquema de operación provisional en el cual, parte de estos buses, que aún no se habían vinculado con las empresas operadoras del SITP, pudieran operar siempre y cuando, se atendieran los lineamientos establecidos por TransMilenio S.A.

De acuerdo con lo anterior, el rol que desempeñaba mi representada, consistía únicamente en ejercer la supervisión y control, **NO DE LAS EMPRESAS, SI NO DE LAS RUTAS PROVISIONALES SITP** definiendo las directrices, normas y políticas básicas para la operación de las Rutas Provisionales SITP, que serían de obligatorio cumplimiento para las empresas prestadoras del servicio transporte y para cualquier agente que interviniese en la operación, se reitera, hasta lograr la vinculación total de la flota, a cada una de las empresas operadoras del SITP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO LEGALES Y NORMATIVOS ADMINISTRATIVOS.

Tampoco tendría lugar la responsabilidad de TRANSMILENIO S.A. con fundamento en la normatividad relacionada con el transporte en Colombia, marco legal que le ha atribuido a esta Entidad funciones y competencias específicas, por lo que, en primer lugar, invoco como fundamentos de Derecho legales para argumentar las excepciones y razones de la contestación, los artículos 172 y 175 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Acuerdo Distrital 04 de 1999 reglamentado por el Decreto 831 de 1999 y demás normas concordantes aplicables al caso que considero importante enunciarlas a continuación:

Se tiene en principio, 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 y se dictan otras disposiciones”*, que dispone:

“...ARTÍCULO 3o. 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:

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

R-DA-005 enero de 2020

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.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

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.

(...)

5. **DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:** Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

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.

R-DA-005 enero de 2020

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.

El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente, no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

7. DE LOS PERMISOS O CONTRATOS DE CONCESIÓN: Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales..."

En el mismo sentido, la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte" consagra:

"ARTÍCULO 3º Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

(...)

ARTÍCULO 8º Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

R-DA-005 enero de 2020

ARTÍCULO 9º El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

La prestación del servicio público de transporte internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

ARTÍCULO 10. Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

PARÁGRAFO. La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

ARTÍCULO 11. Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

(...)

ARTÍCULO 16. De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

R-DA-005 enero de 2020

(...)

ARTÍCULO 21. La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública. No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.

En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo. En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.

(...)

ARTÍCULO 34. Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto es este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

(...)"

Ciertamente, el ordenamiento jurídico en materia de transporte, ha entregado al Estado la misión de ordenar, gestionar y promover dicho servicio para beneficio de los ciudadanos, regulando su funcionamiento y generando las condiciones necesarias para que los operadores o empresarios lo presten bajo su responsabilidad, mediante el otorgamiento de permisos o la celebración de contratos de concesión por la autoridad pública, lo cual como se verá a renglón seguido, corresponde a parte del objeto social de **TRANSMILENIO S.A.**, asunto que es enteramente distinto a la actividad de transporte propiamente dicha.

En lo concerniente al traslado masivo de pasajeros, dice la Ley 86 de 1989:

"Artículo 2º. Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte."

R-DA-005 enero de 2020

La Ley 310 de 1996 “*Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989*”, en el numeral 1º del artículo segundo consagra:

“Artículo 2º. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.”

En desarrollo de las normas jurídicas citadas en precedencia, así como del mandato dado por el Concejo de Bogotá, en el Acuerdo No. 04 de 1999, se autorizó al Alcalde Mayor para participar en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - **TRANSMILENIO S.A.**-, la cual fue efectivamente constituida mediante Escritura Pública No. 1528 del 13 de Octubre de 1999 de la Notaría 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá, con Matrícula Mercantil No. 00974583 de la Cámara de Comercio de Bogotá. En ese orden de ideas, habrá de considerársele como una Entidad Pública perteneciente al sector descentralizado por servicios del orden distrital.

Del Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999, son de resaltar los siguientes aspectos:

*“ARTÍCULO PRIMERO: 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 SEGUNDO. 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 TERCERO. - 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.*

R-DA-005 enero de 2020

(...)

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.**”

A su turno, el Decreto Reglamentario Distrital No. 831 de 1999, en el artículo 8 dispone:

*“Artículo 8 Condiciones técnicas y operativas del Sistema TransMilenio. **Corresponde a TRANSMILENIO S.A.**, la determinación de las condiciones y estándares de funcionamiento del Sistema Transmilenio en todos los aspectos que se relacionen con su operatividad en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad del servicio, y en consecuencia estará facultado para **definir, entre otros aspectos, los recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación**, los estándares de cumplimiento y desempeño de las personas o sociedad operadoras, los tiempos de espera en estaciones, las velocidades máximas de operación, y los estándares, tipología, dotación mínima y características técnicas de la flota al servicio del Sistema.”*

Con todo, se encuentra dentro del objeto social de **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 señalan las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos...”

Vistos a grandes rasgos los fundamentos legales que determinan las competencias y naturaleza de **TRANSMILENIO S.A.**, se procede a ilustrar de manera básica el funcionamiento del sistema de transporte masivo y los diferentes agentes que participan en el mismo, para así proponer, las excepciones de mérito tales como: la diligencia en el ejercicio de las funciones y ausencia de falla en el servicio, ejercicio de la actividad riesgosa a cargo de un tercero; solicitando también a su Despacho que declare la falta de legitimación en la causa por pasiva. Veamos:

DE LA AUSENCIA DE LOS REQUISITOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR FALLA EN EL SERVICIO:

Para declarar la responsabilidad extracontractual civil o del Estado se requieren tres elementos: un daño, una imputación de este y la Antijuridicidad o fundamento del deber reparatorio. El daño es el elemento objetivo consistente en el desmedro patrimonial sufrido por la víctima.

La **imputación del daño** es la posibilidad de poder atribuir jurídicamente un hecho dañino al autor de este, es decir establecer la persona que causó el daño, o como se le ha llamado

R-DA-005 enero de 2020

desde el derecho comparado el **problema de la autoría**; y el fundamento del deber reparatorio es la vocación de responder por el daño causado que debe cristalizarse en cabeza del demandado.

A partir de la Constitución Política de 1991, queda claro que, dentro de los elementos de la responsabilidad civil, se requiere para que haya Responsabilidad Civil:

- a. Que haya un daño.
- b. Que haya imputación de ese daño a una persona distinta de la víctima.
- c. Que ese daño imputado genere la obligación de reparar.

Pues bien, como se demostrará en juicio los anteriores requisitos no se reúnen de manera plena en cabeza de TRANSMILENIO S.A., por cuanto se configuran las excepciones que pasaremos a interponer y explicar en acápite subsiguiente; y que en concreto nos permite sostener que los daños cuya indemnización se demandan no tienen relación de causalidad con la conducta de mi representada, conducta que por demás no puede ser objeto de reproche alguno.

De manera que, analizando la situación fáctica y los argumentos de derecho invocados en la demanda, resulta que, a ningún título, se puede imputar responsabilidad a TRANSMILENIO S.A., pues las obligaciones constitucionales, legales y contractuales se encuentran cumplidas por mi representada a cabalidad. Razón por la cual en la demanda no se puede si quiera mencionar algún título de imputación del cual se pueda derivar responsabilidad patrimonial del Estado.

En consecuencia, de lo anterior y teniendo en cuenta los hechos y razones de la defensa, no es procedente lo pretendido en esta demanda, por lo que se debe absolver a TRANSMILENIO S.A. de todas y cada una de las peticiones incoadas por los demandantes **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS.**

DILIGENCIA Y CUIDADO DE TRANSMILENIO COMO GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE – INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD EN CABEZA DE TRANSMILENIO S.A.

El fundamento de responsabilidad por falla en el servicio no aparece siquiera esbozada en los hechos base de la acción como cometida por parte de mi representada, lo que impide también realizar la necesaria conexión con este elemento para configurar responsabilidad alguna imputable a la empresa TRANSMILENIO S.A.

R-DA-005 enero de 2020

Examinado el libelo de la demanda se puede concluir como TRANSMILENIO S.A. no cometió dentro del presente asunto ninguna irregularidad en sus funciones como gestor del Sistema Integrado de Transporte; y las conductas mal imputadas por los demandantes **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, no son de resorte de TRANSMILENIO S.A., pues cómo se ha dejado bien plantado mi representada no tuvo ningún vínculo ni contractual, ni laboral con las empresas de transporte colectivo provisional.

En tal sentido se puede concluir, respecto del título de imputación alegado en la demanda:

- La actividad ejercida por LA COOPERATIVA DISTRITAL INTEGRAL DE TRANSPORTES LTDA - COODILTRA-, es un hecho completamente ajeno a TRANSMILENIO S.A., lo cual pone de manifiesto la completa inexistencia de responsabilidad en cabeza de mi representada.
- La dirección y control de la actividad de conducción no recae en TRANSMILENIO S.A. ya que esta empresa, no se encarga de la prestación del servicio, no es quien conduce los vehículos con los cuales se presta el servicio y por lo tanto la dirección y control de la actividad de conducción escapa a su ámbito de responsabilidad y además, no tuvo ninguna clase de vínculo con dicha empresa.
- Frente a TRANSMILENIO S.A. es claro que si el presunto daño ha sido ocasionado por LA COOPERATIVA DISTRITAL INTEGRAL DE TRANSPORTES LTDA - COODILTRA-, deviene en una causa extraña, esto es un evento más o menos imprevisible, pero siempre irresistible que por ser ajeno al demandado rompe con el nexo de imputación, y por lo tanto excluye de toda responsabilidad a TRANSMILENIO S.A.
- Frente a la falla en el servicio, como bien se puede observar de las normas de creación de TRANSMILENIO S.A., y el rol que desempeñó frente al sistema de transporte público colectivo transitorio, establecieron con claridad el ámbito de facultades y capacidad de la entidad, y por esa vía establecer su ámbito de competencia y por lo tanto también determinar su ámbito de responsabilidad, así:

Así, es claro que, TRANSMILENIO S.A. no presta el servicio público de transporte, y es más por expresa disposición de orden legal no puede ser operador del servicio de transporte masivo terrestre urbano automotor, en consecuencia no puede caberle responsabilidad ninguna derivada de la prestación de ese servicio por cuanto no se encuentra dentro de su ámbito de competencia, y por tanto tampoco dentro de su esfera de responsabilidad, pues como lo expresa la norma, la operación del servicio de transporte masivo está a cargo de empresas privadas y el rol desempeñado frente al sistema de transporte público colectivo transitorio, consistió únicamente en **la planeación, gestión y supervisión de la operación del SITP Provisional. TRANSMILENIO S.A. ejerció la supervisión y control de las Rutas Provisionales SITP. TRANSMILENIO S.A. fue el Ente Gestor encargado de la**

R-DA-005 enero de 2020

supervisión y seguimiento de la operación y TRANSMILENIO S.A. ejerció la supervisión y/o control aleatorio de la prestación del servicio y del cumplimiento del reglamento.

Así pues, no existe fundamento del deber reparatorio frente a mi representada, y en consecuencia no existe un título de imputación consolidado en contra de TRANSMILENIO S.A.

Conforme a lo anterior TRANSMILENIO S.A. al tener como única función la gestión, organización y planeación del sistema de transporte de TransMilenio no tiene en ningún momento, posibilidad alguna de detentar la dirección y control de la actividad.

NOCIONES SOBRE LA ENTIDAD TRANSMILENIO S.A. Y EL SISTEMA TRANSMILENIO S.A.:

Es importante que el Despacho a su cargo tenga una noción resumida de la forma como nació a la vida jurídica y comercial TRANSMILENIO S.A., razón por la que se hace mención a los siguientes lineamientos generales, algunos ya expuestos para sustentar puntos de defensa expuestos en acápites anteriores de la presente contestación:

“... LEY 86 DE 1989 de diciembre 29

Artículo 2º. Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte. ...”

“...Del carácter de Servicio Público de Transporte.

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. ...”

La Ley 336 de 1996, por la cual se adoptó el “Estatuto Nacional de Transporte”, además de reiterar y hacer extensivos los principios y normas de carácter general, en algunas de sus disposiciones, establece:

“Artículo 2º. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye la prioridad esencial, en la actividad del sector y del Sistema Transporte.”

“Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad,

R-DA-005 enero de 2020



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.”

Dentro del anterior marco normativo el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas de Santa Fe de Bogotá D.C. 1998-2001, adoptado mediante el Acuerdo No 06 de 1998 del Concejo de Santa fe de Bogotá, incluyó dentro de sus siete prioridades, con sus correspondientes estrategias, programas y metas, el Desarrollo del Sistema Integrado de Transporte masivo; en donde se establece:

“Que los buses son y seguirán siendo el eje principal del sistema de transporte masivo de la ciudad, aún después de la construcción del Metro, se considera primordial reestructurar este servicio y permitir su operación con prioridad de utilización de las vías. Se busca que los buses funcionen dentro de una red con el Metro, flexible y adaptable a la demanda, que permita a los usuarios intercambios modales e intermodales sin pagos adicionales por los transbordos.”

“En consecuencia con lo anterior, se contempla la provisión de infraestructura especializada para soportar el sistema. Esta incluirá: Vías de uso exclusivo para los buses, habilitación de corredores férreos, adecuación de rutas alimentadoras de uso mixto y diseño y construcción de estaciones y paraderos. Por otra parte, se definirán las condiciones técnicas del equipo rodante requerido para brindar un servicio eficiente, de calidad y menor impacto ambiental que el actual y se tomarán las medidas administrativas necesarias para que, en el menor plazo, el servicio se preste en forma exclusiva con vehículos que cumplan con las mismas.”

La ley 310 de 1996, el numeral 1º del artículo segundo, que dice:

“Artículo 2º. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporté, en caso de hacerse un aporte de capital.”

“...”

De la Ley 489 de 1998, son de cita los artículos 5, 38, 68, 69, 85, 86 y 87, que dicen:

“...5o. Competencia administrativa. Los organismos y entidades administrativos deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de manera directa e inmediata, respecto de los asuntos que les hayan sido asignados expresamente por la ley, la ordenanza, el acuerdo o el reglamento ejecutivo.

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



Se entiende que los principios de la función administrativa y los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad consagrados por el artículo 288 de la Constitución Política deben ser observados en el señalamiento de las competencias propias de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva y en el ejercicio de las funciones de los servidores públicos...”

“..38. Integración de la Rama Ejecutiva del Poder Público en el orden nacional. La Rama Ejecutiva del Poder Público en el orden nacional, está integrada por los siguientes organismos y entidades:

1. Del Sector Central:

- a) La Presidencia de la República;*
- b) La Vicepresidencia de la República;*
- c) Los Consejos Superiores de la administración;*
- d) Los ministerios y departamentos administrativos;*
- e) Las superintendencias y unidades administrativas especiales sin personería jurídica.*

2. Del Sector descentralizado por servicios:

- a) Los establecimientos públicos;*
- b) Las empresas industriales y comerciales del Estado;*
- c) Las superintendencias y las unidades administrativas especiales con personería jurídica;*
- d) Las empresas sociales del Estado y las empresas oficiales de servicios públicos domiciliarios;*
- e) Los institutos científicos y tecnológicos;*
- f) Las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta;*
- g) Las demás entidades administrativas nacionales con personería jurídica que cree, organice o autorice la ley para que formen parte de la Rama Ejecutiva del Poder Público.*

Parágrafo 1o. Las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea el noventa por ciento (90%) o más de su capital social, se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado.

R-DA-005 enero de 2020

Parágrafo 2o. Además de lo previsto en el literal c) del numeral 1o del presente artículo, como organismos consultivos o coordinadores, para toda la administración o parte de ella, funcionarán con carácter permanente o temporal y con representación de varias entidades estatales y, si fuere el caso, del sector privado, los que la ley determine. En el acto de constitución se indicará el Ministerio o Departamento Administrativo al cual quedaren adscritos tales organismos.”

“69. Creación de las entidades descentralizadas. Las entidades descentralizadas, en el orden nacional, se crean por la ley, en el orden departamental, distrital y municipal, por la ordenanza o el acuerdo, o con su autorización, de conformidad con las disposiciones de la presente ley. El proyecto respectivo deberá acompañarse del estudio demostrativo que justifique la iniciativa, con la observancia de los principios señalados en el artículo 209 de la Constitución Política.”

“87. Privilegios y prerrogativas. Las empresas industriales y comerciales del Estado como integrantes de la Rama Ejecutiva del Poder Público, salvo disposición legal en contrario, gozan de los privilegios y prerrogativas que la Constitución Política y las leyes confieren a la Nación y a las entidades territoriales, según el caso.

No obstante, las empresas industriales y comerciales del Estado, que por razón de su objeto compitan con empresas privadas, no podrán ejercer aquellas prerrogativas y privilegios que impliquen menoscabo de los principios de igualdad y de libre competencia frente a las empresas privadas. “

En desarrollo de las normas jurídicas citadas en precedencia, así como con el mandato dado por el Concejo de Bogotá, en el Acuerdo No. 06 de 1998, mediante el Acuerdo No. 04 de 1999 autorizó al Alcalde Mayor para participar, en la Constitución de TRANSMILENIO S.A.-, la cual fue efectivamente constituida mediante Escritura Pública No. 1528 del 13 de Octubre de 1999 de la Notaría 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá, con Matrícula Mercantil No. 00974583 de la Cámara de Comercio de Bogotá, NIT 830.063.506-6, más por la conformación de su capital, por disposición de la ley esta sociedad pública se regula por las normas de las empresas industriales y comerciales del estado.

Del Acuerdo Distrital 04 del 4 de febrero de 1999, son de resaltar los siguientes aspectos:

*“...ARTICULO PRIMERO: 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. “*

R-DA-005 enero de 2020

*ARTICULO SEGUNDO. 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 TERCERO. 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.**” (Negrilla fuera del texto original)*

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

“...”

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA TRANSMILENIO.

Para efectos de un mayor entendimiento de lo que es el Proyecto TransMilenio, me permito introducir algunos aspectos básicos para la cabal comprensión de este y los diferentes agentes que lo integran.

Se considera importante informar que el proyecto se encuentra debidamente estructurado sobre la base de la reglamentación legal que rige la implantación y operación de sistemas para el transporte masivo de pasajeros en Colombia, para lo cual a continuación presento un recuento de los elementos fundamentales que le confieren la connotación de masivo al sistema:

- a) Se utiliza en la mayor parte del sistema una infraestructura especial, que es destinada de manera específica a la operación de este.

El sistema está basado en la implementación de corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso exclusivo del sistema, para el transporte público masivo en

R-DA-005 enero de 2020

autobús, con especificaciones técnicas particulares, los cuales se integran operativamente con rutas alimentadoras que tendrán por objeto incrementar la cobertura del sistema.

Adicionalmente el sistema TransMilenio está dotado con buses articulados de especificaciones acordes al diseño del sistema, estaciones, patio-garajes, puentes plazoletas de accesos peatonal especial, todo específicamente diseñado y localizado para bajo claros aspectos de armonía, respeto y renovación del espacio público urbano, para, así con el cumplimiento de toda la legislación ambiental vigente, dar facilidad al usuario al menor costo operacional y tarifario posible.

- b) La operación se realiza bajo un esquema de gestión privado bajo contrato de concesión, que combina de manera organizada los elementos del sistema para transportar un alto volumen de pasajeros, y así dar respuesta a sus necesidades de movilización. TRANSMILENIO S.A, como gestor del sistema es el encargado de organizar, planear y ejercer el control sobre la operación, determinando las rutas, frecuencias y demás factores de la operación, como lo es la necesidad de que el sitio de parqueo y mantenimiento de los buses de los concesionarios del sistema se encuentren en óptimas condiciones y a corta distancia del lugar de inicio de los servicios, llamado estaciones de cabecera o portales a efectos de garantizar la oportunidad de cada despacho, a bajo costo y previa revisión de las condiciones de cada vehículo.

Como responsabilidad de las empresas operadoras privadas y bajo la coordinación y vigilancia de TRANSMILENIO S.A, está la prestación del servicio de transporte del sistema mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios que le sean asignados por el gestor, y además el suministro del equipo rodante necesario para la operación, el control y mantenimiento de su parque automotor y la dotación, administración, manutención y operación de las zonas de parqueo y mantenimiento que TRANSMILENIO S.A. les entrega en concesión o administración.

a. Operadores troncales.

Son operadores troncales aquellas empresas que por resultar adjudicatarias de una licitación que se adelanta para el efecto, obtienen el derecho a la explotación económica de la actividad del transporte público en el sistema TransMilenio, mediante el transporte de pasajeros dentro del sistema troncal.

La responsabilidad por la operación sea directa o la derivada de sus empleados o subcontratistas, es parte de la distribución de riesgos que por el contrato de concesión asume el concesionario de la operación troncal. Para estos efectos el contrato se encuentra respaldado con la correspondiente garantía única, en los términos de la ley 80 de 1993, como requisitos de inicio de ejecución del contrato.

R-DA-005 enero de 2020

b. Operadores zonales.

Son operadores zonales aquellas empresas que por resultar adjudicatarias de una licitación que se adelanta para el efecto, obtienen el derecho a la explotación económica de la actividad del transporte público en el sistema TransMilenio, teniendo a su cargo la operación de un grupo de rutas y servicios, con movimientos intrazonales e interzonales.

Como responsabilidad de las empresas operadoras zonales, está la prestación del servicio de transporte en el sistema mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios, el suministro de la flota necesaria para la operación, el control y mantenimiento de su parque automotor, la administración y responsabilidad de vigilancia y control de las áreas de parqueo. Para los operadores zonales adjudicatarios de lotes de vehículos para operación troncal, tendrán a cargo la dotación, administración, manutención y operación de las áreas de soporte técnico que TRANSMILENIO S.A. le otorgue en concesión y permitiendo en cualquier momento la auditoria o supervisión por parte del ente gestor.

La responsabilidad por la operación sea directa o la derivada de sus empleados o subcontratistas, es parte de la distribución de riesgos que por el contrato de concesión asume el concesionario de la operación troncal. Para estos efectos el contrato se encuentra respaldado con la correspondiente garantía única, en los términos de la ley 80 de 1993, como requisitos de inicio de ejecución del contrato.

c. Operador del recaudo o recaudador.

Se tendrá por operador del recaudo o recaudador, a la empresa que por resultar adjudicataria de la licitación respectiva, obtuvo el derecho a explotar económicamente la actividad de venta de pasajes para el sistema TransMilenio, quien tiene la responsabilidad de velar por el adecuado y eficiente uso del sistema y adicionalmente sirve para obtener información sobre la demanda del mismo. Su remuneración es un porcentaje del total de ventas semanales”.

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 y se dictan otras disposiciones.*, en cuanto dispone:

*“...ARTICULO 3o. **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”*

R-DA-005 enero de 2020

“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.”

“ ... ”

“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.

TRANSMILENIO S.A. Es una sociedad estatal, y dentro de su objeto no obra el de la explotación económica del servicio de transporte público en ninguna de sus modalidades, ello por cuanto las leyes propias del transporte (Ley 105 de 1993 y ley 336 de 1996), disponen que el servicio de transporte público debe ser prestado por empresas privadas, debidamente habilitadas por la autoridad de tránsito y previa expedición de un permiso o la celebración de un contrato de operación o de concesión.

Por ello su objeto es la gestión, organización y planeación del servicio público de transporte terrestre masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes. Adicionalmente le corresponde la administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema.

En las funciones de gestión, organización y planeación, ha determinado las características del Sistema de Transporte Masivo, en sus aspectos de infraestructura, diseño de estaciones, trayectos entre estaciones, diseño y características de los vehículos a utilizar, servicios y recorridos, frecuencia en los servicios, diseño del Sistema con tarifa integral y forma de recaudo y remuneración a los diferentes agentes con el pago de una sola tarifa

R-DA-005 enero de 2020

por usuario, obligaciones contractuales de cada empresa privada de transporte concesionaria para la explotación económica de la actividad de transporte masivo. En fin, es la gestora de una forma homogénea de prestación de un servicio de transporte, con una marca registrada TransMilenio, más la operación dentro del sistema y el uso de la marca del sistema para realizar la explotación económica la realizan empresas privadas de transporte público y no **TRANSMILENIO S.A.**

TRANSMILENIO S.A. no presta el servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, más aún, por normatividad de creación tiene prohibido expresamente prestar directa o por interpuesta persona el servicio de transporte; su actividad y objetivo es la administración de la infraestructura, gestión y control del servicio público de transporte masivo urbano que prestan los particulares concesionarios de la explotación del sistema TransMilenio, para lo cual inclusive, todos los días hace revisión a cada vehículo que presenta el operador para cumplir con una tabla o servicio determinado, así como el estado en que se encuentra el conductor designado por el concesionario.

Además, **TRANSMILENIO S.A.** no se encuentra constituida como una empresa de transporte público en ninguna modalidad, su objeto social y finalidad como sociedad pública por acciones, no es la de prestar el servicio público de transporte de pasajeros, por tal razón no se encuentra habilitada por la autoridad de tránsito, y por ende no tiene ningún vehículo de transporte de pasajeros afiliado, alquilado o en propiedad. En igual forma en su planta de personal de servidores públicos, no existe ningún cargo de conductor de vehículo de servicio público.

Una de las principales diferencias del sistema TransMilenio con el sistema tradicional de servicio público urbano, es precisamente que las empresas concesionarias o titulares de un contrato de operación son las directas propietarias de la flota y no tiene cabida en el sistema la figura de la afiliación de vehículos, típica de la forma de operación del sistema colectivo.

d. 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

R-DA-005 enero de 2020

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

R-DA-005 enero de 2020

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:

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 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.

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.

R-DA-005 enero de 2020

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 **YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS**, 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.

Es decir, le corresponde **respecto de sus concesionarios**: Realizar las revisiones diarias de cada vehículo que presente el operador para cumplir con el servicio, la planeación estructural del Sistema TransMilenio, determinar, una vez sea estudiada con los concesionarios, la planeación de la operación diaria del sistema, los servicios, frecuencias e itinerarios de la actividad transportadora que desempeña el concesionario, así como las necesidades de operación del Sistema, en términos de frecuencias, itinerarios, servicios y tamaño de la flota requerida para el servicio del mismo.

R-DA-005 enero de 2020



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

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 sujeto a una relación de control y dependencia de LA COOPERATIVA DISTRITAL INTEGRAL DE TRANSPORTES LTDA - COODILTRA-, (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.

EXCEPCIONES DE MÉRITO.

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.

FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA CON FUNDAMENTO EN EL ROL DE TRANSMILENIO FRENTE AL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TRANSITORIO MIENTRAS SE VINCULABAN CON LOS CONCESIONARIOS.

El Decreto 190 de 2015, definió los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, establecida mediante el Decreto 156 de 2011, y definió un mecanismo provisional de operación de la flota de vehículos del servicio de transporte público colectivo, bajo la premisa de una complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.

De acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del SITP **realizó la planeación, gestión y supervisión de la operación del SITP Provisional** y entregó los informes correspondientes a los resultados de supervisión y seguimiento en aplicación del Reglamento operativo adoptado mediante la Resolución 347 de 2015.

TRANSMILENIO S.A., actúa como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad de Bogotá, 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.

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



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 hizo 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 reglamento expedido para el efecto 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

R-DA-005 enero de 2020

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.

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 mejora 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 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 el reglamento.

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 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 reglamento.

R-DA-005 enero de 2020

A través de la Resolución 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", se adoptó 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 medio 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, en cuyo numeral 5 señaló:

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 deben 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.

R-DA-005 enero de 2020

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.

(---)

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.

(...)

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.

A su turno, el numeral sexto del mismo documento, señala:

“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 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.”

De lo expuesto se concluye entonces que las acciones de control y seguimiento a las rutas provisionales estarán en cabeza de TRANSMILENIO S.A. como Ente Gestor del

R-DA-005 enero de 2020

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.**

Nótese entonces que mi representada, no tiene ningún vínculo ni contractual ni laboral con las empresas, que en su momento, prestaban el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, de manera provisional, mientras se lograba la vinculación de toda la flota al Sistema de Transporte Público SITP, para lo cual, TransMilenio S.A. debía generar un esquema de operación provisional en el cual, parte de estos buses, que aún no se habían vinculado con las empresas operadoras del SITP, pudieran operar siempre y cuando, se atendieran los lineamientos establecidos por TransMilenio S.A.

De acuerdo con lo anterior, el rol que desempeñaba mi representada, consistía únicamente en ejercer la supervisión y control, **NO DE LAS EMPRESAS, SI NO DE LAS RUTAS PROVISIONALES SITP** definiendo las directrices, normas y políticas básicas para la operación de las Rutas Provisionales SITP, que serían de obligatorio cumplimiento para las empresas prestadoras del servicio transporte y para cualquier agente que interviniese en la operación, se reitera, hasta lograr la vinculación total de la flota, a cada una de las empresas operadoras del SITP.

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

R-DA-005 enero de 2020

*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 señalados 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.

R-DA-005 enero de 2020

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 aquella exista.** Es un elemento de mérito de la litis y no un presupuesto procesal. (Negrilla y Subrayado fuera de texto)⁶*

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 haber sido parte de la relación material que dio lugar al litigio; al respecto, ha dicho la Sala (Subrayado y Negrilla fuera de texto)⁷*

⁶ 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.

⁷ 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.

R-DA-005 enero de 2020

“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.

“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 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.⁸

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,

⁸ 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).
R-DA-005 enero de 2020

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.

Por último, nos permitimos mencionar que el mismo honorable TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA- SECCIÓN TERCERA- SUBSECCIÓN B, en sentencia de segunda instancia, de fecha once (11) de mayo del 2011, debidamente ejecutoriada, dictada dentro del proceso en Acción de Reparación Directa, promovido por LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR Y OTROS, Radicación: 2007-00037, absolvió a esta Entidad de las pretensiones relacionadas con la actividad de la prestación del servicio público de transporte, **reconociendo la falta de legitimación en la causa por pasiva**, y dijo:

"...Así las cosas, dado que dentro del proceso se encuentra que, las imputaciones que le fueron realizadas al Distrito Capital de Bogotá y a Transmilenio no tiene lugar, porque no son los llamados a responder por los daños presuntamente causados a los demandantes, la Sala revocará la sentencia de primera instancia que declaró solidariamente responsable a la sociedad Transmilenio S.A. y la sociedad CITY MOVIL S.A.

Lo anterior en razón a que ... y Transmilenio S.A. no es la sociedad encargada de responder ante terceros por los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá,... y al no prosperar las pretensiones respecto de Transmilenio S.A., resulta improcedente entrar a determinar la responsabilidad del llamado. ..."

POR LAS RAZONES EXPUESTAS, SOLICITO DECRETAR LA EXCEPCIÓN PRESENTADA.

HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO.

Mediante la presente excepción, se atacara la totalidad de las pretensiones de la demanda, por no ser los daños cuya reparación se demanda imputable jurídicamente a TRANSMILENIO S.A.

La jurisprudencia reiterada de las altas Cortes ha sido clara en expresar que el hecho de un tercero constituye una causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada, más aún en el escenario que relatan los demandantes, en el cual la causa

R-DA-005 enero de 2020

determinante y exclusiva del supuesto daño proviene de un tercero (conductor del vehículo), sin que concurra la conducta o la voluntad de la administración.

Frente al hecho de un tercero el Consejo de Estado, Sección Tercera en sentencia del 23 de agosto de 2010 con ponencia de la Dra. Ruth Stella Correa Palacio expresó⁹:

“En cuanto al hecho del tercero, ha dicho la Sala que el mismo constituye causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada, cuando reúne los siguientes requisitos:

- (i) *Que sea la causa exclusiva del daño, porque si tanto el tercero como la entidad estatal concurrieron en la producción del daño existiría solidaridad entre éstos frente al perjudicado, en los términos del artículo 2344 del Código Civil, lo cual le dará derecho a éste para reclamar de cualquiera de los responsables la totalidad de la indemnización, aunque quien paga se subrogará en los derechos del afectado para pretender del otro responsable la devolución de lo que proporcionalmente le corresponda pagar, en la medida de su intervención. También sobre este aspecto ha dicho la Sala:*

Continúa la sentencia en cita señalando: “(ii) *Que el hecho del tercero sea completamente ajeno al servicio, en el entendido de que ese tercero sea externo a la entidad, es decir, no se encuentre dentro de su esfera jurídica y, además, que la actuación de ese tercero no se encuentre de ninguna manera vinculada con el servicio, porque si el hecho del tercero ha sido provocado por una actuación u omisión de la entidad demandada, dicha actuación será la verdadera causa del daño y, por ende, el hecho del tercero no será ajeno al demandado¹⁰*”, frente a lo cual afirmamos de manera categórica que ningún funcionario o contratista de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A. es el conductor del vehículo que produjo el presunto daño que se detalla en los hechos de la demanda y por ende no tiene en manera alguna vinculación laboral o contractual con mi representada.

Así las cosas, se encuentran configurados los elementos axiológicos de lo que se ha denominado "**causa extraña - hecho exclusivo de un tercero**", la cual rompe la causalidad jurídica o como lo ha denominado el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia "**rompe la imputación**", siendo esta indispensable como elemento estructural de la responsabilidad extracontractual del estado, además del daño antijurídico y la acción u omisión de una autoridad pública y su fundamento.

⁹ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera. Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO, Bogotá, D.C., Sentencia de veintitrés (23) de agosto de dos mil diez (2010). Radicación número: 23001-23-31-000-1997-08797-01(18891), Actor: PEDRO FELIX HOYOS VARGAS Y OTROS, Demandado: NACION - RAMA JUDICIAL.

¹⁰ Sobre ese aspecto puede verse MAZEAUD Y TUNC. Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y cuasidelictual. Buenos Aires. Ediciones Jurídicas Europa-América, 1962. Tomo II Volumen II, pág. 237.
R-DA-005 enero de 2020

CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA.

El informe policial No. IPAT A00105882, el cual fu anexado por los demandantes, es claro al establecer como hipótesis del accidente de tránsito, la culpa exclusiva de la víctima Jhojan Andrey Nova Páez (QEPD), quién se desplazaba en la bicicleta junto con otros dos sujetos, quienes transitaban infringiendo normas de tránsito:

El IPAT A00105882, 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
104	Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	Sobrepasar invadiendo el carril de otro que viene en sentido contrario.

Aunado a lo anterior, en el INFORME DE INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, elaborado CIAT COLOMBIA, empresa contratada por los actores, no es ajeno a señalar la imprudencia en que incurrieron las víctimas configurándose así la culpa exclusiva de la víctima al señalar:

ITEM	INFORMACIÓN	PÁGINA EN LA QUE SE ENCUENTRA EN EL IFORME
1	<i>El participante (1) conductor de la buseta, se desplazaba sobre la calle 117 Sur</i> <u>sentido Norte-Sur</u> <i>Los tripulantes de la bicicleta se desplazaban sobre el costado occidental de la Calle 117 sentido Sur-Norte.</i>	26
2	<i>Por otro lado, el estudio realizado al campo visual del conductor del vehículo (1) buseta, permite establecer que la bicicleta era visible antes del impacto <u>si bien es cierto que la trayectoria y ubicación de los tripulantes del velocípedo no era la adecuada,</u> también es cierto que podían ser percibidos por el conductor de la buseta, debido a su ubicación dentro del vehículo.</i>	26 y 27
3	<i>Resultaría imposible negar que los tripulantes del velocípedo transitaban de una manera no adecuada (...)</i>	38

R-DA-005 enero de 2020

ITEM	INFORMACIÓN	PÁGINA EN LA QUE SE ENCUENTRA EN EL INFORME
4	<i>Por lo anterior expuesto <u>si bien es cierto que la hipótesis formulada en el Informe Policial de accidentes de Tránsito (IPAT) podría ser coincidente con las evidencias</u> también es cierto que la autoridad de tránsito debía dar cumplimiento a lo descrito en la (Resolución 001268 de 2012) y asignar igualmente una hipótesis al conductor de la buseta.</i>	38
5	<i>C. FACTOR HUMANO: Por parte de los tripulantes de la bicicleta, debe señalarse que efectivamente transitan sobre un espacio no adecuado debido a la orientación de vía, (...)</i>	42
6	<i>FACTOR INFLUYENTE: Este factor es atribuido a los menores tripulantes de la bicicleta al vulnerar el sentido circulación de la vía, además transitar excediendo la capacidad del velocípedo.</i>	43

De lo expuesto, es claro entonces establecer, como hipótesis del accidente de tránsito, la culpa exclusiva de la víctima Jhojan Andrey Nova Páez (QEPD), quién se desplazaba en la bicicleta junto con otros dos sujetos, quienes transitaban infringiendo las normas de tránsito, que como bien se saben son de estricto cumplimiento saber:

“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 transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

R-DA-005 enero de 2020

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

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

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

(...)"

De acuerdo con lo anterior, en el caso que nos ocupa se logra establecer que señor Jhojan Andrey Nova Páez (QEPD), violó su deber de autoprotección, constituyéndose en causa determinante de su daño.

Así las cosas, es dable colegir que la conducta imprudente de la víctima al desplazarse, en contravía e invadiendo el carril por donde venía el vehículo automotor, proscrita en el artículo 94 antes transcrito, fue la causa o conducta imprudente, con incidencia única, exclusiva y determinante del resultado dañoso, no así, la velocidad con la que circulaba el automotor, siendo importante no pasar por alto, que la bicicleta estaba siendo montada por tres jóvenes, hecho de más relevante para la responsabilidad asumida por éstos, al momento de producirse el accidente.

Por lo tanto, se debe presentar una exoneración de responsabilidad en cabeza de TRANSMILENIO S.A. ya que como se anotó con anterioridad la víctima infringió normas de imperativo cumplimiento que tienen como objetivo la protección de conductores de bicicleta como él, al movilizarse en la ciudad.

R-DA-005 enero de 2020

De manera que la causa del accidente de tránsito del señor Jhojan Andrey Nova Páez (QEPD), es su propia imprudencia, al omitir sus deberes como conductor de bicicleta. Por consiguiente, se tiene que la causa determinante del daño es la conducta de la víctima, la causa única y determinante del daño, y por lo tanto el nexo causal es inexistente en el caso que nos ocupa.

Al respecto, el H. Consejo de Estado se ha pronunciado de la siguiente manera:

"En síntesis, no se requiere para configurar la culpa exclusiva de la víctima que el presunto responsable acredite que la conducta de aquélla fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño; incluso, una participación parcial de la víctima en los hechos en modo alguno determina la producción del daño, sino que podría de manera eventual conducir a estructurar una concausa y, por lo tanto, a reconocer una proporcionalidad en la materialización del mismo y en su reparación." (Sentencia del 13 de abril de 2011, Rad. 20441, citando Sentencia del 13 de agosto de 2008, Exp. 17.042.)

Dicho lo anterior, el estudio de esta causal de exoneración se hace a partir de la gravedad de la culpa de la víctima, quien asumió las consecuencias de su actuación al invadir el carril y avanzar en sentido contrario encontrándose de frente con el automotor, siendo este hecho y omisión de la misma víctima la causa que generó el accidente y término con su propia vida, no respetar las señales de tránsito y no verificar los riesgos existentes al invadir el carril por donde avanzaba el automotor. En consecuencia, la víctima se sometió a los efectos que su actuar imprudente conllevó

Lo anterior, constituye una causal más para afirmar que TRANSMILENIO S.A. no se encuentra llamada a responder por los daños causados por la PROPIA VÍCTIMA, pues como se ha demostrado es él quien ha sido el responsable del daño ocasionado, aunado al hecho, de que no existe entre Transmilenio S.A. y el bus involucrado, ninguna clase de vínculo comercial, ni laboral.

INEPTITUD SUSTANCIAL DE LA DEMANDA.

Como corolario de lo expuesto, la demanda denota la carencia de fundamentos de hecho de las pretensiones frente a TRANSMILENIO S.A., siendo esto uno de los requisitos primordiales establecidos por el artículo 162 del CPACA que señala:

"ARTÍCULO 162. CONTENIDO DE LA DEMANDA. Toda demanda deberá dirigirse a quien sea competente y contendrá:

(...)

R-DA-005 enero de 2020

3. Los hechos y omisiones que sirvan de fundamento a las pretensiones, debidamente determinados, clasificados y numerados.

(...)"

Y es que de acuerdo con el medio de control interpuesto – REPARACIÓN DIRECTA-, no se enuncia siquiera cual es el hecho, omisión u operación administrativa **que dentro del marco de sus competencias sea cimiento para la reparación de la presunta FALLA EN EL SERVICIO en cabeza de mi representada.**

El transcribir las normas de creación y funcionamiento de TRANSMILENIO S.A. o el agregar el nombre de mi representada en la sustentación efectuada para las empresas privadas dentro del marco civil y comercial, no es óbice para que cumpla la obligación de presentar los hechos que correspondan frente a la entidad pública.

Dice la Corte Constitucional, en Sentencia 644 de 2011 al estudiar la acción de reparación directa:

"La técnica de la acción implica, por lo tanto, demostrar la ocurrencia y efectos de los fenómenos indicados y los daños causados con ocasión de los mismos, para deducir a partir de este juicio la indemnización de los perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante), y morales que se hayan ocasionado, al igual que los fisiológicos. Tal indemnización deberá siempre ser apreciable en dinero y, conforme con lo dispuesto en el artículo 16 de la ley 446 de 1998, tendiente a reparar integral y equitativamente los daños irrogados a las personas y las cosas, observando siempre los criterios técnicos actuariales."

En tal sentido, brilla por su ausencia prueba siquiera sumaria de una omisión como erróneamente lo pretenden hacer ver los demandantes YENNY PATRICIA PÁEZ RUBIO Y OTROS, que por cierto se encuentra delimitada por la jurisprudencia en el siguiente modo:

Dice la sentencia C-337 de agosto 19 de 1993 Corte Constitucional - Sala Plena en cuanto a la responsabilidad de las autoridades en el cumplimiento de sus obligaciones:

"(...) Resulta, entonces, aplicable al caso sub examine el aforismo que dice que "nadie está obligado a lo imposible". Lo anterior se justifica por cuatro razones:

a) Las obligaciones jurídicas tienen un fundamento en la realidad, ya que operan sobre un plano real; de ahí que realizan siempre una acción o conservan una situación, según sea una obligación de dar o hacer -en el primer caso- o de no hacer -en el segundo-. Ese es el sentimiento de operatividad real de lo jurídico. Lo imposible, jurídicamente no existe; y lo que no existe no es objeto de ninguna obligación; por tanto, la obligación a lo imposible no existe por ausencia de objeto jurídico.

R-DA-005 enero de 2020

b) Toda obligación debe estar proporcionada al sujeto de la misma, es decir, debe estar de acuerdo con sus capacidades; como lo imposible rebasa la capacidad del sujeto de la obligación, es desproporcionado asignarle a aquél una vinculación con un resultado exorbitante a su capacidad de compromiso, por cuanto implicaría comprometerse a ir en contra de su naturaleza, lo cual resulta a todas luces un absurdo.

c) El fin de toda obligación es construir o conservar -según el caso- el orden social justo. Todo orden social justo se basa en lo existente o en la probabilidad de existencia. Y como lo imposible jurídicamente resulta inexistente, es lógico que no haga parte del fin de la obligación; y lo que no está en el fin no mueve al medio. Por tanto, nadie puede sentirse motivado a cumplir algo ajeno en absoluto a su fin natural.

d) Toda obligación jurídica es razonable. Ahora bien, todo lo razonable es real o realizable. Como lo imposible no es real ni realizable, es irracional, lo cual riñe con la esencia misma de la obligación.

De acuerdo con lo anterior, es irracional pretender que el Estado deje de cumplir con los deberes esenciales a él asignados que son, además, inaplazables, por tener que estar conforme con las exigencias de uno o varios preceptos constitucionales que, en estas circunstancias, resultan imposibles de cumplir. (...)” (subrayas y negrilla, fuera de texto).

Adicionalmente, en relación con la responsabilidad de la administración por omisión vale la pena resaltar lo expuesto por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, con ponencia del Consejero Dr. Alier E. Hernández Enríquez en sentencia del 21 de febrero de dos mil dos (2002), radicación: 05001-23-31-000-1993-0621-01(12789):

“Debe determinarse, entonces, si el Municipio de Medellín, por medio de sus funcionarios y en ejercicio de sus competencias, se encontraba en posibilidad de impedir que todos los vehículos automotores que transitaban por su territorio incumplieran las normas mencionadas. Para ello debe tenerse en cuenta, en opinión de la Sala, que sus obligaciones de control y vigilancia respecto de dichos vehículos y concretamente de aquellos destinados a la prestación del servicio público de transporte son obligaciones de medio, que no suponen la garantía de un resultado. Dado el gran número de vehículos dedicados a esta actividad, es claro que sería materialmente imposible ejercer un control que tuviera esa finalidad, de manera que no podrá considerarse que cualquier accidente ocurrido como consecuencia de la violación de alguna norma por parte de quienes prestan el servicio es imputable a la administración, a menos que pueda demostrarse que la vigilancia no ha sido ejercida en términos racionales y que ello ha constituido, en un caso concreto, causa eficiente del perjuicio sufrido por la víctima.

R-DA-005 enero de 2020

(...)

*No puede considerarse, en estas condiciones, que una conducta omisiva del Municipio de Medellín haya contribuido a causar el accidente del que fue víctima el señor Giraldo Vargas; en efecto, **dada la relatividad de la obligación** a su cargo, así como el cumplimiento de la misma en los términos en que ha sido establecida y **de acuerdo con los estándares racionalmente exigibles**, se impone concluir que no se encontraba en posibilidad absoluta de interrumpir, en el caso concreto, el proceso causal que se inició con la conducta indebida de un tercero y culminó en la producción del daño, y que éste no le es imputable”. (Subrayas fuera del texto original).*

De otra parte, dicha corporación en Sentencia del diecinueve (19) de junio de dos mil ocho (2008), Magistrada Ponente Myriam Guerrero de Escobar, radicación No. 76001-23-31-000-1994-00736-01(15263), sostuvo en materia de falla en el servicio:

“La Sala, de tiempo atrás, ha dicho que la falla del servicio ha sido en nuestro derecho y continúa siendo el título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria del Estado; en efecto, si al Juez Administrativo le compete - por principio - una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual.

También ha sostenido que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2º inciso 2º, de que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades..., “ debe entenderse dentro de lo que normalmente se le puede exigir a la administración en el cumplimiento de sus obligaciones o dentro de lo que razonablemente se espera que hubiese sido su actuación o intervención acorde con las circunstancias tales como disposición del personal, medios a su alcance, capacidad de maniobra etc., para atender eficazmente la prestación del servicio que en un momento dado se requiera.”

Es que las obligaciones que están a cargo del Estado - y por lo tanto la falla del servicio que constituye su trasgresión -, han de mirarse en concreto, frente al caso particular que se juzga, teniendo en consideración las circunstancias que rodearon la producción del daño que se reclama, su mayor o menor previsibilidad y los medios de que disponían las autoridades para contrarrestarlo.

Se le exige al Estado la utilización adecuada de todos los medios de que está provisto, en orden a cumplir el cometido constitucional en el caso concreto; si el daño se produce

R-DA-005 enero de 2020

por su incuria en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria; si el daño ocurre, a pesar de su diligencia, no podrá quedar comprometida su responsabilidad.

*La jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que, en aquellos supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia **ha sido determinante** la omisión de una autoridad pública en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado, y el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro. En este sentido, se ha sostenido que:*

"1.- En casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado al particular tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a ésta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, o de su cumplimiento inadecuado, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una FALLA EN EL SERVICIO.

(...)

"2.- Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que a ella podía exigírsele; y, sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende.

"La falla de la administración, para que pueda considerarse entonces verdaderamente como causa del perjuicio y comprometa su responsabilidad, no puede ser entonces cualquier tipo de falta. Ella debe ser de tal entidad que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias en que debía prestarse el servicio, la conducta de la administración pueda considerarse como "anormalmente deficiente".

En ese orden de ideas, la Sala procederá a estudiar, de acuerdo con las pruebas obrantes en el proceso, si las entidades demandadas son responsables por los daños causados a los actores..."

Ahora bien, en materia de pruebas, dispone el Artículo 168 del CCA:

"ARTÍCULO 168. *En los procesos ante la jurisdicción en lo contencioso administrativo se aplicarán en cuanto resulten compatibles con las normas de este Código, las del*

R-DA-005 enero de 2020

Procedimiento Civil en lo relacionado con la admisibilidad de los medios de prueba, forma de practicarlas y criterios de valoración.”

De esta manera, el Código General del Proceso trata de la imperiosa necesidad de que cualquier decisión judicial se funde en las pruebas que oportunamente se alleguen al proceso, siendo deber de las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico perseguido. Con dichos insumos, el juez deberá analizar el acervo probatorio en conjunto, según las reglas de la sana crítica. Veamos:

“ARTÍCULO 164. NECESIDAD DE LA PRUEBA. *Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. Las pruebas obtenidas con violación del debido proceso son nulas de pleno derecho.*

(...)

ARTÍCULO 176. APRECIACION DE LAS PRUEBAS. *Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*

El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba.”

Observando las pruebas relacionadas por la parte actora, es notorio que ninguna de ellas tiende a fundar la presunta falla en el servicio de **TRANSMILENIO S.A.**, la cual ni siquiera se encuentra argumentativamente enunciada-

Es de anotar que el infortunado accidente donde falleció el señor JHOJAN ANDREY NOVA PÁEZ (q.e.p.d.) y de ahí como consecuencia la demanda, no obedece a una causa proveniente de incumplimiento alguno por parte de TRANSMILENIO S.A. de su objeto social de gestión, organización y planeación del Sistema de Transporte Masivo, o de no administrar correctamente la infraestructura.

Es importante resaltar que, los hechos del presente proceso no son el resultado de una acción u omisión por parte de TRANSMILENIO S.A o funcionario de la Entidad ya que el hecho es ajeno al desarrollo de la gestión de la Empresa.

EXCEPCIONES DE FONDO.

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

R-DA-005 enero de 2020

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.

EXCEPCIÓN GENERICA.

De igual forma solicito al Despacho conforme a lo establecido en el artículo 282 del Código General del Proceso declarar probada cualquier otra excepción de mérito nominada o innominada que aparezca probada o sea consecuencia de la argumentación expuesta, bien sea en este escrito de contestación o en el curso del debate.

OPOSICIÓN AL VALOR ESTIMATORIO DE LA CUANTÍA.

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 206 del Código General del Proceso, aplicable al presente trámite de conformidad con la remisión contemplada en el artículo 306 de la Ley 1437 de 2012, 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. No hay en la demanda explicación alguna de los valores reclamados por concepto de perjuicios de orden moral

R-DA-005 enero de 2020

subjetivos. 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.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Se invocan como fundamentos de derecho los artículos 172 y siguientes de la Ley 1437 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con las disposiciones contenidas en el artículo 96 y siguientes de la Ley 1564 de 2011 y las normas pertinentes del Código Civil Colombiano.

De igual forma 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.

MEDIOS DE PRUEBA.

Respecto de los medios de prueba, solicito de manera respetuosa se tengan en cuenta las siguientes probanzas:

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"*.

R-DA-005 enero de 2020

HECHOS NOTORIOS:

Téngase como hecho notorio cualquier hecho que la Ley considere como tal, los que pueden ser consultados por medio electrónicos en las páginas web de Distrito Capital y del Consejo del Distrito de Bogotá, entre otros.

También ténganse como hechos notorios toda información que se pueda consultar en internet.

AFIRMACIONES Y NEGACIONES INDEFINIDAS:

Téngase como afirmaciones y negaciones indefinidas las menciones que se hacen en la contestación a cada uno de los hechos de la demanda, dentro del alcance que señala la ley.

Lo anterior de conformidad con el inciso final del artículo 167 del Código General del Proceso, el cual establece:

“Artículo 167. Carga de la prueba.

Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

(...)

Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren prueba.” (Negritas y subrayado fuera de texto).

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 conjuntamente 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/Norma1.jsp?i=892>

R-DA-005 enero de 2020



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

- 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/Norma1.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/Norma1.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/Norma1.jsp?i=36852>

NOTIFICACIONES

Avenida El Dorado No. 69-76, Edificio Elemento, Torre 1, piso 5, Bogotá – Colombia, Horario: 7:00 a.m. a 4:30 p.m, a través del correo electrónico exclusivo para notificaciones judiciales notificaciones.judiciales@transmilenio.gov.co.

Cordialmente;

ELIANA SUÁREZ HERNÁNDEZ

C.C. No. 40.034.765 de Tunja (Boyacá)
T.P. No. 131.572 del C. S. de la J.
Apoderada de TRANSMILENIO S.A
Correo electrónico: elisuher@yahoo.com

R-DA-005 enero de 2020

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN B

Bogotá D.C., once (11) de mayo de dos mil once (2011).

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR Y OTROS
Demandados: TRANSMILENIO S.A. Y DISTRITO CAPITAL

REPARACIÓN DIRECTA
Apelación sentencia

Surtido el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a decidir los recursos de apelación interpuestos por las partes, contra la sentencia proferida el 24 de agosto de 2010, por el Juzgado 33 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá – Sección Tercera, que declaró administrativamente responsables a la Empresa del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. y a la sociedad CITI MOVIL S.A.

ANTECEDENTES

LA DEMANDA

El 6 de junio de 2007, los señores LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR, ATANASIO VARGAS NIEVES, SANDRA MILENA VARGAS QUIROGA, JULIO CESAR VARGAS QUIROGA y NAYIVE VARGAS QUIROGA, por intermedio de apoderado judicial, promovieron demanda en ejercicio de la acción de reparación directa consagrada en el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo contra el DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ y la sociedad TRANSMILENIO S.A., para que se le declare administrativamente responsable de los presuntos daños ocasionados por los hechos ocurridos el 11 de junio de 2005.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

2

HECHOS

1. El 11 de junio de 2005, Luz Amada Quiroga Aguilar y su hija Sandra Milena Vargas Quiroga tomaron un bus de Transmilenio en el norte, ya en la estación de Usme, continuando en mismo viaje, se pasaron a un bus Santa Librada, alimentador de Transmilenio. Este último bus era conducido por William Salamanca Muñoz.
2. En plena marcha, el bus cogió un hueco grande en vía y el golpe fue tan fuerte que Luz Amada Quiroga fue levantada de la silla y arrojada al piso del bus, donde tuvo que ser recogida.
3. Como consecuencia del abrupto golpe, la pasajera sufrió daños en la columna dorsal, del bus fue llevada al CAMI y de allí fue remitida a la Clínica San Nicolás, donde la intervinieron quirúrgicamente cinco días después.
4. La paciente estuvo incapacitada bastante tiempo y ha tenido que seguir en tratamiento. La Junta Regional de Calificación de Invalidez le señaló una pérdida de capacidad laboral de un 23.56% sobre un máximo de 50%.
5. A la fecha de presentación de la demanda, la Fiscalía Local No 34 de la Unidad Local 2ª de Bogotá estaba adelantando la investigación por lesiones.
6. El accidente tuvo lugar por dos motivos: la omisión del Distrito de tapan el hueco o en poner señales de prevención y la imprudencia del conductor del alimentador que no detuvo el bus ante el peligro.
7. El grupo familiar de Luz Amada Quiroga está conformado por su esposo Atanasio Vargas Nieves y sus hijos Sandra Milena, Julio Cesar y Nayive Vargas Quiroga.
8. Luz Amada Quiroga trabajaba como jefe de cocina del restaurante El Chorote del barrio Cedritos de Bogotá, donde devengaba alrededor de \$600.000 mensuales y con sus ingresos ayudaba al hogar.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

9. Con el accidente mencionado se causaron a los demandantes perjuicios materiales y morales.

PRETENSIONES DE LA DEMANDA

“PRIMERA: Declarar que los demandados son solidariamente responsables de todos los perjuicios causados a los demandantes con los hechos a que se refiere la presente demanda.

SEGUNDA: Como consecuencia de la anterior declaración, condenar a los demandados al pago solidario, a favor de Luz Amada Quiroga, de las sumas que por salarios y prestaciones sociales hubiera podido recibir, desde cuando se lesionó hasta cuando haya de vivir, de acuerdo con la tabla de mortalidad para una mujer de su edad, si no hubiera estado incapacitada o no hubiera quedado con la disminución de su capacidad laboral. Pido que la liquidación se haga con base en el salario que se demuestre devengaba.

TERCERA: Condenar a los demandados al pago de la suma equivalente al precio de cien salarios mínimos legales a favor de Luz Amada Quiroga, como indemnización por el daño fisiológico sufrido, el daño en la vida de relación y los dolores físicos soportados.

CUARTA: Como consecuencia de la primera declaración, condenar a los demandados al pago a favor de los demandantes del valor equivalente al precio de cien salarios mínimos legales mensuales, a la fecha de ejecutoria de la sentencia, como indemnización por el daño moral sufrido.

QUINTA: Disponer que las anteriores sumas devengarán intereses de mora a partir de ejecutoria de la sentencia, según lo dispuesto por el Art. 177 del C.C.A.

SEXTO: Condenar a los demandados al pago de las costas del proceso.”

ACTUACIÓN PROCESAL

Proferida la sentencia el 24 de agosto de 2010, las partes interpusieron recurso de apelación contra la citada providencia (folios 218 a 251 C-1),alzada que fue concedida por auto del 26 de octubre de 2010 (folio 267). Mediante auto del 2 de febrero de 2011, esta Corporación admitió el recurso presentado por las partes.

Por auto del 3 de marzo de 2011, se dispuso correr traslado a las partes por el término de común de diez días, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 5º del

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

artículo 212 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el artículo 67 de la Ley 1395 de 2010. Dentro del término señalado las demandadas presentaron alegatos.

DE LA SENTENCIA APELADA

En primer lugar el *a quo* consideró respecto de la legitimación de la sociedad de Transporte del Tercer Milenio S.A. y del Distrito Capital de Bogotá que la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado, ha distinguido entre la legitimación en la causa de hecho y la material, precisando que la falta de legitimación sustantiva no es una excepción de procesal de fondo. Así, indicó que el presente caso se acreditó la legitimación de hecho, dado que se formularon pretensiones en su contra y respecto de la material, consideró que es un asunto que se debe estudiar en el fondo del asunto.

Respecto de la excepción de cosa juzgada propuesta por la llamada en garantía CITI MOVIL S.A., consideró que en razón a que se encuentra probado que la señora Luz Amada Quiroga suscribió un acuerdo conciliatorio que hizo tránsito a cosa juzgada y en el que renunció a cualquier otra reclamación por los mismos hechos, de deber prosperar la excepción propuesta respecto de ésta. No obstante, indicó que como la señora Luz Amada Quiroga no es la única demandante, la excepción sólo prospera parcialmente, puesto que no se evidencia que haya existido acuerdo conciliatorio respecto de los demás demandantes.

Respecto de la excepción propuesta por el Distrito Capital de Bogotá denominada "*Inepta demanda por falta de jurisdicción y competencia y ruptura del fuero de atracción*", la cual tuvo como fundamento que los hechos acaecidos el 11 de junio de 2005, no son imputables a los demandados, toda vez que recaen en personas de derecho privado que deben ser juzgadas por la vía ordinaria, el *a quo* consideró que lo expuesto comprende una excepción previa que sólo tiene cabida en la jurisdicción ordinaria, más no en el proceso contencioso administrativo, en donde no existe la posibilidad de proponerlas, por cuanto el artículo 68 del Decreto

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

Ley 2304 de 1990, derogó expresamente el artículo 163 del Decreto Ley 01 de 1984.

Así, consideró que tales incidencias pueden generar en el trámite de un proceso contencioso administrativo una causa para recurrir el auto que admitió la demanda, o para solicitar una nulidad procesal, más no es una excepción de fondo, razón por la cual, el demandado debió de optar por recurrir dicho auto, pero como no lo hizo, a la fecha no tenía cabida.

En el caso en concreto, manifestó que conforme al material probatorio recaudado, se encuentra demostrado el daño antijurídico causado a la señora Luz Amada Quiroga Aguilar, puesto se corroboró que sufrió una lesión el 11 de junio de 2005 cuando se transportaba en un vehículo alimentador de Transmilenio, que le generó una disminución de la capacidad laboral del 23,56%, según lo dictaminado por la Junta Regional de Calificación de Invalidez.

Respecto del tema de la imputación, argumentó que en la demanda se afirmó que el accidente que sufrió la señora Luz Amada Quiroga obedeció al mal estado de la vía por la que transitaba el bus alimentador de Transmilenio que la transportaba, razón por la cual se dirigió la acción contra el Distrito Capital, sin embargo no se probó por ninguno de los medios probatorios cuál era el estado de la vía al momento de los hechos o que haya sido la causa eficiente para que se produjera el accidente.

Adicionalmente, el juez de primera instancia consideró que según lo previsto en el Decreto No. 759 del 4 de septiembre de 1998, el ente que tiene a su cargo la reparación de la malla vial es el Instituto de Desarrollo Urbano que no fue vinculado a la acción, por lo que concluyó que el Distrito Capital de Bogotá no tiene legitimación material en la causa por pasiva.

Respecto de la responsabilidad de la Empresa Transmilenio S.A. consideró que aunque no presta directamente el servicio público masivo de transporte, pues de conformidad con el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y el certificado de existencia y representación legal, tiene a su cargo la gestión, organización, planeación y explotación del transporte público masivo de pasajeros y se trata de una

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

sociedad por acciones del orden distrital que se somete al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado, no queda relevada del deber de responder por los hechos que se presenten en el servicio de transporte público masivo que coordina.

En lo relacionado con la sociedad CITI MOVIL S.A. llamada en garantía, indicó que está acreditado que en virtud del contrato de concesión No. 450 de 2003 que celebró con la Empresa Tercer Milenio, explotaba económicamente para la fecha de los hechos, el servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del sistema Transmilenio sobre las zonas de alimentación del sistema, por lo que es solidariamente responsable por los perjuicios reclamados.

Por lo anterior resolvió:

“PRIMERO: No dar prosperidad a la excepción de caducidad de la acción propuesta por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., por los motivos señalados en la parte considerativa.

SEGUNDO: Dar prosperidad parcial a la excepción de cosa juzgada propuesta por el llamado en garantía Sociedad CITI MOVIL S.A., respecto de la demandante LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR S.A., por las razones explicadas en la parte motiva.

TERCERO: Declarar la falta de legitimación material en la causa por pasiva del Distrito Capital de Bogotá.

CUARTO: Declarar administrativa y solidariamente responsables a la EMPRESA DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. y a la SOCIEDAD CITI MOVIL S.A., por los perjuicios morales causados a los señores ATANASIO VARGAS NIEVES, SANDRA MILENA VARGAS QUIROGA, JULIO CESAR VARGAS QUIROGA y a la joven NAYIVE VARGAS QUIROGA, debido a la lesión que sufrió la señora LUZ AMADA QUIROGA el 11 de junio de 2005, cuando transitaba en un bus alimentador del servicio público de Transmilenio S.A., que le generó una disminución de su capacidad laboral del 23,56%.

QUINTO: Como consecuencia de lo anterior, condenar solidariamente a la EMPRESA DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. y a la SOCIEDAD CITI MOVIL S.A., a pagar las siguientes indemnizaciones:

5.1. Por concepto de perjuicios morales a favor del señor ATANASIO VARGAS NIEVES, el valor equivalente en moneda legal colombiana, a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que a la fecha corresponden a la suma de DIEZ MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS (10.300.000.00) M/CTE.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
 Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
 Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
 Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

5.2. Por concepto de perjuicios morales a favor de la señora SANDRA MILENA VARGAS QUIROGA, el valor equivalente en moneda legal colombiana, a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que a la fecha corresponden a la suma de DIEZ MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS (10.300.000.00) M/CTE.

5.3. Por concepto de perjuicios morales a favor del señor JULIO CESAR VARGAS QUIROGA, el valor equivalente en moneda legal colombiana, a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que a la fecha corresponden a la suma de DIEZ MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS (10.300.000.00) M/CTE.

5.4. Por concepto de perjuicios morales a favor de la joven NAYIVE VARGAS QUIROGA, el valor equivalente en moneda legal colombiana, a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que a la fecha corresponden a la suma de DIEZ MILLONES TRESCIENTOS MIL PESOS (10.300.000.00) M/CTE.

SEXTO: Denegar las demás pretensiones de la demanda.

SÉPTIMO: Para el cumplimiento de este fallo se dará aplicación a lo dispuesto en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.

OCTAVO: Sin condena en costas."

La decisión la fundamentó en los siguientes elementos probatorios:

- Testimonio del señor WILLIAM SALAMANCA MUÑOZ, quien indicó ser el conductor del bus alimentador del Sistema Transmilenio, donde se lesionó la demandante (folio 153 C-1).
- Certificación expedida el Director de Asuntos Legales de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en la que indica que Transmilenio S.A., no es una empresa de transporte, no es dueña, ni afiliadora, ni arrendataria de vehículos de transporte público, no presta el servicio de transporte público y por ende no se encuentra registrada ni habilitada como empresa de transporte público en la ciudad de Bogotá (folios 151 y 152 C-1).
- Copia auténtica de las diligencias adelantadas por la Fiscalía 34 Local por el delito de Lesiones Personales Culposas en la persona de Luz Amada Quiroga, dentro de la cual se destacan los siguientes documentos:
 - Informe policial de accidente de tránsito No. 4 (folios 28 a 31 C-2).
 - Informe Ejecutivo -FPJ2 (folio 32 C-2).
 - Informes Técnicos Medico Legales de Lesiones Personales (folios 53 a 61 C-2).

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

- Interrogatorio del señor William Hernán Salamanca (folio 113 a 115 C-2).
- Acta de conciliación suscrita entre la demandante y la Aseguradora Seguros Bolívar (folio 140 C-2).
- Copia autentica del contrato No. 450 de 2003 "DE CONCESIÓN NO EXCLUSIVA, PARA LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR URBANO MASIVO DEL SISTEMA TRANSMILENIO SOBRE LAS ZONAS DE ALIMENTACIÓN DEL SISTEMA, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. "TRANSMILENIO S.A." Y EL CONSORCIO CITIMOVIL" (C-3):

DEL RECURSO DE APELACIÓN

- Empresa de Transporte del Tercer Milenio

En su recurso de apelación, argumentó que no compartía los argumentos del *a quo* y que llevaron a declarar solidariamente responsable a Transmilenio S.A., puesto que de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo 4 de 1999, el objetivo de dicha empresa es la gestión, organización y planeación del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y en su área de influencia bajo la modalidad de transporte automotor.

Así, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo 4 de 1999, en desarrollo de su objeto corresponde a Transmilenio S.A., en cumplimiento de sus 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*".

En consecuencia, la operación se realiza dentro de un esquema de gestión privado, utilizando la modalidad contractual de concesión, combinando de manera organizada los elementos del sistema para transportar un alto volumen de pasajeros, y así dar respuesta a sus necesidades de movilización. Para tal efecto, una vez surtido el proceso de licitación pública correspondiente, celebra con los

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

particulares seleccionados, contratos de concesión para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, bajo la explotación de la marca comercial Transmilenio en dos modalidades de operación: I) Concesionarios de la operación troncal y II) Operadores de alimentación.

Respecto de la operación de alimentación, argumentó que ésta se desarrolla a partir de la actividad de varios operadores privados, quienes desarrollan las actividades requeridas para la movilización de pasajeros desde áreas específicas urbanas o suburbanas de la ciudad hacia las estaciones de integración del sistema troncal, a través de servicios definidos conjuntamente con Transmilenio S.A., y que y tiene por objeto maximizar la ocupación de la troncal y la cobertura del sistema.

Indicó que los operadores del sistema alimentador se vinculan mediante la suscripción de los contratos con Transmilenio S.A., y su actividad está regulada contractualmente de acuerdo con las condiciones y reglas de operación que se establezcan en su oportunidad. Agregó que el operador de la alimentación tiene la responsabilidad de incorporar al servicio los vehículos de alimentación, así como el equipo necesario para la operación, el control y el mantenimiento de su parque automotor.

Por lo anterior, consideró que en el presente caso se debe declarar probada la falta de legitimación en la causa por pasiva, puesto que contrario a lo analizado por el *a quo*, Transmilenio no concurre de manera directa ni indirecta en la ocurrencia del daño que se indemniza, pues su objeto social no contempla la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, no tiene vehículos afiliados, ni está habilitada por autoridad competente para tal efecto.

Respecto a la responsabilidad solidaria declarada en primera instancia, indicó que la solidaridad tiene dos fuentes, la voluntad y la ley, y en la parte considerativa de la sentencia apelada no se argumentó nada en ese sentido.

Así, se debe tener en cuenta que además de no configurarse frente a Transmilenio, las hipótesis normativas que dan lugar a la solidaridad legal, no dan lugar a dicho vínculo con base en el acuerdo

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

convencional, puesto que en el contrato de concesión No. 450 de 2003 se establece en forma clara e inequívoca las condiciones y efectos de dicha relación contractual.

En efecto. En el citado acuerdo se indicó que *"El CONCESIONARIO asume el riesgo de la operación del servicio de transporte sin que esta genere responsabilidad alguna sobre TRANSMILENIO S.A. ni solidaridad frente a terceros"*.

Por último, argumentó que la imposición de la obligación de resarcir los daños morales padecidos por los familiares de la señora Luz Amada Quiroga, debió imponerse a título individual a la empresa concesionaria CITI MOVIL S.A., no sólo porque en los términos del contrato de concesión celebrado se asignó la asunción de riesgos derivados de la actividad a su cargo, implicando la ausencia de responsabilidad por parte de Transmilenio S.A., sino además porque la procedencia del llamamiento en garantía que en su momento asumió el juez, implica que por la ausencia jurídica de la figura, la condena resarcitoria de los perjuicios reclamados fuese impuesta al concesionario, que por virtud de la ley, el contrato 450 de 2003 y las garantías y pólizas de cumplimiento suscritas para efectos del vínculo contractual, es el llamado a garantizar el pago total del vínculo contractual, es el llamado a garantizar el pago total del daño que en desarrollo de su actividad pudo ocasionar.

➤ Llamada en garantía CITI MOVIL S.A.

Indicó que la actuación del señor William Salamanca conductor del vehículo de la llamada en garantía fue oportuna, diligente y con pericia, por lo que no hubo responsabilidad del mismo respecto de las lesiones que sufrió la señora Luz Amada Quiroga, toda vez que si bien es cierto, él ejercía una actividad peligrosa, no se puede en aras del concepto, establecer una responsabilidad objetiva respecto de dicha sociedad; pues ello ocurrió por la omisión de arreglar las respectivas vías del sector por la entidad encargada, como bien lo manifiesta el *a quo* al nombrar al Instituto de Desarrollo Urbano, como responsable de la malla vial. En consecuencia, consideró que en el presente caso está demostrado que en ningún momento hubo falla en el servicio en cabeza de la Transmilenio S.A. ni de

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

CITI MOVIL S.A. la cual funge como llamada en garantía por ser la propietaria del vehículo de transporte público alimentador.

Manifestó que la señora Luz Amada Quiroga Aguilar fue imprudente y no atendió las mínimas normas de seguridad, toda vez que no se sostuvo del pasamanos, medio de protección que está previsto para evitar accidentes, como el que ocurrió en el presente caso, pues son normas de seguridad de obligatorio cumplimiento para las empresas que son propietarias de vehículos de transporte público.

Argumentó que la sociedad CITI MOVIL S.A. es una sociedad comercial de capital privado y no una entidad pública, por lo que su régimen aplicable no es de derecho público. En consecuencia, consideró que sólo era sujeta a responder civilmente en el evento de que se declarara su responsabilidad por el accidente de tránsito, razón por la cual, se agotó dicha responsabilidad, puesto que se llegó a un acuerdo conciliatorio con la lesionada, por la suma de veinte millones de pesos.

Por lo anterior, solicitó revocar los numerales cuarto y quinto de la sentencia proferida el 24 de agosto de 2010, por el Juzgado 33 Administrativo del Circuito de Bogotá y en su lugar declarar probadas las excepciones propuestas.

➤ De la demandante

Manifestó que en el presente caso tanto el esposo como los hijos de la lesionada tienen derecho a una mayor suma por concepto de daño moral sufrido, ya que tanto las heridas como las secuelas dejadas por el accidente en la esposa y madre, son de gran consideración, al quedar incapacitada en un alto porcentaje para poder ayudar al sostenimiento del hogar.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

- La apoderada del Distrito Capital de Bogotá indicó que no es la entidad encargada del mantenimiento de la malla vial en la ciudad de Bogotá, y que no es la persona jurídica que presta el servicio de transporte, por lo que se debe confirmar la sentencia

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

de primera instancia en cuanto declaró su falta de legitimación en la causa por pasiva.

No obstante lo anterior, manifestó que convencionalmente no se pactó solidaridad alguna entre Transmilenio y Citi Movil, ni mucho menos, la atinente a la actividad de conducción de los vehículos realizada por el personal vinculado a Citi Movil, por lo que el daño moral que se imputa a título de solidaridad, no tiene lugar por ausencia de fuente que permita su nacimiento.

Agregó que el accidente por el cual se pretende la indemnización, al parecer ocurrió por el mal estado de la vía por la que transitaba el bus alimentador de Transmilenio, situación que no fue probada dentro del proceso, tal como lo consideró el *a quo* en su fallo. De igual forma, manifestó que ni la Empresa Transmilenio S.A., ni el Distrito Capital de Bogotá, son entidades encargadas del mantenimiento de la malla vial en la ciudad de Bogotá D.C., según lo previsto en las normas legales vigentes, las cuales señalan que el ente que tiene a su cargo la reparación de la malla vial en Bogotá es el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el cual no fue vinculado a la proceso.

Por lo anterior, solicitó se confirme el fallo de primera instancia, en cuanto declaró la falta de legitimación en la causa por pasiva del Distrito Capital de Bogotá y se revoque la obligación solidaria impuesta Transmilenio S.A., la cual desconoció el alcance y el contenido del contrato de concesión celebrado con Citi Móvil.

- El apoderado de Transmilenio S.A. reiteró los argumentos del recurso de apelación solicitando se revoquen los numerales cuarto y quinto de la sentencia de primera instancia, y en su defecto se declare su falta de legitimación por pasiva, toda vez que acorde con la estructura legal del sistema y las funciones que le fueron asignadas, ha dado cabal cumplimiento a sus obligaciones, imponiendo si a ello hay lugar, el pago de las indemnizaciones reconocidas a título individual a cargo de Citi Móvil S.A., no sólo por ser el sujeto de procesal llamado en garantía para el efecto, sino porque la ausencia del vínculo obligacional legal o contractual imposibilita la génesis de la solidaridad que se deprecia y, por ende, su concurrencia conjunta a la presunta reparación ordenada.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

CONSIDERACIONES

PRESUPUESTOS PROCESALES

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

En relacionado con el tema de la falta de jurisdicción planteada por el Distrito Capital en la contestación de la demanda, bajo el argumento de que los hechos acaecidos el 11 de junio de 2005, no son imputables a los demandados, toda vez que recaen en personas de derecho privado las cuales deben ser juzgadas por la vía ordinaria, la Sala encuentra que esta es la Corporación competente para conocer del asunto, en razón del recurso de apelación interpuesto por las partes y seguido contra el Distrito Capital de Bogotá y el Transmilenio S.A., al margen de la conclusión a la que llegó el *a quo* en el sentido de que no se comprometen los intereses de la patrimoniales de la entidad estatal.

Lo anterior en consideración a que, el Distrito Capital de Bogotá fue llamado a responder solidariamente con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, por lo que el *a quo*, asumió la competencia, con fundamento en el "fuero de atracción", conforme al cual cuando se formula una demanda, de manera concurrente contra una entidad estatal, cuyo conocimiento corresponde a la jurisdicción contenciosa administrativa y contra un sujeto cuyo juzgamiento corresponde a la jurisdicción ordinaria, aquélla adquiere competencia para definir la responsabilidad de todos los demandados. Es decir, que la jurisdicción contencioso administrativa atrae en términos de competencia a las personas privadas o públicas en asuntos no sometidos a esta jurisdicción y se vuelve competente para proferir sentencia en contra de éstas.

En efecto, la Sección Tercera del Consejo de Estado ha indicado al respecto¹:

"La teoría del fuero de atracción, de construcción jurisprudencial, basada en principios generales, fue inicialmente rechazada, aunque luego se aceptó bajo la condición de que se profiriera sentencia en contra de la persona pública sometida a

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del 11 de noviembre de 2009, Radicación número: 19001212331000199607003-01 (17.380), MP: Ruth Stella

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

la jurisdicción contenciosa, para finalmente considerarse, que aún en el evento de que la persona pública sometida a esta jurisdicción no fuera responsable, ésta conservaba la competencia para declarar la responsabilidad de la persona pública o privada atraída, porque dicha competencia se adquiría de forma definitiva y no provisional ni condicionada.

Esto porque en razón del principio de perpetuatio jurisdictionis, la jurisdicción y la competencia se definen conforme a las normas vigentes a la presentación de la demanda, y se conserva aún cuando ocurran hechos sobrevinientes (art. 21 del C.P.C.). Por lo tanto, el juez que asuma la competencia conforme a esas reglas, debe ser quien resuelva la controversia, a menos que el Legislador modifique dichas reglas durante el trámite del proceso. En tal caso, el cambio de competencia resulta válido por tratarse de normas procesales y, por lo tanto, de aplicación inmediata.

En ese orden de ideas, tanto en primera como en segunda instancia, la jurisdicción tiene competencia para proferir sentencia de mérito en relación con las pretensiones formuladas en contra de la sociedad Hugo Erney Cuervo Fernández y Cía. Ltda., aunque esas pretensiones sean negadas en relación con el municipio de Popayán, porque en razón del fuero de atracción, la competencia adquirida por la jurisdicción se mantiene. No se han expedido durante el trámite reglas nuevas procesales que implicaran modificación de esos criterios de atribución de competencia, la cual no está condicionada a la prosperidad de las pretensiones de la demanda en contra de la entidad pública demandada.

No sobra agregar que la imputación del daño a la entidad pública, que permite la aplicación del fuero de atracción debe ser seria, es decir, estar debidamente fundamentada. Asunto distinto es que, de acuerdo con los criterios jurídicos y las pruebas que obran en el expediente, el juez, en la sentencia, llegue a la conclusión de que la entidad pública no es responsable del daño. Por lo tanto, no es el capricho de la parte demandante lo que finalmente determina la jurisdicción competente, porque para tal efecto se requiere que en la demanda haga una exposición razonada de las circunstancias que permiten hacer esa imputación y que el juez considere, al momento de admitir la demanda que esos argumentos puedan considerarse jurídicamente razonables."

PROCEDIBILIDAD DE LA ACCIÓN

Considera la Sala que la acción de reparación directa impetrada por el apoderado judicial de la parte actora, prevista en el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo, es procedente, toda vez que se persigue la indemnización de los perjuicios causados a los demandantes con ocasión del accidente sufrido por la señora Luz Amanda Quiroga en hechos ocurridos el 11 de junio de 2005.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA.

LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR se encuentra legitimada en la causa por activa, toda vez que es de quien se predica el padecimiento el presunto daño sufrido el 11 de junio de 2005, dentro de un bus alimentador del sistema Transmilenio.

De igual forma, se encuentra legitimado su esposo **ATANASIO VARGAS NIEVES**, de conformidad con el registro civil de matrimonio aportado al proceso (folio 1 C-2).

En el mismo sentido, se encuentran legitimados sus hijos **SANDRA MILENA, JULIO CESAR** y **NAYIVE VARGAS QUIROGA**, según consta en los registros civiles de nacimiento aportados al proceso (folios 3 a 5 C-3).

Ahora bien, la legitimación por pasiva se encuentra en cabeza del **DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ**, puesto que este que se endilga la responsabilidad por el mantenimiento de la malla vial de Bogotá. Así el hecho de que el *a quo* haya declarado su falta de legitimación en la causa por pasiva, no significa que se pierda jurisdicción al ser la única entidad pública demandada, puesto que accidente del que se predica su responsabilidad, ocurrió dentro de dicho distrito y su responsabilidad al no reparar el presunto "hueco" que originó el accidente, debe ser establecida en el fondo del asunto.

De igual forma, se encuentra legitimado **TRANSMILENIO S.A.** puesto que existen imputaciones concretas en su contra, por considerarse que es la encargada del manejo de dicho sistema de transporte en la ciudad de Bogotá.

En consecuencia, la Sala entenderá como legitimados en la causa por pasiva tanto a **Transmilenio S.A.** como al **Distrito Capital de Bogotá**.

CADUCIDAD DE LA ACCIÓN.

Finalmente, encuentra la Sala que en el presente asunto no ha operado el fenómeno jurídico de la caducidad de la acción, toda vez que dentro del proceso

se indica que el accidente que dio origen a la

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

presente acción de reparación directa acaeció el 11 de junio de 2005 (folios 28 a 31 C-2). En consecuencia, al haberse instaurado la demanda ante los juzgados administrativos el 6 de junio de 2007, la demanda se presentó dentro del término de dos años, previsto por el numeral 8° del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo.

COMPETENCIA DEL SUPERIOR EN LA APELACIÓN DE SENTENCIAS:

De acuerdo con lo preceptuado por el artículo 133 del Código Contencioso Administrativo, los Tribunales Administrativos conocen en segunda instancia de los recursos de apelación interpuestos contra las sentencias dictadas en primera instancias por los Jueces administrativos, por lo cual no cabe duda acerca de la competencia de esta Corporación para desatar el recurso interpuesto.

No obstante, en cuanto a las facultades del *ad quem* al desatar la alzada, el artículo 357 del CPC., establece:

“La apelación se entiende interpuesta en lo desfavorable al apelante, y por lo tanto el superior no podrá enmendar la providencia en la parte que no fue objeto del recurso, salvo que en razón de la reforma fuere indispensable hacer modificaciones sobre puntos íntimamente relacionados con aquélla. Sin embargo, cuando ambas partes hayan apelado o la que no apeló hubiere adherido al recurso, el superior resolverá sin limitaciones.”

De igual modo, la jurisprudencia ha expuesto:

“La necesidad de repartir la labor judicial -bien por razones de interés público o privado, por economía funcional, por presunciones de mayor o menor idoneidad profesional de los dispensadores de justicia, por facilidad probatoria, etc.- determina la competencia, que viene a constituir la aptitud que la ley reconoce en un juez o tribunal para ejercer la jurisdicción con respecto a una determinada categoría de asuntos o durante determinada etapa del proceso De ahí que se diga que la competencia es la “medida” de la jurisdicción (Mattiolo).

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

Es sabido que la competencia se clasifica sobre la base de cinco factores fundamentales: el objetivo, el subjetivo, el territorial, el funcional y el de conexión. En virtud del factor funcional en estricto sentido, que es el que aquí interesa, el legislador toma en cuenta la diversa índole de las funciones que deben cumplir los jueces que intervienen en las distintas instancias de un mismo proceso (competencia por grados), de modo que habrá jueces de primera y de segunda instancia; pero se sabe además que el Código de Procedimiento Civil Colombiano aplica el factor funcional según la clase de función que el juez desempeña en un proceso, distinta del grado, y así por ejemplo tiene la Corte competencia funcional para conocer del recurso de casación o de revisión.

En relación con la competencia del Tribunal como juez ad quem o de segunda instancia en el conocimiento del proceso en virtud de apelación de la sentencia, es el artículo 357 del Código de Procedimiento Civil el que señala la órbita de la misma, al indicar que 'la apelación se entiende interpuesta en lo desfavorable al apelante, y por lo tanto el superior no podrá enmendar la providencia en la parte que no fue objeto del recurso, salvo que en razón de la reforma fuere indispensable hacer modificaciones sobre puntos íntimamente ligados con aquélla. Sin embargo, cuando ambas partes hayan apelado o la que no apeló hubiere adherido al recurso, el superior resolverá sin limitaciones'. De lo que se sigue que son dos las limitantes del Tribunal: en primer lugar, la materia sobre la que versa el estudio del Tribunal la puede circunscribir el recurrente a precisas materias, de modo que sólo sobre ellas habrá de pronunciarse el ad quem; y en segundo lugar la sentencia no puede ser reformada por el Tribunal en perjuicio del apelante único (reformatio in pejus). Sin embargo, si ambas partes apelaron o la que no lo hizo adhirió al recurso, o si es indispensable la reforma de un punto no impugnado por estar él ligado de modo íntimo con otro que ha de ser modificado, el Tribunal tiene competencia para modificar el punto o, en el primer evento, para conocer de modo

... como lo estableció la Corte recientemente: 'Este

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

*recurso al no ser limitado expresa o implícitamente por sus proponentes, a determinadas resoluciones del fallo, otorgaba al órgano jurisdiccional de segundo grado, amplia facultad para revisar la resolución judicial apelada en todo aquello que agraviase sus intereses, sin otra restricción que la resultante de la prohibición de reformar en perjuicio del apelante único, pues al tenor del artículo 357 del Código de Procedimiento Civil, el recurso de apelación debe considerarse interpuesto en tal extensión, es decir, en lo que desfavorezca al impugnante, pues esa es la regla que se aviene no sólo con el interés, sino con la personalidad del recurso' (Sentencia de Casación Civil 020 del 24 de febrero de 2003 Exp 6610). F.F.: art. 357 del C. de P.C."*²

En ese orden de ideas, se aprecia que la sentencia proferida el 24 de agosto de 2010, por el Juzgado Treinta y Tres Administrativo de Bogotá, fue apelada por los apoderados judiciales de la parte actora, Transmilenio S.A. y la llamada en garantía, esta Sala tiene competencia para conocer y resolver el proceso de forma panorámica.

RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE

De conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado responde patrimonialmente por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, que le sean imputables.

Tratándose de daños causados con automotores, la jurisprudencia ha expresado que el título jurídico bajo el cual debe estudiarse la responsabilidad es el régimen objetivo por la actividad peligrosa ante la potencialidad del daño. Así lo concluyó la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado³.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia 26/06/2003, M. P. : Dr. Jorge Santos Ballesteros, SENTENCIA 065, proceso 7058

³ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso, sentencia de febrero 14 de 1995, MP: Consuelo Sarria Olcos.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

Frente a la responsabilidad del Estado en actividades peligrosas, la Sección Tercera del Consejo de Estado ha considerado que el título de imputación aplicable no es la falla en el servicio sino el objetivo por riesgo, en los siguientes términos⁴:

La Sala ha sostenido que en los casos en los cuales se discute la responsabilidad del Estado por daños causados en ejercicio de actividades peligrosas, como ocurre en el caso de la conducción de vehículos automotores, aquél debe responder por los perjuicios que se ocasionen al realizarse el riesgo creado y sólo podrá exonerarse si demuestra una causa extraña en la producción del resultado.

(...)

Para definir la actividad como peligrosa, la Corporación ha sostenido⁵ que tanto la jurisprudencia del Consejo de Estado, como la de la Corte Suprema de Justicia, en sede de casación civil y la doctrina, han ensayado distintos criterios para definir que una actividad es peligrosa, cuando coloca a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y por lo tanto, sólo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto.

Así las cosas, siendo que en el presente caso se trata de establecer la responsabilidad de las demandadas en el ejercicio de una actividad riesgosa como lo es la conducción de un vehículo, la Sala aplicará el régimen de la responsabilidad objetiva por riesgo, debiéndose probar por la parte demandante el hecho de la administración (sin cualificación de conducta), el daño antijurídico y el nexo de causalidad con el riesgo creado por el artefacto peligroso. Por su parte, para que el Estado pueda exonerarse, le corresponde demostrar una causa extraña, bien por el hecho exclusivo determinante de la víctima o del tercero, o por una fuerza mayor.

V. DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO EN EL CASO CONCRETO.

⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del 13 de noviembre de 2008, Rad: 16529, MP: Myriam Guerrero de Escobar.

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del 13 de agosto de 2009, exp. 13.816.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

PROBLEMA JURÍDICO

Consiste en determinar, de conformidad con los medios de prueba allegados al plenario, si el Distrito Capital de Bogotá y Transmilenio S.A., son responsables de los daños presuntamente ocasionados a la señora Luz Amada Quiroga en hechos acaecidos el 11 de junio de 2005.

En orden a lo anterior, sea lo primera señalar que se procederá a establecer si en el presente proceso existen los elementos configurativos de la responsabilidad objetiva, para determinar si tal como lo determinó el *a quo* ésta se encuentra en cabeza de Transmilenio S.A. y la llamada en garantía CITI MOVIL S.A., deben indemnizar a quienes acuden demandando los perjuicios sufridos con ocasión del daño.

OCURRENCIA DEL HECHO

Frente a los hechos, relatados en la demanda y el material probatorio incorporado en el plenario, se encuentra demostrado que la señora Luz Amada Quiroga fue lesionada el 11 de junio de 2005, en un accidente en el que se vio involucrado un bus alimentador del sistema Transmilenio, lo cual se encuentra probado con el informe de informe policial de accidente de tránsito No. 4 (folios 28 a 31 C-2) y el informe ejecutivo FPJ2 de la Fiscalía General de la Nación por el Delito de Lesiones Personales.

De igual forma, obra dentro del plenario copia auténtica del acta de conciliación celebrada entre Luz Amada Quiroga y la apoderada de la Aseguradora "Seguros Bolívar" ante la Fiscalía, por los hechos que aquí se demanda y en la que se indicó (folio 140 C.2):

"5. RELACIÓN SUCINTA DE LOS HECHOS: (jurídicamente relevantes)
Como consecuencia del accidente ocurrido el 11 de Junio de 2005, en la carrera 1/d este con calle 77 sur, resultó lesionada la señora LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR, quien fuera atropellada por el vehículo de placas SIA 787 tipo ALIMENTADOR DE TRANSMILENIO, conducido por el señor WILLIAM HERNAN SALAMANCA MUÑOZ, por las lesiones sufridas se le fijó a la víctima

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
 Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
 Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
 Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

una incapacidad médico legal definitiva de 60 días y como secuelas presenta deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente.

(...)

6. PRETENSIONES DEL CITANTE:

Yo le propongo al señor WILLIAM HERNAN y a la apoderada de la Aseguradora "SEGUROS BOLIVAR S.A." la suma de veinte millones de pesos por concepto de indemnización por los daños y perjuicios por lesiones sufridas, descritas en el acápite anterior por la conducta generada en el accidente de tránsito del vehículo conducido por el señor WILLIAM HERNAN SALAMANCA MUÑOZ el día 11 de junio de 2005.

7. PROPUESTA DEL CITADO

Tanto el indicado como la apoderada de la Aseguradora "SEGUROS BOLIVAR S.A.", aceptamos la propuesta de la citante o víctima señora LUZ AMADA QUIROGA AGUILAR, pero para pagar la cantidad de los veinte millones de pesos (\$20.000.000) dentro de treinta (30) días calendario.
 Se le corre traslado a la denunciante o citante: Acepto la contrapropuesta."

De igual forma, obra dentro del expediente la declaración del señor WILLIAM SALAMANCA MUÑOZ, conductor del vehículo alimentador del Sistema Transmilenio, quien indicó (folio 153 C-2):

"La señora Juez PREGUNTA: SÍRVASE HACER UN RELATO ESPONTÁNEO DE LO QUE LE CONSTE EN RELACIÓN CON LOS HECHOS POR LOS CUALES SE HA SOLICITADO SU DECLARACIÓN. CONTESTÓ: Transitaba por la ruta que llevo en el momento ruta Santa librada, como conductor de un bus alimentador de Transmilenio, después de hacer un cruce en la intersección donde hay una señal de pare y transitando a una velocidad aproximada de 30 kilómetros por hora y una vez recorrido por el sitio escuche unos gritos en la parte de atrás del bus y unos 110 o 15 metros más adelante me ahorille (sic) y detuve el vehículo y vi. Que en la parte de atrás del bus se escuchaban algunos gritos y de inmediato me dirigí hacia allá pude ver que había una señora acostada en la parte de atrás del bus, quejando de un fuerte dolor en la cintura y por el testimonio de las demás personas pude saber que la señora se había caído de una silla (...) PREGUNTADO: SÍRVASE INDICAR SI LO RECUERDA LA FECHA DEL MENCIONADO ACCIDENTE: CONTESTADO: Fue el 11 de junio de 2005. Yo laboro desde el 2 de mayo de 2003 hasta la fecha ininterrumpidamente y fui quien conducía el bus donde resultó lesionada la señora Luz Amanda."

Así las cosas, se tiene demostrado con fundamento en el material probatorio allegado al proceso, el hecho de que el día 11 de junio de 2005, la señora Luz Amada Quiroga sufrió un accidente en el que se vio involucrado un bus alimentador del sistema Transmilenio.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

DAÑO:

Frente a este elemento de la responsabilidad, no tiene duda la Sala sobre las lesiones que sufrió la señora Luz Amada Quiroga, puesto que en el expediente obra el Informe de Medicina Legal en el que indicó que ésta presenta una deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente y que se le otorgó una incapacidad médico legal definitiva de 60 días (folio 61 C-2)

IMPUTACIÓN:

Como se indicó en el presente caso, se cuestiona la responsabilidad del Distrito Capital de Bogotá y de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., el primero de ellos por incumplir con su obligación de tapar el “hueco” que presuntamente obstruía la vía por la que el día de los hechos pasaba el alimentador de Transmilenio y el segundo, por la actuación del conductor del alimentador de Transmilenio al no frenar o no ver el hueco, circunstancias que ocasionaron los daños por los que se reclama.

En ese orden de ideas, la Sala encuentra que el mantenimiento de la malla vial en la ciudad de Bogotá no corresponde al Distrito Capital de Bogotá, sino al Instituto de Desarrollo urbano – IDU, el cual según lo dispuesto en el artículo 1º del Decreto 759 de 1998 “*Por medio del cual se modifica el Decreto 980 de 1997 y se aclara la asignación de una función*”, le corresponde:

“**Artículo 1º.-** Modificar el artículo tercero del Decreto 980 de 1997, el cual quedará así: “**Artículo 3º.-** En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2º del Acuerdo 19 de 1972, el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción, pavimentación de zonas de espacio público destinadas a la movilidad, tales como: vías, puentes vehiculares y peatonales, zonas verdes, zonas peatonales, andenes, monumentos públicos, separadores viales y obras complementarias, estarán o cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, así como la recepción e interventoría de las obras realizadas en zonas a desarrollar por urbanizadores o personas que adelanten loteos”. (negritas y subrayado fuera de texto).

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
 Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
 Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
 Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 19 de 1972 "Por el cual se crea y reglamenta el Instituto de Desarrollo Urbano" éste es un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente y su domicilio es la ciudad de Bogotá.

En ese orden de ideas, la Sala destaca que la responsabilidad que se debió endilgar por la presunta falta de mantenimiento de la malla vial en la ciudad de Bogotá, no correspondía al Distrito Capital de Bogotá, puesto que si bien el representante del Distrito, forma parte de junta directiva y además es el encargado del nombramiento del Director del IDU, el Instituto de Desarrollo Urbano tiene la capacidad jurídica para comparecer al presente proceso, además de ser la entidad encargada del mantenimiento de la malla vial, por lo que se negaran las pretensiones dirigidas en su contra.

Ahora bien, en lo relacionado con la Empresa del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., la Sala encuentra que el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo No. 06 de 1998, autorizó al Alcalde Mayor a través del Acuerdo No. 04 de 1999 para participar, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio **TRANSMILENIO S.A.**, la cual fue constituida bajo el régimen jurídico de las empresas industriales y comerciales. En efecto el citado acuerdo dispone:

"ACUERDO 04 DE 1999

(febrero 4)

por el cual se autoriza 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. y se dictan otras disposiciones.

EL CONCEJO DE SANTA FE DE BOGOTÁ, D.C.,

(...)

ACUERDA:

Artículo 1º.- 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.**

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
 Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
 Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
 Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.

Artículo 2º.- 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 3º.- Funciones. En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

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

7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.
8. Darse su propio reglamento, y
9. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes."

Así las cosas, la Sala encuentra que Transmilenio es una sociedad que tiene como finalidad 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 y que dentro de sus funciones se encuentra la de celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo con empresas privadas.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

En consideración a lo anterior, Transmilenio celebró con la sociedad CITI MOVIL S.A. (llamada en garantía) el contrato No. 450 de 2003 "DE CONCESIÓN NO EXCLUSIVA, PARA LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR URBANO MASIVO DEL SISTEMA TRANSMILENIO SOBRE LAS ZONAS DE ALIMENTACIÓN DEL SISTEMA, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. "TRANSMILENIO S.A." Y EL CONSORCIO CITIMOVIL", el cual tuvo el siguiente objeto (folio 9 C-3):

"CLAUSULA 2. OBJETO DEL CONTRATO

El presente contrato tiene por objeto otorgar en concesión no exclusiva, la explotación económica del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones que sean previstas en el contrato respectivo, otorgándosele al concesionario el permiso de operación para la prestación del servicio público de transporte automotor urbano masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. y su área de influencia, sobre las vías, servicios y recorridos que se requieran para la alimentación del Sistema Transmilenio dentro de la siguiente zona de alimentación, delimitada según las Unidades de Planeación Zonal."

De igual forma, en el citado contrato se indicó respecto de los riesgos del contrato (folio 162 y s.s. C-3):

"Capítulo 10 – Asignación de Riesgos del Contrato

CLAUSULA 104. DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO

Para todos los efectos legales, se entenderán incluidos dentro de los riesgos propios del negocio del operador todos aquellos que no sean atribuidos expresamente a TRANSMILENIO S.A., así como los demás que no sean explícitamente excluidos de la órbita de responsabilidad del CONCESIONARIO según las cláusulas del presente contrato.

CLAUSULA 105. RIESGOS DEL CONTRATO ATRIBUIDOS AL CONCESIONARIO.

El CONCESIONARIO asumirá en su totalidad los riesgos que se deriven del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión, y será responsable frente a TRANSMILENIO S.A., como obligación de resultado, por la regularidad y el cumplimiento de las condiciones mínimas requeridas para la

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

operación de la alimentación dentro del Sistema Transmilenio, asumiendo, por lo tanto, los costos, gastos y medios que se requieren a dicho efecto.

(...)

El CONCESIONARIO asume el riesgo de la operación del servicio de transporte sin que esta genere responsabilidad alguna sobre TRANSMILENIO S.A., ni solidaridad frente a terceros.

Por la distribución del presente contrato, el CONCESIONARIO acepta la distribución de riesgos efectuada entre las partes en el presente negocio, reconoce que obtenga como participación en el resultado de la explotación de la actividad de transporte, es considerado y será considerado, para todos los efectos legales, de manera clara e irrevocable, como una remuneración suficiente y adecuada a la distribución de riesgos del contrato.

EL CONCESIONARIO se compromete a asumir los riesgos que se le presenten y a mitigarlos mediante la obtención de asesoría especializada en los aspectos técnico, financiero, jurídico y tributario, que le permitan cubrir las contingencias previsibles para estructurar un negocio viable sobre los escenarios realistas que tengan en cuenta las limitaciones y condiciones aplicables a la actividad contratada, en los términos y condiciones contempladas en el presente contrato.

(...)

CLAUSULA 109. RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS

La responsabilidad del CONCESIONARIO frente a terceros, es la que surja de la legislación aplicable a cada caso. EL CONCESIONARIO es el responsable de los daños y perjuicios que se produjeran por su causa, la de sus dependientes, la de sus bienes muebles e inmuebles, por lo que el personal por él empleado o contratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus subcontratistas. TRANSMILENIO S.A. no será responsable frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el CONCESIONARIO con aquellos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni sus empleados, agentes, representantes o contratistas, y bienes."

Por lo anterior, la Sala comparte los argumentos expuestos por Transmilenio S.A., en el sentido de que las cláusulas contractuales deben ser interpretadas buscando el efecto para el cual fueron concedidas, en el presente caso, trasladar al concesionario, las obligaciones propias de la ejecución del contrato de explotación del servicio público de transporte de pasajeros, por lo que de conformidad con las funciones de dadas a Transmilenio y la asignación de riesgos pactada en el contrato, se negaran las pretensiones en contra de dicha sociedad.

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
 Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
 Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
 Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

Ahora bien, con fundamento en el citado contrato Transmilenio S.A. solicitó dentro del presente proceso, se llamara en garantía a la sociedad CITI MOVIL S.A., solicitud que fue resuelta por el *a quo* mediante auto del 10 de marzo de 2009, en el que se dispuso citar a dicha sociedad.

No obstante, como quiera que la entidad llamante para el caso en concreto no resulta responsable, por las razones antes expuestas, no habrá lugar a estudiar la responsabilidad patrimonial del llamado en garantía, tal como lo ha considerado en la Sección Tercera del Consejo de Estado, así⁶:

“2, Llamado en garantía.

Como quiera que la entidad llamante no resultó condenada al pago de la obligación indemnizatoria originada en el daño antijurídico causado, por las razones antes expuestas, no habrá lugar a estudiar la responsabilidad patrimonial del llamado en garantía⁶.

Sobre el particular, resulta pertinente citar lo dicho por la Sala en Auto del 6 de octubre de 1994, exp., 9803: “...**la suerte de la relación parte demandada-tercero está condicionada, en principio, del éxito de la relación principal. En este sentido que puede hablarse de que es accesoria. Así, si no prospera la principal no podrá existir pronunciamiento alguno en la resolutive sobre la segunda relación: se aclara, sí, que aún en el evento de la prosperidad de la primera relación no será forzosa la prosperidad de la segunda, porque ésta tiene unos alcances y efectos diferentes. Así podrá resultar condenada la entidad y absuelto el llamado cuando no se demuestre el dolo o la culpa grave cometida por éste en el ejercicio de sus funciones**”.

(Negritas fuera de texto).

Así las cosas, dado que dentro del proceso se encuentra que, las imputaciones que le fueron realizadas al Distrito Capital de Bogotá y a Transmilenio, no tienen lugar, puesto que no son las llamadas a responder por los daños presuntamente causados a los demandantes, la Sala revocará sentencia de primera instancia que declaró solidariamente responsable a la sociedad Transmilenio S.A. y la Sociedad CITI MOVIL S.A.

Lo anterior en razón a que el Distrito Capital de Bogotá, no es el encargado del mantenimiento de la malla vial en la ciudad de Bogotá y Transmilenio S.A. no es la sociedad encargada de responder frente a terceros por los riesgos inherentes a

⁶ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del 24 de noviembre de 2005,

Magistrado Ponente: DR. CARLOS ALBERTO VARGAS BAUTISTA.
Referencia: Exp. No. 110013331033 2007 00137
Demandante: LUZ AMADA QUIROGA Y OTROS
Demandado: TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá y, respecto de la sociedad CITI MOVIL S.A., puesto que ésta compareció al proceso en virtud del llamamiento realizado por Transmilenio S.A. y al no prosperar las pretensiones respecto de Transmilenio S.A., resulta improcedente entrar a establecer la responsabilidad del llamado.

COSTAS

De otra parte, el artículo 171 del C.C.A. establece que la condena en costas procede cuando se advierte una actuación temeraria o de mala fe en la parte vencida en el proceso. No obstante, observada la actuación que reposa en el expediente, la Sala no encuentra mérito para proferir condena en costas a ninguna de las partes.

En mérito de lo expuesto, el **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA - SECCIÓN TERCERA - SUBSECCIÓN B**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO: REVOCAR la sentencia proferida el 24 de agosto de 2010 por el Juzgado Treinta y Tres Administrativo de Bogotá mediante la cual se declaró administrativa y solidariamente responsable a la Empresa del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y a la Sociedad Citi Movil S.A.

SEGUNDÓ: Negar las pretensiones de la demanda.

TERCERO: Sin condena en costas



Régimen Legal de Bogotá D.C. © Propiedad de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	
Decreto 156 de 2011 Alcalde Mayor	
Fecha de Expedición:	11/04/2011
Fecha de Entrada en Vigencia:	
Medio de Publicación:	

DECRETO 156 DE 2011

(Abril 11)

"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"

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, los artículos 3 y 20 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los numerales 1,3 y 4 del artículo 38, el artículo 39 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el Decreto Distrital 319 de 2006, y,

CONSIDERANDO:

Que el literal b) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 establece como uno de los principios rectores del transporte la intervención del Estado en la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el artículo 3° ídem en el numeral 1° se señala como uno de los principios del transporte público, el 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".

Que el artículo 44° íbidem establece que los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo y deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y a su infraestructura en la respectiva Entidad Territorial y reflejar las propuestas programáticas de los Gobernadores y Alcaldes.

Que mediante el Acuerdo Distrital 308 de 2008 se adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá, D. C., 2008 - 2012 *"Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor"*, el cual dentro del Objetivo Estructurante



Derecho a la Ciudad definió, en el numeral 6 del artículo 11, el Programa "Sistema Integrado de Transporte Público" para *"Mejorar la movilidad a partir de la articulación operacional y tarifaria de los diferentes modos de transporte público, y el desarrollo de estrategias para la inclusión de otras modalidades de transporte público y su infraestructura, con visión de integración regional y optimización de los recursos."*

Que dentro de las metas del citado Proyecto, contenidas en el numeral 3 del artículo 38 del Plan de Desarrollo, se encuentran las de organizar las rutas para la operación del transporte público, disminuyendo la sobreoferta de buses del servicio público existente, e integrar el sistema de transporte público colectivo, masivo e individual, entre otras.

Que el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, *"por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte "*, determina que *"Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. (...). "*

Que el Decreto Nacional 170 de 2001, reglamentario del transporte público terrestre colectivo en el radio de acción distrital y municipal señala, en su artículo 10, como autoridad de transporte, al Alcalde municipal o distrital o en los que éstos deleguen tal atribución. Asimismo, el Alcalde Mayor es autoridad de tránsito en el Distrito Capital, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 y en concordancia con la Ley 1383 de 2010.

Que de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 1421 de 1993, numerales 1, 3 y 4 del artículo 38, el Alcalde Mayor tiene atribuciones para hacer cumplir la Constitución, la Ley, los decretos del Gobierno Nacional y los Acuerdos del Concejo; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito; y ejercer la potestad reglamentaria expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarias para asegurar la debida ejecución de los Acuerdos.

Que de conformidad con los artículos 38-6 y 53 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Alcalde Mayor como Jefe de la Administración, cumple sus atribuciones a través de las Secretarías, Departamentos Administrativos y entidades descentralizadas, entre los cuales distribuye los negocios según su naturaleza.

Que conforme lo dispone el artículo 3° de la Ley 336 de 1996, las autoridades deben dar prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, mandato que en el caso del Distrito Capital se implementará a través del Sistema Integrado de Transporte Público, el cual contempla la operación del transporte masivo en la ciudad.



Que el artículo 104 del Acuerdo 257 de 2006, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones, establece como misión del sector movilidad, garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

Que el Decreto 319 De 2006, *"Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones"*, establece en el artículo 17 la Etapa de Integración, en la que la Administración Distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas.

Que la Ley 336 de 1996 tiene como objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Que el artículo 20 de la citada ley 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 se prevé una alteración al servicio originada en la disminución de vehículos en operación propia de la adopción de esquemas de transporte masivo, no en una (1), sino en la totalidad de las sesenta y seis (66) empresas habilitadas en el modo colectivo.

Que una de las situaciones que se prevé altere el servicio es la disminución del parque por efecto de la desintegración de vehículos con destino al Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio y por el cumplimiento de cuotas de desintegración para ingreso de vehículos de transporte masivo, disminución que debe mantenerse durante la migración al Sistema Integrado de Transporte Público, por lo que la ciudad debe reducir su capacidad transportadora global aún por debajo de la mínima de la ciudad para alcanzar el parque automotor del Sistema Integrado.



Que a la fecha Transmilenio S.A, ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, adjudicó las trece (13) zonas operacionales del Sistema Integrado de Transporte Público, con lo que han de iniciarse las actividades tanto del transporte colectivo actual en la migración al nuevo Sistema, como las de los adjudicatarios del mismo, para incorporar la flota y desintegrar la que no será utilizada en el Sistema.

Que las condiciones de operación durante la transición al Sistema Integrado de Transporte Público deben satisfacer la demanda de los usuarios, y atendiendo al nuevo esquema que será implementado en forma paulatina, de forma que se mantengan los servicios prestados por el transporte colectivo mientras que serán retirados en forma gradual, coincidiendo con el montaje, también gradual, del Sistema Integrado.

Que el Decreto 309 de 2009 establece en su artículo 6° la integración del Sistema Integrado de Transporte Público de forma gradual bajo los principios de progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad.

Que el artículo 7° del Decreto 309 de 2009 le asignó a la Secretaría Distrital de Movilidad las funciones de: 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 distrital, que ejercerá con el acompañamiento permanente del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.

Que en la jurisdicción Distrital circulan servicios de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera cuyos recorridos y destinos son coincidentes con los del servicio de transporte colectivo y masivo, por lo que se prevé la necesidad de introducir modificaciones a los recorridos y destinos autorizados dentro de la jurisdicción Distrital, para la operación del Sistema Integrado de Transporte Público.

Que el artículo 53 del Decreto Nacional 170 de 2001 prevé que *"En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a remplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año. En el entretanto y para efectos de la capacidad mínima exigida a la empresa, no se tendrá en cuenta este vehículo."*

Que por efecto de la transición al Sistema Integrado de Transporte Público, el plazo de un (1) año previsto en el artículo 53 del Decreto Nacional 170 de 2001, para la reposición de equipos de transporte público colectivo, deberá suspenderse para quienes se hayan vinculado a las empresas adjudicatarias del Sistema Integrado de Transporte Público.



Que durante la transición, por efecto de la disminución del parque de transporte colectivo, se hace necesario reducir los horarios de restricción vehicular del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que la Secretaría Distrital Movilidad en coordinación con el ente gestor Transmilenio, adoptaron un cronograma para la implementación del Sistema Integrado de Transporte, el cual se incorporó en los contratos de concesión suscritos en virtud de la Licitación Pública No.TMSA-004 de 2009

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. Etapa de Transición. 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.

Artículo 2°. Medidas durante la etapa de transición. La Secretaría Distrital de Movilidad, como autoridad de transporte en Bogotá, D.C., adoptará las medidas tendientes a garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en la ciudad y cubrir el surgimiento de condiciones especiales de demanda derivadas de la migración al transporte masivo durante la etapa de transición, en el marco de las disposiciones constitucionales y legales que rigen la materia, en especial, conforme a las previsiones de la Ley 336 de 1996, artículo [20](#), y el Decreto Distrital 309 de 2009, artículo [10](#).

Artículo 3°. Coexistencia de Servicios. Durante la etapa de transición, los servicios del SITP podrán operar simultáneamente con las rutas del sistema de transporte público colectivo, sólo hasta la fecha en que la autoridad de transporte le comunique por escrito a la empresa de transporte colectivo la orden de suspenderlos, de acuerdo con los planes graduales de implementación de rutas que le comunique el Ente Gestor.

Artículo 4°. Suspensión del término de reposición. Por efecto de la transición al Sistema Integrado de Transporte Público, el plazo de un (1) año previsto en el artículo [53](#) del Decreto Nacional 170 de 2001, para la reposición de equipos de transporte público colectivo, se entenderá suspendido para quienes se hayan vinculado a las empresas adjudicatarias del Sistema Integrado de Transporte Público. Iniciada la operación de la primera zona del SITP, el plazo continuará corriendo, para su ejercicio por parte de los operadores de transporte del citado Sistema.

Artículo 5°. Restricción de circulación vehicular del transporte público colectivo en el radio de acción distrital. Durante la etapa de transición, la restricción de circulación vehicular del transporte público colectivo en el radio de



acción distrital será la establecida en artículo siguiente, siempre que TRANSMILENIO S.A. le certifique a la Secretaría Distrital de Movilidad el inicio de la obligación contractual contenida en los contratos de operación del SITP frente a la chatarrización del parque automotor actual, para proceder a realizar el desmonte gradual de la medida.

TRANSMILENIO S.A. deberá certificar a la Secretaría Distrital de Movilidad el avance del 50% de la chatarrización prevista en la etapa preoperativa de los contratos de operación del Sistema, con el fin de proceder a eliminar la medida de restricción vehicular al transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Artículo 6°. La restricción de circulación vehicular del transporte público colectivo en el radio de acción distrital de que trata el artículo anterior, quedará como sigue:

Día	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	Semana 5
Lunes	1	7	3	9	5
Martes	2	8	4	0	6
Miércoles	3	9	5	1	7
Jueves	4	0	6	2	8
Viernes	5	1	7	3	9
Sábado	6	2	8	4	0

Concluida la quinta semana, el ciclo se reinicia.

La restricción no se aplicará los domingos ni festivos.

Parágrafo: Los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros con restricción podrán circular con no más de un (1) acompañante, únicamente para atender labores de mantenimiento, alistamiento, reparación o revisión técnico mecánica, portando en un lugar visible aviso que exprese claramente que se encuentran fuera de servicio.

Artículo 7°. **Actuaciones o medidas especiales en materia de movilidad.** La Secretaría Distrital de Movilidad podrá, en el marco de la etapa de transición del SITP, y con miras a mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad (o de áreas específicas), adoptar medidas relativas al uso de carriles, calzadas o vías preferenciales o exclusivas para transporte público o para tipologías específicas de éste en horarios o corredores definidos, determinación de paraderos de transporte público especiales, variación de recorridos de vehículos de transporte por carretera en su trayecto por el Distrito Capital, así como a restringir puntos de cargue y descargue y de estacionamientos permitidos, para lo cual dictará los actos y definirá los procedimientos necesarios.



Artículo 8°. Vigencia: El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, a los 11 días del mes de abril del año 2011

SAMUEL MORENO ROJAS

Alcalde Mayor

FERNANDO ÁLVAREZ MORALES

Secretario Distrital de Movilidad

DECRETO DE 2009

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 309 (Julio 23 de 2009)

“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”

**EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.,
En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; artículos 1 y 3 de la Ley 105 de 1993; artículos 3, 5 y 8 de la Ley 336 de 1996, numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Decreto Distrital 319 de 2006, y,**

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos 1, 2, 322 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo 2º de la Ley 105 de 1993, señala que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará 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 en los artículos 2º y 3º de la Ley 336 de 1996

se establece como prioridad esencial del Estado la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, “las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.

Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 336 de 1996, “El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes”.

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el artículo 3º del Decreto Nacional 3109 de 1997 define el transporte masivo de pasajeros como aquel servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Que el sistema de transporte masivo de Bogotá, incorpora un componente flexible el cual se presta a través de vehículos de transporte terrestre automotor.

Que de conformidad con los artículos 1000 y 1001 del Código de Comercio, el transporte de personas, en cuanto al pago del pasaje, las condiciones de seguridad y las especificaciones del boleto de transporte,

se registrará por los reglamentos oficiales que se expidan para el efecto.

Que en estos términos, corresponde a las autoridades distritales ejercer la potestad reglamentaria para garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo.

Que el Alcalde Mayor es la máxima autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en virtud de lo establecido por la normatividad de transporte nacional y por el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito y el artículo 10 del Decreto Nacional 170 de 2001.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de transporte masivo 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 sobre las facultades del Alcalde Mayor, en materia de transporte público, se ha pronunciado la Sección Primera del Consejo de Estado, mediante sentencia 25000 2324 000 2003 00834 02, con ponencia del Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, el 26 de abril de 2007, en la que se reafirma que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de Transporte en el Distrito Capital y tiene la competencia legal y reglamentaria para dictar los criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Que el Decreto Distrital 319 de 2006, "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones", establece la necesidad de integrar los sistemas de transporte público, con el fin de garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la libre circulación por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible en la ciudad de Bogotá.

Que mediante el Acuerdo 4 de 1999 "Por el cual se autoriza 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. y se dictan otras disposiciones", el Decreto 831 de 1999 "Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones" y el Decreto 486 de 2006 "Por el cual se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A." se definieron las competencias y funciones de Transmilenio S.A. frente al sistema de transporte masivo de la ciudad.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido realizando la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, la cual se adelantó con base en lo ordenado por el Plan Maestro de Movilidad y los resultados de dichos estudios se incorporan al presente Decreto.

En mérito de lo anteriormente expuesto,

DECRETA:

CAPITULO I ASPECTOS GENERALES

ARTÍCULO 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público. Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

PARÁGRAFO.- La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. Posteriormente y de acuerdo con el cronograma que se defina por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional definidas por el Alcalde Mayor, se integrará el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el artículo 14 del Decreto Distrital 319 de 2006. Este cronograma deberá ser revisado y ajustado periódicamente de conformidad con los resultados de los estudios previos y con el desarrollo de ejecución de las obras.

ARTÍCULO 2°.- Eje Estructurante. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.

ARTÍCULO 3°.- Régimen Aplicable. El SITP de Bogotá, D.C., se estructurará 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 presente acto administrativo.

En consecuencia, el acceso al servicio público que se prestará a través del SITP requerirá, en todos los casos, de la celebración de contratos de concesión, adjudicados en licitación pública, bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Nacional 3109 de 1997, deberán incluirse con precisión en los respectivos pliegos de condiciones.

ARTÍCULO 4º.- Valoración del Impacto Fiscal. Los procesos de contratación del SITP deberán agotar los procedimientos establecidos en el Distrito Capital para el trámite de obligaciones contingentes contractuales.

Para todos aquellos aspectos que en la implementación del SITP puedan generar impacto fiscal, deberá solicitarse concepto de viabilidad a la Secretaría Distrital de Hacienda para lo cual deberán cumplir los requisitos que establezca en los temas de su competencia exclusiva.

ARTÍCULO 5º.- Objetivos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Para el logro de los fines del Plan Maestro de Movilidad, además de los establecidos expresamente en dicho Plan, se establecen los siguientes objetivos específicos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario:

1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
2. Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.
3. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.
5. Modernizar la flota vehicular de transporte público.
6. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros.

7. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la información; la gestión de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

8. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.

9. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

ARTÍCULO 6º.- 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.

ARTÍCULO 7º.- 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.

ARTÍCULO 8º.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.

ARTÍCULO 9º.- Garantía de la continuidad del servicio. 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 y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía.

ARTÍCULO 10°.- Vigencia de los permisos de operación: 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, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.

PARÁGRAFO.- Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP. A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.

CAPÍTULO II OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 11°.- Modelo Operacional. El SITP operará de acuerdo con una arquitectura de rutas jerarquizadas, la cual comprende los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones y paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular.

El SITP se organizará bajo el modelo de operación por zonas. El número, características, ubicación geográfica y condiciones de operación de las zonas serán definidos en los estudios técnicos, financieros y jurídicos elaborados para tal fin, lo cual será reflejado en las exigencias y requisitos contenidos en los pliegos de condiciones de las Licitaciones Públicas para la operación del Sistema.

ARTÍCULO 12°.- Tipología Vehicular. La flota de vehículos destinada a la operación del SITP, operará

bajo los criterios de estandarización de equipos, uniformidad de la flota, accesibilidad para la población discapacitada o con movilidad reducida, cumplimiento de las disposiciones técnicas y ambientales que se definen en las normas jurídicas, en los estudios técnicos y en los pliegos de condiciones.

Los estudios técnicos y los pliegos de condiciones definirán las características de la flota actual del sistema de transporte público colectivo con la cual iniciará la operación del SITP y las pautas para la racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

PARÁGRAFO 1°.- A partir de la publicación del presente Decreto, la reposición de vehículos del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, únicamente podrá efectuarse por un vehículo nuevo, de acuerdo con la demanda a ser atendida, con el número de vehículos que se reemplazan, y con su capacidad, según reglamentación y/o acto administrativo que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

No obstante lo anterior, la reposición de flota durante la etapa previa al inicio de operación del SITP no genera derecho alguno frente a la participación futura en este Sistema, ni frente al Distrito Capital, por lo cual es responsabilidad exclusiva del propietario que la efectúe.

PARÁGRAFO 2°.- La reposición de vehículos de transporte público colectivo para el transporte masivo actual, continuará rigiéndose por lo establecido en los contratos de concesión vigentes del Sistema Trans-Milenio y en las disposiciones que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

CAPÍTULO III ESQUEMA EMPRESARIAL Y DEMOCRATIZA- CIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

ARTÍCULO 13°.- Esquema Empresarial de Prestación del Servicio. Las empresas operadoras del SITP serán las responsables de la prestación del servicio público de transporte, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en el reglamento de operación que expida el ente gestor, a cambio de la remuneración definida contractualmente y bajo las condiciones señaladas por el ente gestor del SITP.

Las zonas del SITP sólo podrán ser operadas por empresas con condiciones financieras y organizacionales suficientes para asumir la responsabilidad de toda la flota necesaria para la operación, según lo establecido en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en los contratos de operación.

PARÁGRAFO.- Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma en los términos que se definan en los pliegos de condiciones de la licitación.

ARTÍCULO 14°.- Contratación de Conductores. Corresponderá a las empresas operadoras del SITP contratar a los conductores de los vehículos que prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y lo establecido en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente.

ARTÍCULO 15°.- Principios para la Democratización. Para hacer efectivo el mandato de democratización establecido en el Plan Maestro de Movilidad y demás normas concordantes, se establecen los siguientes principios para la implementación del SITP:

1. Propiciar, en los nuevos contratos de operación, la participación del mayor número posible de propietarios actuales de vehículos de transporte público colectivo matriculados en Bogotá. El pliego de condiciones definirá las condiciones y calidades que se exigirán a los propietarios que participen como proponentes en la licitación de operación. En todo caso, la calidad de propietario se acreditará a partir de la información pública contenida en el Registro Distrital Automotor.

La participación de propietarios en los procesos de selección de operadores no estará condicionada a la expedición de paz y salvos por parte de las empresas. Únicamente se exigirán los requisitos y condiciones establecidos en las licitaciones de operación.

2. Incentivar la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público colectivo, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

3. Propiciar la inclusión del mayor número posible de conductores y demás actores actuales del sector de transporte urbano colectivo en el nuevo sistema, sin afectar las finalidades básicas del proceso de licitación, principalmente en cuanto a la contratación de la mejor propuesta para la operación de los servicios, tendiente a generar la menor tarifa posible a los usuarios.

4. Permitir la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público masivo en la ciudad de Bogotá, siempre que satisfagan los

requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

ARTÍCULO 16°.- Política de Readaptación Laboral. La Secretaría Distrital de Movilidad elaborará programas de capacitación, actualización, recalificación o reconversión laboral para aquellas personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema.

Esta política comprende, entre otros:

- Programas de orientación y sensibilización.
- Programas que busquen organizar el recurso humano en términos de habilidades y destrezas.
- Programas de capacitación y calificación al beneficiario.
- Alianzas estratégicas con entidades del nivel distrital o nacional que permitan recopilar y ofrecer la información sobre la oferta y demanda laboral.

CAPÍTULO IV SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO-SIRCI-

ARTÍCULO 17°.- Definición. El Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario -SIRCI- es el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación de recaudo de los centros de control troncal y zonal, de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SITP, el cual estará a cargo del ente gestor del SITP, quien efectuará además los controles respectivos.

ARTÍCULO 18°.- Operador del SIRCI. El ente gestor del SITP seleccionará el concesionario del SIRCI del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, mediante una licitación pública, de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación y en los pliegos de condiciones de la licitación.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, hasta cuando entre en operación el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario, todo en el marco de la gradualidad del SITP establecida en el siguiente Capítulo.

CAPÍTULO V GRADUALIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 19°.- Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases:

19.1. Fase 1 SITP. Preparación para la implementación del SITP.

Iniciarán los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI.

19.2. Fase 2 SITP. Implantación gradual de la operación.

Una vez terminada la fase 1, se adjudicarán las licitaciones de operación zonales y del SIRCI y se iniciará gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total.

El inicio de operación de cada una de las zonas operacionales será definido en los pliegos de condiciones de las licitaciones de operación zonales y del SIRCI.

En esta fase, las zonas que inicien la operación se integrarán operacionalmente entre ellas y con el actual Sistema TransMilenio. En las demás zonas se mantendrán las condiciones de prestación del servicio del actual sistema de transporte público colectivo hasta tanto los operadores SITP inicien la prestación del servicio.

La integración podrá darse bajo cualquiera o varias de las siguientes modalidades:

- a. Integración operativa:** Es la articulación de la programación y el control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios a ser operados por los vehículos vinculados al SITP, mediante el establecimiento de horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.
- b. Integración física:** Es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos.
- c. Integración virtual:** Es la utilización de medios tecnológicos para permitir a los usuarios el acceso

en condiciones equivalentes a las de la integración física.

d. Integración del medio de pago: Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema.

e. Integración tarifaria: Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SITP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso de tiempo que se definirá en los estudios técnicos y el pliego de condiciones para las licitaciones de operación del SITP, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.

La integración tarifaria se dará tan pronto esté surtida la etapa de pruebas del SIRCI y se garantice la completa conectividad y seguridad en su integración con el actual sistema de recaudo del Sistema TransMilenio.

La integración tarifaria implica la existencia de un medio tecnológico de pago común a los servicios integrados.

En esta Fase se realizarán las obras de infraestructura previstas en el Plan de Desarrollo “Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor”, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.3. Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP.

Una vez terminada la fase 2 se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.

En esta fase se realizarán mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales y se continuará el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y de renovación de vehículos, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.4. Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos.

Esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo.

En esta fase el sistema de transporte público masivo terrestre automotor se integrará tarifaria y operacional-

mente con el Metro, como componente del SITP y con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera, bajo las condiciones que las autoridades de transporte y los agentes privados prestadores del servicio acuerden. Todo lo anterior se desarrollará en un marco de sostenibilidad financiera, de tal forma que se conserve el equilibrio económico de los componentes integrados y se beneficie al usuario del servicio de transporte.

PARÁGRAFO. Ordénese al Sector Movilidad adelantar todas las acciones administrativas necesarias para que a 15 de octubre de 2011 estén implementadas las Fases 1 y 2 del SITP, para lo cual contará con el acompañamiento y cooperación interinstitucional de las demás entidades y organismos distritales en los asuntos de su competencia.

CAPÍTULO VI TARIFAS

ARTÍCULO 20°.- Tarifa Técnica y Tarifa al Usuario. Se define la Tarifa Técnica del SITP como aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

Se define la Tarifa al Usuario del SITP como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

ARTÍCULO 21°.- Principios para la determinación de la Tarifa del SITP. Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:

21.1. Costeabilidad: El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.

21.2. Equilibrio: La tarifa técnica del SITP reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema.

21.3. Sostenibilidad: El diseño tarifario garantizará la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo, obedeciendo los principios de costeabilidad y equilibrio antes enunciados. En todo caso, el modelo financiero del SITP deberá remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.

21.4. Integración: El diseño tarifario del SITP integrará los costos de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C., y estará abierto a su integración con sistemas de transporte de pasajeros intermunicipales.

21.5. Tarifas para poblaciones específicas: El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

ARTÍCULO 22°.- Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.

Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.

CAPÍTULO VII MEDIDAS ADMINISTRATIVAS RELACIONADAS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 23°.- Restricciones a la circulación del transporte público de pasajeros por carretera por las zonas, corredores y/o troncales del Sistema Integrado de Transporte Público. En desarrollo de los principios contenidos en el artículo 3° numeral 1 literal c) de la ley 105 de 1993, se priorizará la operación de las actuales y futuras troncales del Sistema TransMilenio, así como de las zonas, corredores y/o troncales del SITP.

A partir de la fecha en que se establezca el inicio de operación del SITP, los vehículos automotores utilizados en el transporte de pasajeros por carretera no podrán transitar por estos corredores o zonas, trátense de los carriles exclusivos o de los paralelos destinados

al tráfico mixto, encontrándose prohibidos los recorridos totales y permitiéndose recorridos parciales sobre dichas vías únicamente hasta los puntos de integración y bajo las restricciones de ingreso a la ciudad que determine la Secretaría Distrital de Movilidad a través de acto administrativo.

Para este fin el ente gestor y la Secretaría Distrital de Movilidad incentivarán la realización de acuerdos con el Ministerio de Transporte y las autoridades de transporte de los municipios vecinos a Bogotá y/o con las empresas autorizadas a prestar este servicio, con el fin de facilitar la integración de estos pasajeros al SITP en el Distrito Capital.

Estas limitaciones podrán ser graduales, según determine la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con el inicio de operación de cada una de las Zonas del SITP.

ARTÍCULO 24°.- Recursos del Factor de Calidad del Servicio. A partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto 115 de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.

ARTÍCULO 25°.- Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público. Los recursos del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público, creado en el artículo 7 del Acuerdo Distrital 4 de 1999 del Concejo de Bogotá, deberán destinarse prioritariamente a las siguientes actividades:

Los programas de capacitación, divulgación, información, promoción y promulgación del SITP; líneas de apoyo financiero para los propietarios del transporte público colectivo que se asocien a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, bajo cualquiera de las modalidades definidas en los pliegos de condiciones de la licitación de operación del SITP; y líneas de apoyo financiero a Empresas Operadoras adjudicatarias en los procesos de selección del SITP con participación accionaria representativa de propietarios del transporte público colectivo actual.

En caso de que los propietarios opten por la línea de apoyo financiero para asociarse a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, dichas empresas no podrán acceder a las líneas destinadas a Empresas Operadoras adjudicatarias.

CAPÍTULO VIII DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 26°.- Contratos Vigentes de Transmilenio S.A. El modelo tarifario y en general el diseño del SITP, deberán respetar los esquemas de remuneración y el equilibrio económico de los contratos suscritos para el desarrollo del Sistema TransMilenio hasta su culminación. Cualquier ajuste que sea necesario realizar a estos contratos para garantizar la implementación del SITP, respetará el principio anteriormente enunciado.

El recaudo actual del Sistema TransMilenio se continuará prestando en las condiciones previstas en los contratos. Transmilenio S.A. adelantará las gestiones necesarias para garantizar la integración con el SIRCI.

ARTÍCULO 27°.- Transporte Público Colectivo. Continuarán rigiendo las disposiciones sobre transporte público colectivo contenidas en las normas nacionales y distritales sobre esta materia y el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio continuará con el criterio de prioridad establecido en el artículo 1 del Decreto Distrital 115 de 2003, hasta tanto entre en operación gradualmente en cada zona el SITP y se revoquen los permisos de operación del transporte público colectivo vigentes.

Los actuales operadores del transporte público colectivo están obligados a garantizar la continuidad en la prestación del servicio en las condiciones establecidas en la normatividad y en los permisos de operación vigentes, hasta tanto se cumpla cualquiera de las siguientes condiciones: sean reemplazadas sus rutas por el SITP o sus vehículos cumplan con el término máximo de vida útil legalmente definido. La reposición de vehículos sólo será posible en los términos previstos en el presente Decreto y en las normas que se dicten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en desarrollo del mismo.

ARTÍCULO 28°.- Reorganización del Sector Movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A., adelantarán los estudios necesarios para adecuar la organización y estructura del sector movilidad a las necesidades del SITP.

CAPÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 29°.- Proceso de divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad efectuará los procesos de divulgación y difusión con los actores actuales del transporte, para incentivar su participación en el SITP así como campañas institucionales de información a la ciudadanía acerca del nuevo sistema.

PARÁGRAFO.- Para este fin, a partir de la expedición

de este Decreto, los interesados podrán consultar la información técnica relevante para la creación e implementación del SITP, en el centro de documentación de Transmilenio S.A.

ARTÍCULO 30°.- Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades y organismos distritales, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad, garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales, partiendo de una adecuada y completa divulgación del presente Decreto. Igualmente, adelantarán las acciones correspondientes que permitan facilitar la participación del sector transportador en los procesos de implementación.

ARTÍCULO 31°.- Vigencia. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación y deroga el párrafo primero del artículo primero del Decreto 436 de 1996 y el Decreto 1094 de 1998, así como todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintitrés (23) días del mes de julio de dos mil nueve (2009).

SAMUEL MORENO ROJAS

Alcalde Mayor

FERNANDO ÁLVAREZ MORALES

Secretario Distrital de Movilidad

JUAN RICARDO ORTEGA LÓPEZ

Secretario Distrital de Hacienda



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO No. **190** DE

(**28 MAY 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 ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, los artículos 3, 8 y 20 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los numerales 1,3 y 4 del artículo 38, el artículo 39 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Decreto Distrital 319 de 2006, y,

CONSIDERANDO:

Que el literal b) del artículo 2º de la Ley 105 de 1993 establece como uno de los principios rectores del transporte la intervención del Estado en la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que los artículos 2º y 3º de la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, y ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad en la prestación del servicio, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que el artículo 5 de la citada Ley, establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

Que el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, establece: *"Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal."*

Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification



NºCO238444/ NºGP0247
2214200-FT-604 Versión 02

etc.
BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N°.

190

DE

28 MAY 2015

Pág. 2 de 9

“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”

Que el artículo 20 ibídem, dispone 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 Decreto 170 de 2001, establece que las empresas de transporte público colectivo podrán suscribir convenios de colaboración empresarial, para garantizar un manejo más eficiente del parque automotor.

Que de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 1421 de 1993, numerales 1, 3 y 4 del artículo 38, el Alcalde Mayor tiene atribuciones para hacer cumplir la Constitución, la Ley, los decretos del Gobierno Nacional y los Acuerdos del Concejo; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito; y ejercer la potestad reglamentaria expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarias para asegurar la debida ejecución de los Acuerdos.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad es la Autoridad Única 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

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



N°C0238444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N° **190** DE **28 MAY 2015** Pág. 3 de 9

“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”

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 entidad vinculada a la Secretaría distrital de Movilidad.

Que el artículo 13 del Plan Maestro de Movilidad del Distrito Capital, Decreto 319 de 2006, señala que el Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

Que según lo dispuesto en el artículo 14 del Plan Maestro de Movilidad, el Sistema Integrado de Transporte Público “SITP” tendrá como componentes el transporte masivo, el transporte público colectivo y el transporte individual.

Que el artículo 15 del Decreto Distrital 319 de 2006, establece que el SITP se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia; así mismo dispone que TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del transporte masivo en la ciudad, le corresponderá adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.

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.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification



N°0238444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

el
BOGOTÁ
HUMANANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N°. **190** DE **28 MAY 2015** Pág. 4 de 9

“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”

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.”* (subrayado fuera de texto).

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 el artículo 10 ibídem establece que a partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP y en su párrafo único dispone: *“A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N°. **190** DE **28 MAY 2015**

Pág. 5 de 9

“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”

aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.”

Que durante los años 2009 y 2010, TRANSMILENIO S.A. llevó a cabo la Licitación TMSA-04 de 2009, cuyo objeto consiste 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 como resultado del anterior proceso de selección, TRANSMILENIO S.A. adjudicó a nueve (9) concesionarios las 13 zonas de operación del SITP, de los cuales dos (2) se encuentran intervenidos por la Superintendencia de Puertos y Transporte, lo cual ha venido alterando el proceso de implementación del SITP.

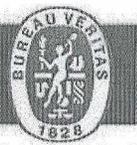
Que las concesiones que se derivaron del anterior proceso licitatorio se encuentran vigentes y establecen que harán parte del régimen legal del contrato, entre otros, el Decreto 319 de 2006 y el Decreto 309 de 2009.

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*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification



N°C0238444/ N°GP0247

2214200-FT-604 Versión 02

de
BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N°. **190** DE **28 MAY 2015**

Pág. 6 de 9

“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”

Sistema, de acuerdo con el cronograma establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa Transmilenio S.A, ente gestor del mismo”.

Que según comunicación 2015EE3813 efectuada por TRANSMILENIO S.A. a la Secretaria Distrital de Movilidad, el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP de Bogotá se encuentra en un estado de avance que le permite atender la demanda de la ciudad, por lo cual resulta necesario finalizar a partir del día primero (1) de Junio de 2015, los permisos que hoy existen para la operación de las rutas del transporte público colectivo.

Que no obstante lo anterior, aún se encuentran pendiente de implementación, algunas rutas estratégicas por parte de los concesionarios del SITP, las cuales garantizarán mayor cobertura al sistema.

Que existe un remanente de vehículos del servicio de transporte público colectivo que no han migrado al SITP, entre otras razones por la problemática generada por las empresas intervenidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, que impide que éstos puedan ser vinculados en el plazo inmediato, al sistema de transporte masivo de la ciudad.

Que como parte de la flota referida en el anterior considerando, se encuentra un porcentaje importante de vehículos que no han sido desintegrados por los operadores del SITP, por lo cual se hace necesario definir un cronograma que permita que dicha desintegración se realice de manera clara y oportuna, sin afectar la prestación del servicio de transporte público en la ciudad.

Que la facultad para establecer cronogramas de implementación del SITP corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad y a TRANSMILENIO S.A. y hace parte del marco jurídico de los contratos de concesión del sistema.

Que lo anterior obliga a la administración distrital a diseñar un mecanismo provisional de operación de la flota de vehículos del servicio de transporte público colectivo, bajo la premisa de una complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público de la

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N° 190 DE 28 MAY 2015 Pág. 7 de 9

“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”

ciudad, lo cual requiere que dicho mecanismo esté gobernado por TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del SITP.

Que en virtud de lo expuesto, se requiere anunciar la finalización de la etapa de transición del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo al SITP y definir los lineamientos para su adecuada culminación.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°.- 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 2. Permisos del servicio de transporte público colectivo. A partir del primero (1) de Junio de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá comunicar a las empresas de transporte público colectivo, la finalización de todos los permisos temporales actualmente otorgados para operar las rutas del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, en el marco de lo previsto en las respectivos actos administrativos de cancelación de los permisos de operación, expedidos en el año 2010.

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., bajo un esquema que garantice la continuidad en la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital, en condiciones de calidad, seguridad, accesibilidad y complementariedad con el SITP.

Artículo 4. Condiciones de operación. 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,

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification



N°CO238444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

elc
BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N°. **190** DE **28** MAY 2015

Pág. 8 de 9

“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”

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.

El prestador del servicio de transporte público deberá garantizar adicionalmente:

1. Administración sobre los vehículos que prestan el servicio.
2. Responsabilidad en la prestación del servicio, comprometiéndose con los niveles de cobertura, frecuencia y paradas, definidas por TRANSMILENIO S.A. y las condiciones de seguridad que establezca la normativa vigente.
3. Mantenimiento correctivo y preventivo de la flota.
4. Cumplimiento del mecanismo de integración tarifaria que se establezca para el efecto, en el caso en que TRANSMILENIO S.A. lo estime conveniente para la sostenibilidad del sistema.
5. Cumplir con los hitos que defina el Ente Gestor en el reglamento de operación.

Artículo 5. Plan de Desintegración de Vehículos. Para garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte público en la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad adoptará el cronograma de desintegración de vehículos del transporte público colectivo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los operadores del SITP.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad podrá consultar en primera instancia el proyecto de cronograma propuesto por los operadores del SITP para el efecto y en todo caso deberá expedir dicho cronograma a más tardar el 1 de Julio de 2015, en coordinación con TRANSMILENIO S.A., consultando el interés general y la adecuada prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



N°0238444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANA



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

Continuación del Decreto N°. **190** DE **28 MAY 2015** Pág. 9 de 9

“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”

Artículo 6. Vigencia: El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los **28 MAY 2015**

GUSTAVO PETRO U.
Alcalde Mayor

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Secretaria Distrital de Movilidad

Proyectó: Cristina Muñoz Cárdenas. Asesora Jurídica SPS. *CM*
Yeziel Fernando Alvarado Rincón - Asesor Jurídico Dirección de Asuntos Legales
Revisó: Carmen Rosales. Directora de Transporte e Infraestructura. *CR*
Aprobó: Martha Constanza Coronado - Subsecretaria de Política Sectorial. *MC*
Astrid Paola Duarte Ojeda. Directora de Asuntos Legales. *AP*

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



N° CO238444/ N° GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANANA



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:

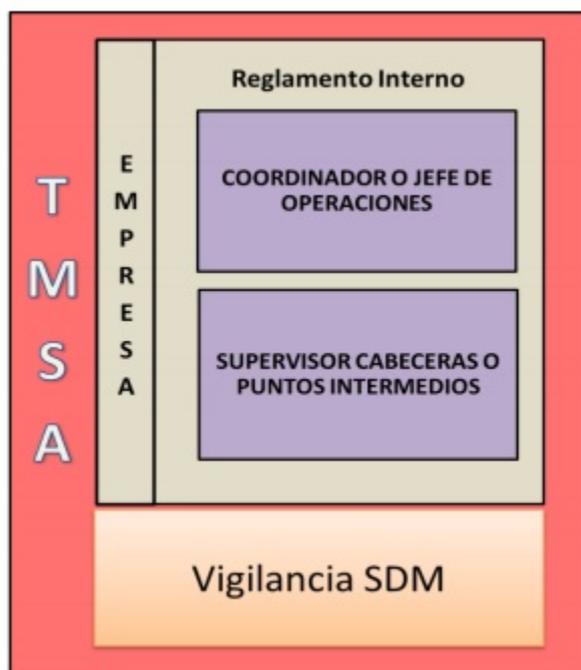


Figura: Esquema Operativo mínimo para la operación de Rutas Provisionales.

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



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

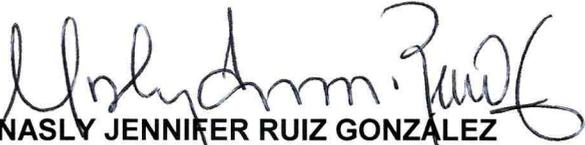
RESOLUCIÓN N° 381 DE 2019 13 SET. 2019

“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*



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Acuerdo 4 de 1999 Concejo de Bogotá D.C.

Fecha de Expedición:

04/02/1999

Fecha de Entrada en Vigencia:

Medio de Publicación:

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.

ACUERDO 004 DE 1999

(Febrero 04)

[Reglamentado por el Decreto Distrital 831 de 1999](#)

Por el cual se autoriza 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. y se dictan otras disposiciones

EL CONCEJO DE SANTA FE DE BOGOTÁ, D.C.,

en uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las que se le otorgan en los artículos 311, 313 numerales 1, 3 y 6, 322 de la Constitución Política, artículo 12 numerales 1, 9, 11, 19 y artículo 55 del Decreto 1421 de 1993,

[Ver el Concepto del Consejo de Estado 1438 de 2002](#) , [Ver el art. 8, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

ACUERDA:

Artículo 1º.- 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 2º.- 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. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada 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)**

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

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. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada 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)**
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. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;**
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.

El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;

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 si mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;**

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

7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.
8. Darse su propio reglamento, y
9. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.

Artículo 4º.- Patrimonio. El patrimonio de TRANSMILENIO S.A., estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.

Parágrafo 1º.- TRANSMILENIO S.A. garantizará la adecuada administración de los recursos provenientes de la prestación del servicio público masivo de transporte y demás ingresos que reciba, utilizando mecanismos financieros idóneos, con el fin de permitir la adecuada operación y la adquisición y reposición de los equipos por parte de los operadores con quienes celebre los respectivos contratos. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;**

Parágrafo 2º.- El monto de los ingresos de TRANSMILENIO S.A. que corresponda a las obligaciones contractuales adquiridas con los operadores no será capitalizable. La Empresa diseñará mecanismos de administración de éstos recursos que aseguren su manejo eficiente y transparente, que permita el pago oportuno de los compromisos adquiridos con los operadores.

Artículo 5º.- Dirección y Administración. La Dirección y Administración de TRANSMILENIO S.A. estarán a cargo de una Junta Directiva y un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos. [Ver la Resolución 717 de 2001](#)

Artículo 6º.- Duración. TRANSMILENIO S.A. tendrá una duración de 100 años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa.

Artículo 7º.- Fondo Cuenta. Autorízase al Alcalde Mayor para que dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo y de conformidad con las normas vigentes, constituya, reglamente y destine los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A. [Ver Decretos Distritales 542 de 1999 y 206 de 2003, Ver el art. 25, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

Artículo 8º.- Vigencia y Derogatorias. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase

Dado en Santa Fe de Bogotá, D.C., a 4 de febrero de 1999

El Alcalde Mayor de Santa Fe de Bogotá, D.C., ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO. El Presidente del Concejo de Santa Fe de Bogotá, D.C., OMAR MEJÍA BÁEZ. El Secretario (E) del Concejo de Santa Fe de Bogotá, D.C., HERNAN PEÑA ROJAS.



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 831 de 1999 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

03/12/1999

Fecha de Entrada en Vigencia:

03/12/1999

Medio de Publicación:

Registro Distrital No. 2037 de diciembre 3 de 1999

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.

DECRETO 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

EL ALCALDE MAYOR DE SANTA FE DE BOGOTÁ, D.C.,

en ejercicio de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por el artículo 38 numeral 4 del Decreto Constitucional 1421 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos 1, 2 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, los cuales deberán ser prestados en forma eficiente a todos los habitantes de la colectividad.

Que de conformidad con las Leyes 336 de 1996 y 105 de 1993, las autoridades competentes deberán diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte como servicio público esencial, racionalizando los equipos de transporte de acuerdo con la

demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

Que un sistema de transporte masivo de pasajeros ha sido definido por las Leyes 336 de 1996, 86 de 1989 y el Decreto 3109 de 1997, como el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros, y que da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización, encontrándose integrado por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones, e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana.

Que el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas de Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 - 2001, adoptado mediante el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Santa Fe de Bogotá, estableció que los buses son y seguirán siendo el eje principal del sistema de transporte masivo de la ciudad, aun después de la construcción del Metro, por lo que se considera primordial reestructurar este servicio y permitir su operación con prioridad de utilización de las vías. Se busca que los buses funcionen dentro de una red con el Metro, flexible y adaptable a la demanda, que permita a los usuarios intercambios modales e intermodales. En consecuencia con lo anterior, se contempla en el plan, la provisión de infraestructura especializada para soportar el sistema. Esta incluirá: Vías de uso exclusivo para los buses, habilitación de corredores férreos, adecuación de rutas alimentadoras de uso mixto y diseño y construcción de estaciones y paraderos. Por otra parte, se definirán las condiciones técnicas del equipo rodante requerido para brindar un servicio eficiente, de calidad y menor impacto ambiental que el actual y se tomarán las medidas administrativas necesarias para que, en el menor plazo, el servicio se preste en forma exclusiva con vehículos que cumplan con las mismas.

Que según el Acuerdo 6 de 1998 la coordinación de las acciones, la redefinición del esquema empresarial de operación del sistema, y la implantación del nuevo sistema de rutas, tarifario y de pago a los prestatarios del servicio, estará a cargo de la nueva empresa distrital especializada en el tema que se constituya para estos efectos.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18 del Acuerdo 6 de 1998, y para los efectos previstos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el Concejo de Santa Fe de Bogotá expidió el Acuerdo 4 de 1999, por medio del cual autorizó la creación de la sociedad Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A.-, autorizando la participación de la Alcaldía Mayor como accionista de la misma junto con otras autoridades del Distrito Capital, y atribuyendo a la sociedad la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, empresa que fue constituida mediante la Escritura Pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaria 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá.

Que para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 18 del Acuerdo 6 de 1998, se ha determinado el desarrollo de infraestructura especial que será destinada de manera específica y exclusiva a la operación del mismo, a partir de corredores troncales especializados dotados de carriles de uso exclusivo del sistema, estaciones, puentes y plazoletas de acceso peatonal especial y específicamente diseñadas para facilitar a los usuarios el uso del sistema,. todo lo cual viene siendo ejecutado por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU -, conforme corresponde al cometido estatal que le ha sido atribuido mediante el Acuerdo 19 de 1972 del Concejo de Santa Fe de Bogotá.

Que de conformidad con los artículos 17 y 34 de la Ley 105 de 1993, hacen parte de la infraestructura Distrital de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Distrito, así como que los predios adquiridos para la construcción de las obras de infraestructura de transporte que figurarán a nombre de la entidad pública adquiriente de los predios.

Que de conformidad con el Acuerdo 18 de 1999 del Concejo de Santa Fe de Bogotá le corresponde a la Defensoría del Espacio Público la óptima administración del patrimonio inmobiliario de la ciudad, administración del patrimonio inmobiliario de la ciudad, administración que puede ejercer en forma directa o indirecta.

Que habiendo sido constituida la sociedad TRANSMILENIO S.A., para ser la titular del Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad terrestre automotor, el cual se encuentra definido y compuesto, conforme a lo establecido en los artículos 3 y 4 del Decreto 3109 de 1997, corresponde a TRANSMILENIO asumir la titularidad de la infraestructura del sistema, compuesta, entre otros, por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones, corredores troncales y demás infraestructura vial utilizados por el sistema.

Que en aras de garantizar la eficiente e ininterrumpida prestación del servicio público esencial del transporte masivo de pasajeros, a cargo de la Empresa TRANSMILENIO S.A., se requiere, para que ésta pueda desarrollar íntegramente su objeto social o cometido estatal, que participe en los procesos de gestión, organización y planeación del tránsito, transporte e infraestructura dentro de la zona de influencia del sistema, tal y como se estableció en el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Santa Fe de Bogotá, para lo cual se deberá reglamentar el Acuerdo 4 de 1999 del Concejo de Santa Fe de Bogotá.

Que conforme a lo previsto en el artículo 3, numeral 4 del Acuerdo 4 de 1999 del Concejo Distrital, corresponde a TRANSMILENIO S.A., celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo.

Que habiendo sido reconocida la Secretaría de Tránsito y Transporte como Autoridad Única de Transporte para el Distrito Capital, conforme a la Resolución 266 del 16 de febrero de 1999, expedida por el Director de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transporte, es necesario precisar las funciones que le corresponden en relación con la funcionalidad del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, y la armonización de las competencias que le son propias conforme a la Ley, con aquellas que fueron atribuidas a Transmilenio S.A., por los Acuerdos 6 de 1998 y 4 de 1999.

En mérito de lo expuesto.

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- *Objetivo General.* Las competencias y funciones que se reglamentan por medio (Sic) este Decreto, tienen por finalidad garantizar la eficiencia, eficacia, economía y continuidad en la prestación del servicio público esencial masivo de pasajeros, en la modalidad terrestre automotor, en el Distrito Capital y su área de influencia a cargo de TRANSMILENIO S.A., bajo la coordinación institucional de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como máxima autoridad rectora del tránsito y transporte del Distrito y Autoridad Única de Tránsito.

Parágrafo.- De conformidad con el Decreto 1023 de 1997, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como Autoridad Única de Tránsito, ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, las cuales deberá realizar con criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte.

Artículo 2º.- Definición del Sistema Transmilenio. De conformidad con la Ley 86 de 1989, el Sistema Transmilenio se encuentra integrado por la combinación organizada de infraestructura, predios, equipos, señales, paraderos, estaciones utilizados para la eficiente y continúa prestación del servicio público esencial de transporte masivo de personas, a través de buses dentro del perímetro urbano de Santa Fe de Bogotá, D.C.

Artículo 3º.- Gestión del Sistema Transmilenio. De conformidad con los Acuerdos del Concejo de Santa Fe de Bogotá 6 de 1998 y 4 de 1999, y con el presente Decreto, le corresponde a TRANSMILENIO S.A., la gestión, organización, planeación, supervisión, regulación, control y responsabilidad del Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes y según las políticas generales que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 4º.- Titularidad del Sistema Transmilenio. Para todos los efectos legales, TRANSMILENIO S.A., será el titular del Sistema Transmilenio, conforme a lo establecido por la Ley 310 de 1996.

TÍTULO II

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 5º.- Condiciones para la Habilitación de los Operadores. [Modificado por el art. 1, Decreto Distrital 836 de 1999.](#) Las condiciones y requisitos en materia de organización, capacidad financiera y origen de los recursos, capacidad técnica y de seguridad que se requieren para la obtención del permiso de operación que le permita a una empresa explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema Transmilenio, estarán determinadas en el pliego de condiciones que orienten las licitaciones públicas que TRANSMILENIO S.A., convoque para otorgar las concesiones correspondientes.

Corresponderá a la Secretaría de Tránsito y Transporte, en su calidad de Autoridad Única de Transporte, conceder a las empresas operadoras la habilitación para la prestación del servicio, a que se refieren los artículos 11 de la Ley 336 de 1996 y 5 del Decreto 3109 de 1997, para lo cual, previo a la apertura de la licitación pública correspondiente, certificará que los pliegos de condiciones establecen los requisitos para la habilitación.

Artículo 6º.- Contratos de Concesión para la Operación del Sistema Transmilenio. De conformidad con los Acuerdos 6 de 1998 y 4 de 1999, corresponde a TRANSMILENIO S.A., mediante contratos de concesión adjudicados en licitación pública vincular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, a las empresas interesadas en explotar económicamente dicha actividad dentro del Sistema Transmilenio. Igualmente, mediante el contrato de concesión, Transmilenio S.A., otorgará a los adjudicatarios de las licitaciones respectivas el permiso de operación para el desarrollo de la actividad de transporte público de pasajeros en el Sistema Transmilenio, tal como lo autorizan los artículos 19 de la Ley 336 de 1996 y 3 numeral 7 de la Ley 105 de 1993.

En todo caso, conforme a lo dispuesto por el numeral 6 del artículo 3 del Acuerdo 4 de 1999, la sociedad 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 privados por las causas previstas en la ley o en los contratos, a efectos de lo cual podrá prestarlo directamente de manera transitoria.

Artículo 7º.- Acto de Habilitación. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como Autoridad Única de Tránsito, habilitará para prestar el Servicio Público de

Transporte Masivo de Pasajeros, bajo la modalidad terrestre automotor, a quienes hayan sido adjudicatarios de las licitaciones convocadas por TRANSMILENIO S.A., para otorgar las concesiones correspondientes.

Artículo 8º.- Condiciones Técnicas y Operativas del Sistema Transmilenio. Corresponde a TRANSMILENIO S.A., la determinación de las condiciones y estándares de funcionamiento del Sistema Transmilenio en todos los aspectos que se relacionen con su operatividad en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad del servicio, y en consecuencia estará facultado para definir, entre otros aspectos, los recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación, los estándares de cumplimiento y desempeño de las personas o sociedad operadoras, los tiempos de espera en estaciones, las velocidades máximas de operación, y los estándares, tipología, dotación mínima y características técnicas de la flota al servicio del Sistema.

Artículo 9º.- Control de Operación. TRANSMILENIO S.A., como titular del Sistema Transmilenio, ejercerá el control de la operación, facultad que ejercerá en los términos y condiciones que determine a través de instructivos o reglamentos de carácter general, o conforme a las condiciones que se prevean en los contratos de concesión, según el caso.

Artículo 10º.- Tarifas al Usuario por el Servicio del Sistema. La tarifa al usuario por el uso del servicio de transporte público masivo de pasajeros, bajo la modalidad terrestre automotor, será integrada, debiendo cumplir con principios de autosostenibilidad y costeabilidad de la tarifa, y se instrumentará mediante la determinación de una tarifa técnica equilibrada que incorporará la canasta de costos de la operación del Sistema Transmilenio, y que tendrá en consideración el volumen de usuarios del mismo.

Dicha tarifa junto con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema, para lo cual Transmilenio S.A., efectuará los estudios y aplicará las metodologías que correspondan, dentro de las condiciones y reglamentos que al efecto establezca la Ley.

Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la aplicación de la tarifa al público del Sistema Transmilenio, la cual se entiende establecida por vía de lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 11º.- Control y Vigilancia. Le corresponde a TRANSMILENIO S.A., como responsable del control y vigilancia de las empresas habilitadas para explotar económicamente la actividad de transporte público en el Sistema Transmilenio, imponer las sanciones y multas contractuales, cuando quiera que estas omitan o violen las reglas y condiciones establecidas en los contratos de concesión, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.

Artículo 12º.- Registro de Vehículos y Certificado de Vinculación al Servicio. TRANSMILENIO administrará la base de datos en la cual se registrarán los vehículos vinculados al servicio del Sistema Transmilenio, el cual se hará constar en un Certificado de Vinculación al Servicio - CVS-, que será expedido por TRANSMILENIO una vez acreditados los requisitos que la sociedad titular del Sistema deberá establecer al efecto facultad que se ejercerá sin perjuicio de las funciones que correspondan a la Secretaría de Tránsito y Transporte según sus normas orgánicas.

[Ver Resolución de Transmilenio 1402 de 2000](#)

Los vehículos sólo podrán ser registrados como vinculados al servicio cuando se verifique la idoneidad de sus condiciones técnicas y de tránsito, de conformidad con los reglamentos que expidan TRANSMILENIO S.A., y las demás autoridades competentes.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA ESPECIAL Y EXCLUSIVA DEL SISTEMA TRANSMILENIO

[Ver Resolución de Transmilenio 1402 de 2000](#)

Artículo 13°.- *Infraestructura y otros Componentes del Sistema Transmilenio.* De conformidad con la Ley 86 de 1989 y el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Bogotá, forman parte del Sistema Transmilenio el conjunto de predios, infraestructura vial, corredores troncales especializados, carriles de uso exclusivo del sistema, equipos, señales, paraderos, estaciones, puentes, plazoletas de acceso peatonal especial y demás bienes utilizados para la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

Artículo 14°.- *Racionalización del Uso de Carriles.* TRANSMILENIO S.A., como titular del Sistema Transmilenio, de conformidad con la ley tendrá la facultad de disponer sobre el uso de los carriles que se destinen en forma exclusiva a la operación del Sistema Transmilenio, y podrá autorizar su utilización para vehículos diferentes de aquellos que se vinculen a la operación del servicio, en condiciones que deberán preservar la seguridad, regularidad y permanencia del servicio de transporte público masivo.

Parágrafo.- La Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito Capital, controlará y vigilará que vehículos, personas y empresas de transporte que no se encuentren habilitadas y autorizadas para explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema Transmilenio utilicen o hagan uso de los carriles de uso exclusivo del sistema.

Artículo 15°.- *Construcción, Mantenimiento y Mejora de la Infraestructura del Sistema Transmilenio.* Corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU - la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura específica y exclusiva que se utilizará en la operación del Sistema Transmilenio, a que se refiere el artículo 13 de este Decreto.

Artículo 16°.- *Administración de la Infraestructura del Sistema Transmilenio.* Corresponde a TRANSMILENIO S.A., la administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio, para lo cual determinará, en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del Sistema, puedan llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo. A este efecto, se determinarán las condiciones sobre el uso los bienes, servicios o actividades del Sistema, de los cuales se puedan derivar beneficios económicos que contribuyan a la sostenibilidad del Sistema y a la conservación y mejoramiento del espacio público.

Artículo 17°.- *Convenios Interadministrativos.* Para efectos de la cesión, disposición, entrega, construcción, mantenimiento, mejora y administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio, se celebrarán los convenios interadministrativos entre TRANSMILENIO y las demás entidades o autoridades Distritales, estableciéndose los plazos o períodos de entrega, las condiciones técnicas de construcción y mantenimiento, plazos, períodos y demás aspectos relacionados con la infraestructura del Sistema Transmilenio.

En tales convenios se deberá detallar y especificar la infraestructura destinada de manera especial y exclusiva al Sistema Transmilenio.

TÍTULO IV

COMITÉ DE PLANEACIÓN DE TRANSPORTE

Artículo 18°.- *Coordinación Interinstitucional.* Para el logro de los objetivos que se persiguen con las funciones y competencias que le corresponden a las autoridades de infraestructura vial, Tránsito y Transporte del Distrito, se crea el Comité de Planeación de Transporte, que tiene por objetivo la planeación coordinada del tránsito y transporte con los Sistemas de Transporte Masivo, bajo la dirección y orientación de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como Autoridad Única de Tránsito.

Artículo 19°.- *Comité de Planeación de Transporte.* El Comité de Planeación de Transporte del Distrito Capital, estará conformado por un Subcomité Técnico y un Subcomité Decisorio.

Artículo 20°.- *Subcomité Técnico.* El Subcomité Técnico estará conformado así:

- a. Un delegado técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá.
- b. Un delegado técnico del Instituto de Desarrollo Urbano.
- c. Un delegado técnico de Transmilenio S.A.

Artículo 21°.- *Funciones del Subcomité Técnico.* Son funciones del Subcomité Técnico las siguientes:

- a. Estudiar y proponer la fijación de planes y políticas sectoriales, en las materias propias de su competencia.
- b. Estudiar y analizar los proyectos de inversión sectoriales presentados por las entidades del sector.
- c. Estudiar y sugerir las soluciones a los problemas o conflictos de competencia que se presenten entre los distintos modos de transporte.
- d. Las demás que le sean asignadas por la ley, el Alcalde Mayor y por el Comité de Decisión.

Artículo 22°.- *Subcomité de Decisión.* El Subcomité de Decisión estará conformado por los siguientes funcionarios, cuya asistencia es personal e indelegable:

- a. El Secretario de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, quien lo presidirá.
- b. El Director del Instituto de Desarrollo Urbano.
- c. El Gerente General de Transmilenio.
- d. El Asesor del Alcalde Mayor encargado de la coordinación del Proyecto Metro.

Parágrafo.- La Secretaría Técnica del Comité Decisorio la ejercerá la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 23°.- *Funciones del Subcomité Decisorio.* Son funciones del Subcomité Decisorio las siguientes:

- a. Aprobar los planes y políticas sectoriales.
- b. Diseñar la política del sector.
- c. Las demás que le sean asignadas por la ley y por el Alcalde Mayor.

Artículo 24°.- Sesiones. El Subcomité Decisorio se reunirá en forma ordinaria por lo menos cada seis (6) meses y extraordinariamente cuando sea convocados por su presidente.

Artículo 25°.- Deliberación y Decisiones. El Subcomité Decisorio sesionará válidamente con la mayoría de sus miembros y sus decisiones las tomará con el voto favorable de la mayoría de los asistentes.

Artículo 26°.- Reglamento. El Subcomité Decisorio, por unanimidad adoptará su propio reglamento y el del Subcomité Técnico.

Artículo 27°.- Vigencia y Derogatorias. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá D.C., a 3 de diciembre de 1999.

El Alcalde Mayor,

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO.

NOTA: Publicado en el Registro Distrital No. 2037 de diciembre 3 de 1999.



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 319 de 2006 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

15/08/2006

Fecha de Entrada en Vigencia:

18/08/2006

Medio de Publicación:

Registro Distrital 3596 de agosto 18 de 2006

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.

DECRETO 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

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el artículo 38, numeral 4º del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, y el artículo 46 numeral 1º del Decreto Distrital 190 de 2004, el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 y,

CONSIDERANDO:

[Ver Decreto Distrital 484 de 2019.](#) [Ver Decreto 394 de 2019.](#)

Que el artículo 1º de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general,

Que el artículo 24 de la carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley,

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo,

Que la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad,

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo,

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción,

Que el Acuerdo 34 de 1991, del H. Concejo Distrital, estableció el sistema estacionamiento en vía pública dentro de la jurisdicción del Distrito Capital,

Que el artículo [44](#) del Decreto Distrital 190 de 2004 concibe los planes maestros como instrumentos estructurantes del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico, mediante los cuales se establecen los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo. De igual manera establece en el artículo 46 como prioritaria la expedición del Plan Maestro de Movilidad, que incluye el ordenamiento de estacionamientos,

Que el artículo [45](#) del Decreto Distrital 190 de 2004 establece el contenido mínimo de los planes maestros,

Que el artículo [149](#) del Plan de Ordenamiento Territorial dispone que los planes maestros "*¿ tendrán una vigencia igual a la del tiempo que falta para terminar la actual administración del Distrito Capital y cuatro (4) periodos constitucionales de gobierno de las próximas administraciones*".

Que según lo previsto por el artículo [19](#) del Decreto Distrital 190 de 2004, el Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural, y además debe actuar de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantizar la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo.

Que el Decreto Distrital 190 de 2004, en el artículo [162](#), determina la estructura del Sistema de Movilidad, conformado por los Subsistemas Vial (motorizado), Vial Peatonal (no motorizado, incluye bicicletas), de Transporte y de Regulación y Control del Tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. Y en el artículo 163 establece los objetivos del sistema de movilidad.

Que para la formulación del Plan Maestro de Movilidad, la Secretaría de Tránsito y Transporte, adoptó los lineamientos formulados por el DAPD que fueron aprobados por el Comité Sectorial de Movilidad y Espacio Público; y, de acuerdo con los ordenamientos legales, realizó un proceso de participación y concertación con actores de la movilidad en sus diferentes modalidades.

Que para la formulación de éste Plan se elaboró un estudio detallado del sistema de movilidad actual cuyo Documento Técnico de Soporte contiene un diagnóstico que fundamenta la formulación del presente Decreto.

Que se requiere para la ciudad un Plan Maestro de Movilidad, orientado a lograr un transporte urbano regional integrado, eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con el fin de corregir los problemas presentes de movilidad.

En consecuencia,

[Ver el Pacto de Movilidad de 2007](#) , [Ver el art. 8, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

DECRETA:

LIBRO I

DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Único

Artículo 1. Adopción del Plan Maestro de Movilidad. Adoptar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, en los términos del presente Decreto.

Artículo 2. Documentos del Plan. El Plan Maestro de Movilidad está integrado por este decreto y las demás normas que lo desarrollen.

Artículo 3. Definiciones. Para los solos efectos del presente Decreto, se entenderán así los siguientes términos:

Accesibilidad: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

Centralidades: Núcleos urbanos configurados alrededor del Centro Metropolitano y en la periferia de la ciudad, que hacen parte de la Estructura Urbana y tienen como finalidad ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos subcentros.

Centro Logístico: Conjunto de instalaciones y recursos desde los cuales se desarrollan operaciones y actividades asociadas al flujo competitivo de las mercaderías de forma de optimizar la localización, así como las oportunidades de agregar valor a la mercadería previo a ser entregado a los clientes. Entre los valores agregados que se pueden brindar desde el centro logístico se destacan los siguientes servicios: agregación, fraccionamiento, empaque y desempaques, etiquetado, ensambles, control de calidad, reconstrucción, administración y control de inventarios, consolidación y desconsolidación, entre otros. Se denomina interno cuando se encuentra dentro del perímetro del Distrito Capital y externo cuando esté por fuera de este en los municipios vecinos.

CIM: Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales.

Corredor: Faja de terreno amplia que sigue un flujo direccional general o que conecta fuentes principales de viaje. Puede contener un número de calles y carreteras y líneas de tránsito y rutas.

Corredor Logístico: Sistema vial diseñado para dotar de facilidades expresas de movilidad a las corrientes de tráfico generadas por los requerimientos logísticos del complejo productivo comercial de una región o ciudad. Puede componerse de soluciones que combinen los modos de transporte carretero, ferroviario, acuático y aéreo para el manejo del transporte de carga en sus múltiples vinculaciones de aprovisionamiento y distribución física generados entre las actividades de las zonas industriales y de comercio, zonas francas, plataformas y centros logísticos, puertos y aeropuertos. La planeación del corredor logístico se integra a la malla vial establecida de la ciudad y región de la cual forma parte.

Discapacidad: Toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

Distritos Verdes: Zonas específicas de la ciudad que han sido seleccionadas y delimitadas especialmente para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas mediante restricciones al acceso y circulación de los vehículos más contaminantes, promoción de los modos alternativos de transporte no motorizado y aumento de la conciencia ambiental entre la comunidad de residentes, empresarios y visitantes.

Empresa Operadora: Empresa que administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad del parque automotor con que cuenta.

Impacto ambiental: Alteración favorable o desfavorable que experimenta el conjunto de elementos naturales del hábitat, artificiales o inducidos por el hombre, ya sean físicos, químicos o ecológicos; como el resultado de efectos positivos o negativos de la actividad humana o de la naturaleza en sí.

Intercambiador modal: Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

Movilidad reducida: Restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

Polo Generador de Viajes: Polos de desarrollo de carácter zonal, urbano y metropolitano cuya afluencia de público incide de manera significativa en el comportamiento de tránsito peatonal y vehicular del sector en el cual se emplaza dicho desarrollo.

Red de intercambiadores modales: Está constituida por los diferentes intercambiadores modales, debidamente enlazados con comunicaciones que hagan más eficiente la prestación de los servicios de transporte de la ciudad.

Red de estacionamientos: La constituyen los estacionamientos de servicio público vinculados al sistema inteligente de tránsito.

Red de peajes: Todos los peajes urbanos con que pueda contar la ciudad para la organización del transporte público y privado.

Redes Peatonales: Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia y/o el tránsito exclusivo de peatones, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y divertidos para todos sus usuarios.

SITP: El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Tráfico calmado: Combinación de medidas que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente del uso del vehículo automotor.

Transporte masivo: [Modificado por el art. 1°, Decreto Distrital 484 de 2019.](#) <El nuevo texto es el siguiente> Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. El transporte masivo se podrá articular en la jurisdicción del Distrito Capital con el Tren de Cercanías.

El texto original era el siguiente:

Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

Transporte no motorizado: Desplazamientos en bicicleta y a pie como medio de viaje individual.

Transporte público colectivo: Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.

Transporte público individual: Es el servicio que prestan los taxis.

Usuarios más vulnerables: Usuarios que utilizan los medios no motorizados y el transporte escolar.

Vulnerabilidad: factor de riesgo interno de un elemento o grupo de elementos expuestos a una amenaza, correspondiente a su predisposición intrínseca o susceptibilidad física, económica social y política que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que se manifieste un fenómeno peligroso de origen natural, socio natural o antropogénico.

Artículo 4. El transporte público en el PMM. El Transporte Público en Bogotá DC, es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.

Artículo 5. Períodos de ejecución.

Este Plan Maestro establece períodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como los programas, proyectos y metas a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente decreto al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto y el año 2008; como de mediano plazo hasta el 2012; y, como de largo plazo, hasta el 2020 inclusive.

Artículo 6. Campo de aplicación.

Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, por todos los actores del Sistema, de carácter público o particular. De igual manera, deberán ser observadas por la autoridad distrital, cuando el Distrito interactúe con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.

TÍTULO II

DEL MODELO DE MOVILIDAD

Capítulo I

Política

Artículo 7. Política. La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es:

1. Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.
2. Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.
3. La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.
4. Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema
5. Racionalización del vehículo particular: El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes.
6. Integración modal: Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.
7. Movilidad inteligente: Las tecnologías informáticas son necesarias para una eficiente gestión del sistema de movilidad.
8. Movilidad socialmente responsable: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.
9. Movilidad orientada a resultados: La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.

Capítulo II

Objetivos

Artículo 8. Objetivos. Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.
2. Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
3. Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).
5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.
6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
8. Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.
9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.
12. Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
13. Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.
14. Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

LIBRO II

DE LOS SUBSISTEMAS EN PARTICULAR

TÍTULO I

DE LOS SUBSISTEMAS VIAL Y VIAL PEATONAL

Capítulo único

Estrategias

Artículo 9. Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal. La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:

1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:

1.1. La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclousuarios cuando sea técnicamente posible.

1.2. La mejora de la malla vial existente a través de la construcción de nuevos tramos e intersecciones viales que permitan la disminución de tiempos de viaje en la malla vial arterial, especialmente para el transporte público y garanticen al tiempo, provisión de infraestructura de franjas destinadas al tránsito de peatones y bicicletas así como de puentes peatonales.

1.3. La mejora de la malla vial de los sectores de uso industrial autorizados y definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial a través de intersecciones viales que permitan consolidar hacia el Occidente y Suroccidente de la ciudad una infraestructura que facilite sus procesos logísticos de acceso-salida del Distrito.

1.4. El rediseño vial de intersecciones para reducir los conflictos de tráfico donde no se disponga de espacio y la adecuación a condiciones de tráfico calmado en zonas con usos residenciales, donde haya presencia simultánea de establecimientos educativos, o en aquellas donde sea alta la exposición de los usuarios más vulnerables del Sistema.

2. Inversión destinada al mantenimiento: Se atenderá prioritariamente:

2.1. Las vías que corresponden a rutas del transporte público.

2.2. Las vías peatonales y ciclorrutas existentes.

2.3. Las vías que conecten con centros logísticos (CLBR) propuestos en el presente plan.

2.4. Vías utilizadas por las macrorrutas del sistema de recolección de residuos sólidos.

2.5. Vías de tránsito predominantemente particular de alta densidad.

2.6. Las restantes.

PARÁGRAFO. La presente priorización no será obligatoria cuando se trate de la inversión de recursos con destinación específica.

Artículo 10. De la Planeación del Mantenimiento de la Infraestructura vial que se construya o rehabilite. Con el fin de garantizar la sostenibilidad de los proyectos viales que emprenda el Distrito, el Instituto de Desarrollo Urbano en el nivel local, hará las proyecciones y cálculos necesarios para incluir dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda, los valores correspondientes al mantenimiento preventivo de la infraestructura que se construya o rehabilite, una vez terminado el período de amparo de las garantías de estabilidad de la obra.

Para este fin buscará establecer valores aproximados de la intervención en pesos del año en que deba iniciar ésta, con base en criterios como sus materiales, el tipo de tráfico habitual, la duración de vías comparables y otros que le permitan aproximarse a la determinación del momento en que se requerirá el mantenimiento preventivo.

En los proyectos de presupuesto que se presenten para las vigencias en las cuales deba realizarse el mantenimiento preventivo, la Administración incluirá las partidas necesarias para su trámite ante el Concejo Distrital.

Artículo 11. De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal. Adóptense de manera general los siguientes proyectos:

*Estudio de jerarquización vial.

*Estudios de los corredores especializados de carga.

*Proyectos de intersecciones.

*Implementación de corredores para ciclorrutas.

Otros proyectos viales, los cuales deben ser ejecutados con menor prioridad que los proyectos de la red vial de transporte público y de especialización de corredores de carga.

TÍTULO II

DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE

Capítulo I

Sistema de Transporte Público

Estrategias

Artículo 12. Estructuración del sistema de movilidad. El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.

Artículo 13. Definición del sistema integrado de transporte público. El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Artículo 14. Componentes del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP. Hacen parte de sistema integrado de transporte público de Bogotá los siguientes componentes:

a. Transporte masivo.

- b. Transporte público colectivo.
- c. Transporte público individual.

Además lo complementan:

- a. Red de intercambiadores modales.
- b. Red de estacionamientos.
- c. Red de peajes.

Artículo 15. Integración del Transporte Público. El sistema integrado de transporte público se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. La base de integración será la siguiente:

*La Secretaría de Tránsito y Transporte es la autoridad de transporte público en Bogotá D. C., en los términos de la Ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

*La empresa TRANSMILENIO S. A., como ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITPC. En consecuencia le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.

Artículo 16. Etapa I. Mejoramiento del Servicio Público y Formulación de Condiciones de Operación Integrada. Con el fin de obtener un mejoramiento del servicio de transporte público y preparar su integración, en el periodo 2006 y diciembre de 2007, se iniciarán los estudios técnicos orientados a establecer:

- a. La jerarquización de rutas.
- b. La definición del proceso de modernización de los equipos de transporte.
- c. La definición de infraestructura.
- d. La adopción del sistema tarifario.
- e. La integración del recaudo.

Artículo 17. Etapa II: Integración. La administración distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas. [Ver el Decreto Distrital 486 de 2006](#)

Artículo 18. Seguimiento del sistema integrado de transporte público. El seguimiento al proceso de conformación del sistema integrado de transporte público será responsabilidad del comité sectorial de movilidad, quien tendrá el apoyo del comité técnico de movilidad que funcionará como asesor técnico del mismo.

El comité técnico coordinará los estudios relacionados con la estructuración del sistema de transporte, la estructuración del sistema de recaudo, la estructuración financiera, económica y tarifaria del SITP, así como la estructuración jurídica y administrativa e institucional de los actores públicos y privados.

PARÁGRAFO: Los gremios económicos y de la producción, más representativos de la economía distrital, podrán ser invitados a las sesiones del Comité Sectorial de Movilidad.

Artículo 19. Transición. Para el funcionamiento del SITP se define una etapa de transición inicial de doce (12) meses contados a partir de la fecha de expedición del presente acto. Durante esta etapa la administración distrital tomará las disposiciones necesarias en cuanto a actividades y recursos para la integración operacional del sistema de transporte público.

Artículo 20. Supresión de la sobreoferta de transporte público colectivo. Para eliminar la sobreoferta, la Administración Distrital, entre otras medidas, definirá las condiciones en las cuales se exigirá la desintegración física de vehículos de transporte público colectivo como condición para el ingreso de vehículos de transporte público al servicio.

Artículo 21. De los proyectos en transporte público. Adóptense de manera general los siguientes:

*Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad (internas y externas) del SITP. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.

*Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad interna y baja capacidad externa.

*Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo en aspectos tendientes a la formación de personas jurídicas, como sociedades, cooperativas u otras que les permitan concurrir a la formación de las mismas, entender los derechos y obligaciones de los asociados, la participación en los órganos directivos y las competencias de éstos, las formas de remuneración, la conformación del capital social, y en general todas aquellas que permitan hacer parte de la operación del sistema integrado de transporte público.

*Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.

*Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP; articulado con el centro de control de operaciones del actual sistema.

*Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.

Capítulo II

Del Transporte Individual en vehículos tipo taxi - Estrategias

Artículo 22. Estrategia de racionalización del servicio. El Distrito Capital directamente o a través de la iniciativa privada, incentivará la dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi, donde serán despachados atendiendo a una solicitud de la ciudadanía, a través de una o varias de las siguientes medidas:

1. En Intercambiadores modales: Se habilitarán áreas de espera que brindarán servicios no sólo para taxis de los usuarios que concurran hasta tales instalaciones, sino para aquellos que sean requeridos telefónicamente por usuarios en la zona donde se ubican. Se dispondrá para ello de

zonas de estacionamiento cuyo valor no esté asociado a la duración, sino simplemente a la recuperación de los costos de vigilancia, mantenimiento del área y de los medios de despacho. Esta infraestructura podrá ser operada por particulares, previo proceso licitatorio por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, titular del servicio. El acceso a las instalaciones será dable para todo vehículo tipo taxi que posea sus documentos en regla, sin que sea necesario pertenecer a una empresa habilitada en particular. La Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital definirán las características de operación y las condiciones de infraestructura, respectivamente.

2. Por Iniciativa de empresas habilitadas de transporte público individual: Se realizarán programas de mercadeo con grupos de empresas habilitadas de vehículos tipo taxi para que se provean, en zonas fuera de vía determinadas de la ciudad, áreas de espera para los vehículos, en espera de despacho vía telefónica, radio telefónica o electrónica a las cuales soliciten sus servicios los usuarios. Deberá admitirse vehículos de empresas diferentes a las operadoras del área. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá las condiciones mínimas de operación.

3. Todo polo generador de viajes de taxi, deberá reservar dentro de sus instalaciones de estacionamiento, espacio para el ascenso de pasajeros a los vehículos taxi, y se abstendrá de utilizar las zonas de espacio público para ello, con salvedad de las que provea la Administración Distrital.

Artículo 23. Esquema tarifario. La autoridad distrital de transporte redefinirá el estudio de costos del esquema tarifario teniendo como referente las medidas contenidas dentro del artículo precedente.

Artículo 24. Control a la prestación ilegal del servicio. Como complementarios al control y vigilancia, se adoptarán medios tecnológicos automatizados tendientes a detectar la prestación ilegal del servicio en los términos de las disposiciones legales de tránsito y transporte que generen las pruebas para adelantar las acciones administrativas correspondientes.

Artículo 25. Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual. Con el fin de reforzar las medidas de supresión de la sobre oferta de vehículos tipo taxi, la Administración Distrital exigirá que el ingreso de vehículos se efectuará exclusivamente luego de verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen.

Capítulo III

El Transporte No Motorizado- Estrategias

Artículo 26. Promoción del Transporte No Motorizado. La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

Artículo 27. Estrategia para el Transporte No Motorizado. Se adopta como estrategia para el Transporte No Motorizado la implementación de redes peatonales y la optimización de la Red de Ciclorrutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público, entendidos como sigue:

a. Transporte: Construye la alimentación del Sistema de Transporte sobre la base de la ínter modalidad.

b. Hábitat: Mejora las condiciones de habitabilidad en los entornos servidos sobre parámetros de conectividad y promoción de las actividades urbanas.

c. Ambiental: Preserva el medio ambiente y propende por zonas específicas para reducir la contaminación y proteger el patrimonio cultural sobre una base conceptual que cubre aspectos sociales y de salud pública.

Artículo 28. Proyectos. Para la efectividad de las políticas planteadas, además de los proyectos referentes a infraestructura y seguridad vial que se tratan dentro del presente decreto, se adelantarán los siguientes proyectos:

a. Construcción de Redes peatonales: Pretenden el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad.

Para su implementación, se estudiarán en detalle y por cada proyecto específico aspectos tales como capacidad, densidad, niveles de servicio y dispositivos de control, pero también condiciones de la población usuaria respecto de su vulnerabilidad, percepción de amenazas, exigencias técnicas para personas con movilidad reducida, y toda otra circunstancia que pueda influir en su uso. Para el efecto, se establecerán proyectos piloto a corto plazo.

b. Optimización de la red de ciclo rutas: Apunta al desarrollo de una imagen de comodidad y seguridad, demarcada y señalizada, adecuada con el paisaje urbano y el usuario, con los otros usuarios de las vías, especialmente con los peatones y las personas con movilidad reducida, y consisten en:

1. Promover el uso adecuado y responsable de las ciclorrutas que cuenten con infraestructura en buen estado en cuanto a especificaciones, mantenimiento y conectividad.

2. Realizar auditorias de seguridad vial, cuyas recomendaciones deberán ser atendidas por las entidades distritales.

3. Dotarlas de elementos complementarios de mobiliario urbano, que garanticen el acceso a éstos para quienes posean movilidad reducida.

4. Facilitar instalaciones o mobiliario destinado al estacionamiento de bicicletas, no sólo para facilitar el intercambio modal, sino para aquellas zonas que, alejadas de otros medios de transporte, lo requieran.

5. Disponer elementos vegetales, en zonas verdes, antejardines, jardines, separadores blandos, taludes, ajardinamientos, con fines no sólo ambientales o estéticos, sino para aislar, mitigar impactos, caracterizar, dar jerarquías, y facilitar la libre utilización de los espacios.

6. Disponer medios de auxilio para los ciclousuarios y sus vehículos.

7. Garantizar que todo estacionamiento disponga de suficiente espacio para el estacionamiento de bicicletas.

Artículo 29. Iniciativas complementarias. Las entidades distritales, adoptarán iniciativas con el fin de dar efectividad a las políticas en materia de transporte no motorizado, a través de acciones como:

a. Promocionar la actividad de caminar dado su impacto sobre aspectos ambientales, de salud pública y disminución de la congestión.

b. Promover la actividad de caminar mayores distancias para acceder al sistema de transporte público a cambio de importantes mejoras para los peatones en todo lo largo de sus rutas de aproximación y acceso.

c. Estudiar y promover la creación de un sistema de responsabilidad por riesgo de tal manera que la persona que genera un riesgo en el tráfico responda económicamente.

d. Realizar campañas de salud pública destinadas a los ciclistas.

e. Capacitar a la comunidad en cuanto a las características de la movilidad reducida. Promocionar en forma masiva y continua, los derechos de los peatones. Implantar un sistema de indicadores de impacto de la gestión distrital peatonal, y monitorearlo permanentemente.

f. Apoyar organizaciones no gubernamentales que promueven la movilidad no motorizada, estudiar y desarrollar mecanismos de cofinanciación de sus investigaciones y proyectos y asegurar mecanismos de interlocución efectivos y permanentes con tales organizaciones.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, además, realizará las siguientes acciones:

a. Vigilar, controlar y sancionar las conductas que pongan en riesgo a los usuarios del modo no motorizado.

b. Implantar fases peatonales en las intersecciones semaforizadas donde haya tránsito de peatones.

c. Adoptar las estrategias y medidas necesarias para brindar seguridad en los cruces de vía peatonales y reducir el índice de accidentalidad de los peatones en éstos lugares.

d. Implantar un sistema de indicadores de impacto de la gestión distrital peatonal, y monitorearlo permanentemente.

PARÁGRAFO. Las entidades distritales de los sectores ambiente, salud y movilidad instaurarán mecanismos de coordinación interinstitucional destinados a cooperar en la realización de las labores descritas y dispondrán además lo necesario para entrenar su personal en áreas específicas de transporte no motorizado y movilidad reducida, a nivel internacional.

Artículo 30. De los proyectos en transporte no motorizado. Adóptense de manera general los siguientes:

*Formulación de proyectos de redes peatonales.

*Optimización de la red de ciclo rutas.

Capítulo IV

El Ordenamiento Logístico de Mercancías y de Carga - Estrategias

Artículo 31. Intervención en el Ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga. La intervención de las entidades distritales en el sector estará orientada a propender por una mejor organización del transporte de carga con el fin de lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura que permita reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional.

Artículo 32. Estrategias para el ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga.

Con el fin de alcanzar el objetivo del artículo precedente, se adoptan las siguientes estrategias:

a. Racionalización del tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.

- b. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos.
- c. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.
- d. Organizar la zona industrial interna en Centros de actividad logística internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de Centros de actividad logística externos, situados en Municipios colindantes seleccionados.
- e. Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.
- f. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación.
- g. Coadyuvar al mejor funcionamiento de las macrorrutas del transporte de recolección de residuos sólidos en el contexto de los objetivos del plan de ordenamiento logístico de la ciudad.
- h. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.

Artículo 33. Programas. Adóptense los siguientes para el Ordenamiento Logístico y de Carga.

- a. Diseño de una política que contenga los lineamientos a tener en cuenta en el ordenamiento de la logística urbano regional.
- b. Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana, atendiendo el reordenamiento del uso del suelo industrial en la ciudad-región previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- c. Promover la conformación de terminales de carga en la entrada a la ciudad, para empaque y desempaque de carga.

Artículo 34. De la infraestructura de los generadores y atractores de carga. Todo generador y atractor de carga que cuente con acceso vehicular, deberá contar con ingreso para los vehículos de carga, y solo podrán efectuar cargue y descargue en la vía pública, conforme las restricciones de horario y de jerarquía vial que se hayan previsto por la Secretaría de Tránsito y Transporte, so pena de la aplicación de las sanciones por infracción al Código Nacional de Tránsito por parte de la autoridad de control y vigilancia del tránsito, sin perjuicio de la aplicación de otros ordenamientos cuando corresponda.

1. Toda licencia de construcción y urbanismo de inmuebles de uso industrial o comercial para obra nueva, deberá incluir lo necesario para:

- a. Mantener un área de ingreso y maniobras de vehículos de carga que evite el impacto sobre la movilidad.
- b. Adecuar los accesos y salidas de forma tal que se minimice el impacto sobre las calzadas vehiculares durante las maniobras de acceso y salida.
- c. Adecuar el área de cargue y descargue de forma tal que no afecte el área destinada a los peatones.

2. Cuando se procure la obtención de licencia de ampliación, adecuación o modificación de inmuebles de uso industrial o comercial, deberá al tiempo, y adicionalmente a la solicitud, incluir las obras necesarias para cumplir con las condiciones de los literales del numeral precedente.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para los efectos de este Decreto entiéndase como atractor y generador de carga todo inmueble que por razón de su uso comercial o industrial, recibe o genera regularmente materias primas, productos terminados, o cualquier otra mercancía.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Sólo podrán constituirse Centros Logísticos Internos dentro de las zonas industriales debidamente identificadas y delimitadas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Artículo 35. De los proyectos de Ordenamiento Logístico. Adóptense de manera general los siguientes:

*Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.

*Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT.

*Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.

*Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías.

Capítulo V

Plan de Intercambiadores Modales - Estrategias

Artículo 36. Estrategia de Intercambio Modal. Con el fin de aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora de las condiciones de movilidad de la población, se implantarán dentro del Distrito Capital intercambiadores modales, concebidos éstos como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje, los cuales constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la Ciudad y en la Ciudad Región.

En este marco la unión de varios intercambiadores modales constituirá un Complejo de Integración Modal (CIM) del transporte de pasajeros, bien sea en la periferia o al interior de la Ciudad el cual deberá tener interconexión entre sus diferentes componentes.

La Administración Distrital designará las entidades encargadas de definir las áreas de terreno que permitan la ubicación conjunta de los intercambiadores modales y adecuados corredores que propicien adecuadamente la integración funcional de los distintos servicios.

Artículo 37. De los Inmuebles de los Intercambiadores Modales. Los intercambiadores modales y Complejos de Intercambio Modal podrán constituirse como infraestructuras físicas en bienes fiscales de propiedad del Distrito Capital, de sus entidades, o en bienes de particulares autorizados por éstas. También podrán situarse en espacio público, en cuyo caso, su ubicación y operación estará sujeta a lo previsto por el Plan Maestro de Espacio Público, por este Decreto y por las normas que los desarrollen.

Artículo 38. De la Infraestructura de Intercambiadores Modales. Las entidades distritales, cuyos servicios se presten en los Intercambiadores Modales, acometerán la construcción de los mismos, ya sea directamente, o a través de la Terminal de Transporte S.A., o del Instituto de Desarrollo Urbano. Lo anterior sin perjuicio de la adopción de esquemas de participación público-privados. El DAPD definirá los aspectos relativos al plan de implantación de cada

intercambiador modal, en coordinación con las entidades que prestarán sus servicios en los mismos.

Artículo 39. De la Operación y Administración de los Intercambiadores Modales. La operación y administración de los intercambiadores modales estará sujeta a la reglamentación que expida la Alcaldía Mayor. En ningún caso podrá recaer la administración de estos intercambiadores en una entidad que no preste servicios en dichas instalaciones.

Artículo 40. De los Intercambiadores Modales Transporte Complementario, Transporte Público - IMCOM. Tendrán como finalidad facilitar la integración de los servicios de alta capacidad (Metro y TransMilenio) y los flexibles complementarios (Transporte colectivo y rutas alimentadoras) entre sí, y a pie y en bicicleta, a una distancia que facilite el trasbordo de los peatones, y contarán con las siguientes características:

a. Podrán ubicarse asociados a las vías por donde circule el transporte público y adyacente a las mismas, a nivel o desnivel para los sentidos necesarios, atendiendo a la jerarquización del corredor de transporte.

b. De acuerdo con el proyecto intermodal, proveerán facilidades de conexión con otras líneas del mismo sistema y con las de otros modos de transporte, en procura de:

*Proporcionar sitios de parada e intercambio detallados, con equipamiento e información asociada al sistema multimodal.

*Organizar la operación de las rutas y unidades que prestan el servicio de transporte mediante la definición de puntos comunes.

*Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios del sistema en las operaciones de embarque y desembarque.

*Reducir las molestias causadas a la circulación reduciendo la interferencia de las líneas o rutas de transporte con el tránsito.

La provisión de los servicios deberá contar con puntos de venta y recarga en las instalaciones, infraestructura tecnológica necesaria para la lectura del medio de pago, medición del flujo de pasajeros, control del acceso al sistema, que sea compatible con la tecnología actual de recaudo del gestor del transporte masivo, TRANSMILENIO S.A.

Artículo 41. De los Intercambiadores Modales de Automotores Particulares al Sistema Integrado de Transporte Público IMAT. Tendrán como finalidad estimular el uso del transporte público a los usuarios interurbanos facilitando infraestructura de estacionamiento en las zonas de ingreso al Distrito y presentarán las siguientes características:

a. Terminales de ruta de transporte público, que favorezcan el tránsito peatonal del estacionamiento al transporte público.

b. Oferta de cupos de estacionamiento con tarifas que favorezcan las largas permanencias o que ofrezcan bajas tarifas de estacionamiento por haber hecho uso del transporte público.

c. Esquemas tecnológicos de cobro y recaudo que faciliten el análisis de la demanda, la auditoría al cobro y la aplicación del sistema tarifario integral con los criterios del numeral precedente.

d. Servicios sanitarios.

e. Infraestructura para el ascenso-descenso de vehículos de transporte público, incluyendo taxis.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los IMAT podrán establecerse en otras zonas en que se requiera disminuir el flujo vehicular, en cuyo caso el intercambio modal al transporte público podrá darse en estaciones no terminales de ruta.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En caso de establecerse peajes en las vías del Distrito, éstos se ubicarán de forma tal que estimulen el uso de los IMAT.

Artículo 42. De los Intercambiadores Modales Transporte Interurbano-Sistema Integrado de Transporte Público IMIT. Tendrán como finalidad integrar el transporte público interurbano con el sistema integrado de transporte público. Los terminales de transporte de pasajeros por carretera deberán contar con las condiciones que se exigen para las terminales de transporte y con los siguientes elementos que les permitan operar como intercambiadores:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público.
- b. Serán terminales de servicios de transporte con vehículos para pasajeros y equipaje con destino a los restantes IMIT y al Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.
- c. Serán terminales finales de ruta para la llegada y despacho de vehículos de pasajeros por carretera; en tanto evitarán la circulación de buses interurbanos por la trama urbana.
- d. Para efectos de los derechos de uso del IMIT por vehículos de transporte de pasajeros por carretera, se aplicarán los correspondientes a los terminales de transporte.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Secretaría de Tránsito y Transporte, fijará, a través de resolución, los recorridos internos del transporte interurbano en servicio. El ascenso y descenso de pasajeros no podrá efectuarse en ningún caso, por fuera de los IMIT, so pena de la aplicación de sanciones de tránsito.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Terminal de Transporte S.A. realizará estudios para definir la continuidad de los servicios en las instalaciones del Terminal de Transporte existente.

Artículo 43. Del Intercambiador Modal Aeropuerto IMA. Tendrán como finalidad facilitar el intercambio de los usuarios del transporte aéreo a otros modos de transporte, en condiciones de seguridad y comodidad y presentarán las siguientes características:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público y de taxis, incluyendo servicios a los IMIT.
- b. Ofrecerán facilidades de acceso a través de tramos peatonales en condiciones de comodidad y seguridad.
- c. Ofrecerán facilidades de acceso y estacionamiento de ciclousuarios.
- d. Ofrecerán mejoras en el servicio de estacionamiento y acceso a automotores particulares.

PARÁGRAFO. Las autoridades distritales con competencia en la prestación o regulación de los servicios a que se refiere el presente artículo coordinarán con las autoridades nacionales lo relativo a la ubicación del IMA en las inmediaciones del ingreso del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto.

Artículo 44. De los intercambiadores modales Transporte No Motorizado IMNOT. Tienen como finalidad la promoción de los modos peatonal y ciclista a cambio de mejores condiciones

del entorno peatonal y facilidades para bicicletas, y contarán con las siguientes características:

- a. Facilitarán el acceso-salida de los estacionamientos públicos para peatones y ciclousuarios a través de infraestructura de alta accesibilidad.
- b. Contarán con cicloestacionamientos a tarifas que incentiven el uso de este tipo de vehículos en las proximidades de las estaciones y terminales de transporte público, o dentro de éstas.

Artículo 45. De los proyectos de intercambiadores modales. Adóptense de manera general los siguientes:

*Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera de los complejos de integración modal que requiere la ciudad de acuerdo con los documentos técnicos de soporte y los estudios de viabilidad financiera y técnica.

Capítulo VI

Ordenamiento de Estacionamientos - Estrategias

Artículo 46. Destinatarios del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos. Se aplicarán las disposiciones a todo estacionamiento abierto al público, a los dotacionales vinculados a cualquier uso donde se permita el ingreso al público, a los destinados a los vehículos de transporte público individual, a las zonas de espacio público destinadas a estacionamiento en razón de cesión obligatoria, a los estacionamientos de propiedad pública Distrital, ya sea que funcionen como unidades económicas independientes, en conjunto, o como parte de intercambiadores modales, al estacionamiento en vía y a toda otra actividad de estacionamiento en el Distrito Capital.

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de lo anterior, los contratos de administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público terminarán su vigencia bajo la norma sobre la cual fueron autorizados.

Artículo 47. Estrategias de Corto Plazo. Para la concreción de los objetivos del Ordenamiento de Estacionamientos se aplicará como estrategia en el corto plazo la habilitación de los estacionamientos en vías locales e intermedias, y en las bahías que expresamente autorice la autoridad de tránsito, en función de la congestión y del tamaño de la oferta fuera de vía.

PARÁGRAFO PRIMERO. En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arterias, ni en vías con transporte público.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En ningún caso la bahía reducirá el ancho del andén o la ciclorruta.

Artículo 48. Estrategias de medio y largo plazo. Se aplicarán las siguientes estrategias de medio y largo plazo:

a. Implementación del Plan, articuladamente con el sistema de transporte; especialmente con el sistema de transporte público, dentro de los procesos de intercambio modal; así mismo, con el sistema de equipamientos colectivos y de servicios urbanos básicos.

b. Establecimiento de la red de estacionamientos públicos.

c. Regulación de la prestación del servicio de estacionamientos abiertos al público, con el fin de obtener tarifas diferenciadas zonalmente en función de la congestión y de la oferta de transporte público. Las entidades distritales intervendrán a través de los mecanismos de iniciativa tributaria previstos en el presente Decreto y a través de medidas relativas a las dimensiones de los cupos y a las zonas de maniobras que deben permanecer despejadas.

d. Revisión del componente urbano del Plan de Ordenamiento Territorial el cuadro anexo 4 "Exigencia general de estacionamientos por uso" frente a los requerimientos de cupos mínimos y máximos necesarios, no sólo a la norma urbanística sino también a las condiciones de movilidad en la zona.

e. Revisión del componente urbano del Plan de ordenamiento Territorial para evaluar la continuidad de la prohibición de estacionar en bahías.

f. Definición en los programas de renovación urbana de la viabilidad de permitir oferta de estacionamientos en subsuelo y en altura.

g. Adopción de instrumentos que incentiven la inversión privada en la construcción, y/o el mantenimiento y/o la operación de la infraestructura de estacionamientos fuera de vía cuando ella se dé dentro de los mandamientos del presente Decreto.

La provisión del estacionamiento en vía se hará en forma complementaria al de fuera de vía, y sólo donde éste no sea suficiente.

Artículo 49. Proyectos de Mediano y Largo Plazo. Los proyectos que el Distrito Capital deberá adelantar en cuanto al Ordenamiento de Estacionamientos serán los siguientes:

1. Red de Estacionamientos Públicos constituida por.

a. Una red de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia del sistema integrado de transporte público, especialmente en áreas periféricas con el objeto de incentivar el intercambio modal del vehículo particular al público; incluyendo áreas especializadas de estacionamiento para vehículos de carga, de pasajeros y de particulares, con modelos tarifarios que favorezcan largas permanencias y mantengan equilibrio económico para la red de estacionamientos públicos.

b. Una red de estacionamientos públicos de alta capacidad fuera de vía a nivel de centralidades o en sectores donde estudios específicos demuestren que la cobertura del transporte público no es la adecuada y que la demanda de estacionamientos es alta, bajo condiciones y especificaciones que no alteren las condiciones de movilidad del sector.

c. Una red de estacionamientos en vía con espacios destinados a residentes, comercio zonal y vecinal y cargue y descargue, que podrá ser objeto de cobro por el uso del espacio público vial.

De igual manera, la Red de Estacionamientos Públicos contará con un esquema de tarifas diferenciadas zonalmente, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público y la iniciativa conjunta de inversión de capital público en conjunto con el privado para la red de estacionamientos públicos.

2. Regularización de condiciones de otros estacionamientos:

a. Planeación y regularización de las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico por tipo de uso y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

b. Actualización de las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

c. Revisión y formulación de criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos, de tal manera que la normatividad

urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

Artículo 50. Medidas puntuales de ordenamiento de estacionamientos para usos específicos. Los estacionamientos dotacionales en áreas ya consolidadas se tratarán como sigue:

1. Aquellos inmuebles, que de acuerdo con el licenciamiento urbano, no les fue solicitado contar con un área para estacionamientos o los que, obligados a contar con la misma, no la proveyeron total o parcialmente, y que en la actualidad no les es posible disponer dicha área, se les deberá permitir dicha actividad en zonas adecuadas para tal fin.

Esto conlleva la implementación de estacionamientos bien sea fuera de vía o en vía, dependiendo de las condiciones del sector, definidas por el respectivo Plan de Regularización y Manejo y la articulación de estos con las redes peatonales. En todo caso, cuando realicen ampliaciones, adecuaciones o modificaciones, se aplicarán para éstos las disposiciones de exigencias para infraestructura existente, de las cuáles únicamente estarán exentos los inmuebles de conservación.

2. El estacionamiento de vehículos de transporte especial en sectores específicos de la ciudad que por su valor histórico, cultural y arquitectónico tengan baja movilidad, se efectuará en una zona específica autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Para los nuevos establecimientos se deberá exigir un área disponible para el estacionamiento del medio de transporte, acorde con la normatividad urbana y con las condiciones de movilidad del sector conforme lo relativo a la infraestructura del transporte especial en el presente Decreto.

Artículo 51. Medidas puntuales sobre estacionamiento en vía. La Secretaría de Tránsito y Transporte, al implementar el estacionamiento en vía, seguirá las siguientes previsiones específicas:

a. Definir la tarifa en función de la congestión de la zona, permanencia, estrato socioeconómico predominante, oferta de transporte público y tipo de vehículo.

b. Implementar mecanismos tecnológicos de cobro que garanticen la permanente auditoría y control de los ingresos, por parte del Distrito, así como conocer el comportamiento de la demanda, la rotación en cada zona específica.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, realizará los estudios para la ubicación de los cupos de estacionamiento en vía, e iniciará su operación en el corto plazo, haciendo uso de las facultades conferidas en el Acuerdo 34 de 1991 y sus normas reglamentarias, y en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Cumplidas las condiciones de los literales precedentes, se iniciará la operación.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital incentivará la participación de las personas habitualmente dedicadas a la explotación del estacionamiento en vía dentro de los procesos de selección de los operadores, que podrán en todo caso, contar con personal propio en las áreas administrativas y directivas, y realizar las labores de provisión de capital, equipos, recaudo, así como las demás contenidas en los respectivos pliegos de condiciones.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La implementación de zonas de estacionamiento en vía, que tendrá carácter progresivo de acuerdo con las condiciones de la demanda, procurará el otorgamiento a varios operadores diferenciados por zonas, quienes suministrarán a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la información necesaria respecto de la demanda efectiva de servicios, como uno

de los insumos para determinar las necesidades de la red de estacionamientos públicos fuera de vía.

Artículo 52. De las modalidades del estacionamiento en vía. En las zonas donde se determine hacer uso del estacionamiento en vía a cargo del Distrito o de sus contratistas, será dable el cobro. Su implementación estará precedida de estudios específicos por cada zona, para que se realice por sectores homogéneos desde el punto de vista geográfico, socioeconómico y urbanístico, en vías donde no se afecte la movilidad; dotadas de un adecuado sistema de control, definidas las horas de restricción y las tarifas correspondientes. Cada zona contará con servicios para las siguientes categorías de vehículos o usuarios:

1. Zona de residentes: Lugares de estacionamiento en vía, en vías de la malla vial local intermedia donde se presente un uso de suelo residencial.

2. Zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas: Para atender periodos específicos de alto movimiento comercial, en vías de la red vial local e intermedia de la ciudad. Su tarifa variará en función del periodo de uso. A largo plazo se procurará ofrecer estacionamientos públicos cuando la demanda sea permanente.

3. Zonas de cargue y descargue: Este estacionamiento se dotará en vía para aquellos establecimientos cuyo uso sea industria o comercio zonal o vecinal; estará sujeto a restricciones de horario y de jerarquía vial de acuerdo con los períodos de menor volumen vehicular en la zona determinados en estudios específicos.

4. Zonas para las categorías restantes de usuarios: El número de éstas y su ubicación obedecerá a estudios específicos sobre cada zona.

Las zonas de estacionamiento en vía deberán contar con asignación de cupos para personas con movilidad reducida de acuerdo con lo que sobre el particular establezca el estudio.

PARÁGRAFO. Con las tarifas del estacionamiento en vía en las zonas congestionadas, se desestimulará la ocupación del espacio público e incentivará el uso del Sistema Integrado de Transporte Público y el intercambio modal.

Artículo 53. De la infraestructura de estacionamientos abiertos al público. Con el fin de garantizar un adecuado servicio a los usuarios, así como la articulación con las políticas, estrategias y proyectos del presente plan, se realizarán por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, estudios necesarios para determinar:

a. Las condiciones mínimas de operación exigibles a los estacionamientos abiertos al público de forma tal que se promueva el uso del transporte público en las áreas cubiertas por el mismo.

b. Las áreas mínimas de maniobra de los estacionamientos privados abiertos al público, así como el área mínima de cada cupo de estacionamiento, estudio que será base de la regulación de condiciones de infraestructura mínima para fijar un número máximo de vehículos que pueden ser ingresados a sus instalaciones de forma tal que se promueva el uso del transporte público en las áreas cubiertas por el mismo.

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital de acuerdo con el estudio, adoptará la regulación a través de acto administrativo, y fijara un período transicional no superior a tres (3) años, contados a partir de la promulgación del presente Decreto, para adecuarse al mismo.

Artículo 54. Obligaciones en movilidad, de la industria y comercio metropolitano y urbano. El cargue y descargue en establecimientos que se clasifiquen bajo el uso industrial y

comercial de escala metropolitana y urbana deberán darse dentro del mismo establecimiento conforme la normatividad vigente, y estará sujeto a la intervención de la Secretaría de Tránsito y Transporte, para tomar medidas que disminuyan el impacto sobre la movilidad del sector.

Para las escalas metropolitana y urbana, deberá solicitarse la elaboración de estudios de demanda y atención de usuarios, que demuestren que el espacio para la atención de la demanda de acceso vehicular al inmueble o desarrollo garantiza la acumulación de vehículos dentro del predio y que su operación no produce colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda. Dichos estudios deberán ser revisados por el solicitante del permiso, a demanda de la Secretaría de Tránsito y Transporte, de manera tal que se garantice que con su funcionamiento no se producirán colas de vehículos sobre la vías públicas en las horas de más alta demanda; siendo ello requisito fundamental para mantener vigente el permiso de operar dicho estacionamiento.

Las mismas medidas serán aplicables a uso comercial vecinal y zonal, cuando genere algún tipo de impacto en la movilidad.

Artículo 55. De la operación de los estacionamientos públicos. La operación de la red de estacionamientos públicos incluirá para cada uno de ellos, la explotación del estacionamiento en vía en su área de influencia, así como la provisión de los vehículos y dispositivos de inmovilización con el fin de garantizar la viabilidad económica del proyecto y la articulación con las estrategias del presente Plan. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá lo relativo a las áreas de influencia para el efecto del presente artículo.

Artículo 56. Accesos para destinos del transporte especial y de carga. Toda licencia de construcción y urbanismo de obra nueva, ampliación, adecuación o modificación de inmuebles de uso industrial o dotacional educativo, deberá tramitarse con arreglo a lo que sobre el particular exige el Plan de Ordenamiento Territorial en cuanto a accesos vehiculares a predios con frentes a vías de malla arterial, en lo referente a acceso por vía de inferior jerarquía vial y contar con espacio para acceso y maniobras de vehículos de carga y transporte especial.

Artículo 57. Del ascenso y descenso de estudiantes. Cuando una institución educativa posea accesos vehiculares, los vehículos destinados al transporte de los estudiantes deberán ingresar a las instalaciones de la institución y realizar allí el ascenso y descenso de los mismos. Toda instalación educativa, pública o privada, deberá ofrecer estacionamientos seguros para bicicletas.

Cuando las instalaciones educativas no cuenten con accesos vehiculares y se encuentren localizadas sobre la malla vial arterial de la ciudad, el ascenso descenso de los estudiantes se hará desde la vía de inferior jerarquía más cercana a la entrada, siendo de cargo de la institución las medidas de seguridad de sus estudiantes, sin perjuicio de la intervención de personal del Distrito, cuando hubiere disponibilidad del mismo.

Artículo 58. De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos. Adóptense de manera general los siguientes:

*Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público complementario y el sistema de transporte masivo. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

*Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Alta capacidad y otros. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

*Implementar una red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte

publico individual). Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

*Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público.

*Reglamentar la operación del fondo de estacionamientos.

*Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (por tipo de uso) y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

*Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

*Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

*Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública.

Capítulo VII

Del ferrocarril, el tren de cercanías y el metro

Artículo 59. Del Tren de Cercanías. [Modificado por el art. 2°, Decreto Distrital 484 de 2019.](#) <El nuevo texto es el siguiente> El Tren de Cercanías podrá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público en la jurisdicción del Distrito Capital. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser prolongada con base en los estudios técnicos elaborados por las entidades competentes, previa autorización de las entidades nacionales y distritales competentes. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.

El texto original era el siguiente:

Artículo 59. Del Tren de Cercanías. *El Tren de Cercanías deberá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público, arribando hasta los complejos de integración modal periféricos. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.*

Artículo 59A. Habilitación de vías existentes para el Tren de Cercanías. [Adicionado por el art. 3°, Decreto Distrital 484 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> En aplicación del literal d) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el desarrollo del Tren de Cercanías implica habilitar vías ya existentes para el tránsito de quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios de transporte no contaminantes, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

Las vías que correspondan al ramal de integración entre el Tren de Cercanías con el sistema Metro, se deberán ajustar a las condiciones técnicas señaladas en el Anexo No. 2 de este decreto. En todos los casos, se deberá garantizar el acceso vehicular y peatonal a los predios que tengan frente a dichos corredores.

PARÁGRAFO. La Secretaría Distrital de Movilidad podrá ajustar mediante resolución las condiciones señaladas en el Anexo No. 2 de este decreto, previo concepto de la Secretaría Distrital de Planeación.

Artículo 60. De la Red Férrea de Propiedad de La Nación. A través de instancias de coordinación interinstitucional con La Nación y el Departamento, se concertará la modificación de los trazados de la red férrea para evitar los cruces a nivel con la red vial Distrital, con el fin de reubicar la red férrea a lo largo de la Avenida Longitudinal de Occidente para el servicio a los centros logísticos.

Artículo 61. Del Metro. Cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, la administración distrital adoptará el Metro, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Público Integrado.

Artículo 61A. [Adicionado por el art. 2°, Decreto Distrital 394 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> **Habilitación de vías existentes para el Sistema Metro.** En aplicación del literal d) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el desarrollo del Sistema Metro de Bogotá implica habilitar vías ya existentes para el tránsito de quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

En los corredores en los que confluye la Primera Línea del Metro de Bogotá y los corredores troncales del Sistema Transmilenio se deberán ajustar a las condiciones técnicas señaladas en el Anexo n.º 1 de este Decreto. En todos los casos, se deberá garantizar el acceso vehicular y peatonal a los predios que tengan frente a dichos corredores.

Parágrafo. La Empresa Metro de Bogotá S.A. podrá ajustar mediante resolución las condiciones señaladas en el Anexo n.º 1 de este Decreto.

Artículo 61B. [Adicionado por el art. 3°, Decreto Distrital 394 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> **Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro.** En las estaciones del Sistema Metro se permiten las siguientes actividades:

Áreas	Actividad
Áreas operativas	Entre otras, cuartos operativos, cuarto para el supervisor de la estación, cuarto de limpieza, área para almacenamiento de basura, sala para empleados, baños y vestidores para empleados, cuarto para policía, cuarto de retención, sala de reunión, oficina de mantenimiento.

Áreas	Actividad
Áreas no paga y paga de la estación.	<p>Información del sistema: oficina de información, mapa del sistema.</p> <p>Acceso: oficina de personalización, taquillas, torniquetes, medio de pago, máquinas de recarga, cajeros automáticos, localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Baterías de baños o servicios sanitarios.</p> <p>Enfermería</p> <p>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</p> <p>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Los usos del suelo necesario para prestar los servicios adecuados a pasajeros: son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos No. 1, 1ª y 2 del POT o aquella norma que los modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.</p>
Áreas técnicas de las estaciones	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas- Cuartos técnicos y de máquinas, subestación de tracción, centro de transformación, de conducción automática, telecomunicaciones de la estación, secundario de telecomunicaciones, equipo de boletería, almacén para mantenimiento, sala de tableros, almacenamiento de equipos eléctricos, de equipo electromecánico, ventilación, suministro de agua, tanque para el sistema contra incendio – RCI, de bombas y rociadores, tanque para la recuperación de aguas lluvias, cuarto de bombas, equipo de filtración.</p>

Parágrafo. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante Resolución, el diseño operacional de la infraestructura de transporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo”.

Artículo 61C. [Adicionado por el art. 4°, Decreto Distrital 394 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> **Edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro.** La edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro es la siguiente:

Índice Máximo de Ocupación (sobre área útil)	0.80
Índice Máximo de Construcción (sobre área útil)	4
Altura Máxima Permitida	Resultantes de la correcta aplicación de los índices de

	ocupación y construcción.
Tipología Edificatoria	Según las condiciones que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante resolución.
Sótanos y semisótanos	Para las estaciones y sus usos complementarios se permite la construcción de sótanos y semisótanos.
Dimensión de Antejardín	Nota 1.
Estacionamientos	Nota 2.
<p>Nota 1. El antejardín exigido sobre las vías locales será el equivalente necesario para completar una dimensión de 5 metros contados desde el sardinel existente hacia el interior de los predios, incluyendo aquellos predios en donde no exista dicha exigencia. No se permitirá el cerramiento del antejardín y este debe ser tratado en material duro, continuo, con un diseño unificado con el andén, sin obstáculos ni desniveles para el peatón.</p> <p>Nota 2. No se exigirán estacionamientos para vehículos motorizados de carácter privado, públicos, carga y descargue, motos, servicios, y personas con movilidad reducida para los usos conexos a la infraestructura.</p>	

Parágrafo. La Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro deberá dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

Artículo 62. De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro. Adóptense de manera general los siguientes:

*Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías.

*Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.

Capítulo VIII

[Capítulo adicionado por el art. 5°, Decreto Distrital 394 de 2019](#)

<El Capítulo adicionado es el siguiente>

De la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP

Artículo 62A. Definiciones. Para la correcta implementación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP y de la aplicación del presente decreto, se adoptan las siguientes definiciones:

62A.1. Área total de intervención. Es el área total del proyecto incluidas áreas construidas.

62A.2. Centros de control y regulación. Son instalaciones donde se realizan tareas de control, monitoreo y supervisión en la circulación, asistencia e información a los usuarios del sistema entre otros, mediante la implementación y uso de herramientas tecnológicas para proporcionar información en tiempo real que permita tener control de datos de forma confiable y que facilite su administración e información histórica orientada a toma de decisiones.

62A.3. Corredores de transporte público. Malla vial existente y proyectada sobre la cual circula la flota de la operación de los servicios del SITP.

62A.4. Infraestructura de acceso y tránsito. Se refiere a los puntos de acceso y el tránsito de pasajeros a los vehículos del sistema de transporte público de la ciudad. Hace parte de la infraestructura de acceso y tránsito instalaciones, tales como: complejos de integración modal (CIM), terminales, estaciones y paraderos.

62A.5. Infraestructura de soporte a la operación. Es la infraestructura que permite el funcionamiento básico del sistema, así como su control, regulación y toma de acciones correctivas para garantizar la adecuada prestación del servicio. Son parte de esta infraestructura los patios, zonas de regulación y los centros de control.

62A.6. Infraestructura de Transporte. Es la red de infraestructura de transporte público que permite la prestación de servicios a vehículos y pasajeros del SITP para la operación del servicio público de transporte en rutas del sistema troncal y zonal. Hacen parte integral de la infraestructura de transporte los patios, las terminales, los paraderos, los centros de control, las zonas de regulación, las zonas pagas, las zonas de transferencia, servicios al pasajero y operadores e integración, y los corredores de transporte.

62A.7. Vehículo Equivalente. Es el vehículo estándar cuyo peso, dimensiones y características de operación se usan para establecer los controles de diseño de los espacios para el estacionamiento de los vehículos designados. La definición del vehículo estándar tiene el propósito de establecer las condiciones de diseño geométrico y del área necesaria para la maniobrabilidad del vehículo al interior de la infraestructura de soporte, por lo cual el vehículo seleccionado es el que se indique en los parámetros técnicos operacionales que defina el ente gestor.

62A.8. Paraderos. Definidos por la Resolución de la Secretaría Distrital de Movilidad No. 264 de 2015 “Por la cual se fijan las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Publico - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital” modificada parcialmente por la Resolución No. 303 de 2016 de la SDM o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

62A.9. Patios. Es la infraestructura de servicios a vehículos de transporte público para su estacionamiento, alistamiento y mantenimiento, y donde se desarrollan las demás actividades de control requeridas para garantizar la disponibilidad permanente de los vehículos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

62A.10. Plataforma. Es un espacio físico en terminales para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros de los vehículos.

62A.11. Servicios a operadores del sistema. Son aquellas instalaciones destinadas a atender las necesidades de los operadores tales como cafetería y alimentación, zona de descanso, baterías de baños o servicios sanitarios y enfermería, entre otras.

62A.12. Servicios a pasajeros. Son aquellas instalaciones que mejoran la experiencia del usuario en su tránsito dentro del sistema del transporte, en términos de comodidad, facilidad,

rapidez, confiabilidad y seguridad, los cuales incluyen los medios de pago, sistema de información, acceso universal, zonas de espera, embarque/desembarque y cicloparqueaderos, así como toda la infraestructura técnica de soporte que se requiere para el funcionamiento de estas instalaciones. Igualmente, servicios como las instalaciones para asistencia médica, puntos de encuentro, servicios sanitarios, alimentarios, conectividad virtual, entre otros. Los usos del suelo complementarios, necesario para prestar los servicios adecuados a pasajeros son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos No. 1 y 2 del POT o aquella norma que los modifique, adicione o sustituya.

62A.13. Servicios a vehículos. Son todas aquellas instalaciones que hacen posible la disponibilidad, la confiabilidad y el control de los vehículos, de manera permanente para la prestación del servicio de transporte.

62A.14. Terminales del SITP. Son los puntos de inicio y fin de los servicios al pasajero que se realiza en puntos de embarque y desembarque, localizados sobre corredores por donde circula el transporte público y su funcionamiento está orientado al acceso y tránsito de pasajeros desde y hacia los vehículos.

62A.15. Unidades funcionales. Se refiere a cada uno de los sectores de la infraestructura de transporte de soporte a la operación que corresponden a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, la cual le permitirá operar de forma individual. Se podrán integrar las áreas de soporte y administrativas de las unidades funcionales, según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. en los parámetros técnicos y operacionales de la infraestructura de transporte de soporte.

62A.16. Zonas de regulación. Son áreas de estacionamiento de transición que tienen como función optimizar los recorridos de los vehículos, según la operación en hora valle u hora pico, donde se prestan los servicios a operarios y vehículos del sistema.

Artículo 62B. Funciones y Características. Para establecer las tipologías y escalas de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP se deben tener en cuenta las funciones y la escala de la infraestructura:

62B.1. Función de transporte. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP puede tener dos funciones: Para servicios a vehículos únicamente o para ascenso, descenso y servicios al pasajero y operador.

62B.2. Escala. La escala de la infraestructura de soporte a la operación del componente Troncal o Zonal, se asigna dependiendo la cantidad de vehículos y/o plataformas a servir.

Artículo 62C. Implementación. Transmilenio S.A. como ente gestor del SITP define las condiciones operacionales para la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal, teniendo en cuenta la normatividad vigente al momento de la aprobación.

Los principios para la implementación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP son:

62C.1 Integrar y concentrar la infraestructura de transporte de buses de manera complementaria entre los servicios a vehículos y/o a pasajeros, con el fin de hacer más eficiente la operación y disminuir el esfuerzo de acceso al sistema de operación.

62C.2 Proveer la plataforma física necesaria para los servicios a vehículos y pasajeros para garantizar la disponibilidad de la flota en armonía con la gestión del tiempo del pasajero en el

sistema.

62C.3 Optimizar la inversión mediante el uso eficiente de las áreas con condiciones que garanticen el funcionamiento de la infraestructura de transporte de soporte a la operación.

62C.4 Atraer fuentes de financiación desde los sectores público y/o privado para la inversión en proyectos de infraestructura de transporte público de soporte a la operación.

62C.5 Promover actividades complementarias a la infraestructura de transporte de soporte a la operación, a través de la armonización de usos establecida en el POT, y la generación de espacios de oportunidad con el fin de lograr que mejore la experiencia del usuario en dichas infraestructuras, permitiendo aumentar la percepción, aceptación y apropiación de los usuarios y paralelamente fortaleciendo la sostenibilidad del sistema.

62C.6 Proveer la infraestructura de transporte con énfasis en la operación integrada con los sistemas de movilidad de la ciudad y sus diferentes modos.

62C.7 Lograr la inserción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación zonal y/o troncal de manera integrada con el entorno urbano.

62C.8 Proporcionar sitios de parada e intercambio adecuados con equipamientos e información asociada al sistema multimodal.

62C.9 Organizar la operación de las rutas y unidades funcionales que prestan el servicio de transporte zonal y/o troncal mediante la definición de puntos comunes.

62C.10 Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios en las operaciones de acceso y tránsito en el sistema.

62C.11 Reducir el esfuerzo del pasajero en la circulación mediante la disminución de barreras de acceso y la interferencia con la circulación vehicular del sistema de transporte o de otros sistemas modales.

62C.12 Incorporar lineamientos de seguridad vial para reducir los incidentes y accidentes en el tránsito de pasajeros y vehículos.

62C.13 Reducir y mitigar los impactos ambientales que se puedan generar en el entorno urbanístico y la Estructura Ecológica Principal.

Parágrafo. En el caso de los patios y terminales transitorios del componente zonal del SITP, se requerirá de los conceptos previos de las entidades que conforman el Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición, creado por el Decreto Distrital 294 de 2011 y modificado por el Decreto Distrital 289 de 2016, para la infraestructura de transición, según la Resolución 607 de 2016 de Transmilenio S.A. o aquella que la modifique, adicione o sustituya. Igualmente, el Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición realizará el seguimiento y el acompañamiento a la estructuración del plan de implementación de los terminales zonales y patios zonales definitivos.

Subcapítulo I

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS A VEHÍCULOS

Artículo 62D. Actividades en la Infraestructura de servicios a vehículos. En los patios y zonas de regulación del componente zonal y troncal se permiten las siguientes actividades, según las tipologías y escalas de la infraestructura:

62D.1 Patios

Áreas	Actividad
Acceso	Portería Control de seguridad Inspección visual Despacho de servicios y asignación
Estacionamiento	Estacionamiento de buses Zonas de circulación y espera Área de maniobras
Zonas de Abastecimiento	Surtidores Tanques de suministro combustible y aditivo que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia. Cuarto de monitoreo Sistema para derrame y trampa de grasas Bahías y zonas de circulación
Lavado	Pista de lavado Instalaciones para manejo de vertimientos y residuos (trampa de grasa, lodos, cuartos técnicos) Cuarto de insumos Oficina y sala de espera
Mantenimiento	Mantenimiento y mecánica general Lubricación, montallantas Latonería y Pintura Bodega, depósitos de llantas, partes y otros elementos; almacén de repuestos Oficinas de mantenimiento Sala descanso Otras áreas ambientales

Áreas	Actividad
Áreas administrativas	<p>Oficinas administrativas, salas de espera y reunión</p> <p>Áreas de seguridad y control</p> <p>Centro de Control operativo</p> <p>Depósito, archivo, cuarto de infraestructura</p> <p>Zona Canina (perrera)</p>
Servicios a operadores del sistema	<p>Cafetería y alimentación</p> <p>Zona de descanso</p> <p>Baterías de baños o servicios sanitarios</p> <p>Enfermería</p>
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas</p> <p>Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia.</p> <p>Circulaciones para buses</p> <p>Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes</p> <p>Cicloparqueaderos</p> <p>Andenes y circulaciones para personas</p> <p>Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje)</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico).</p> <p>Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos</p>

62D.2 Zonas de regulación

Áreas	Actividad

Áreas	Actividad
Acceso	Portería Control de seguridad Inspección visual Despacho de servicios y asignación
Estacionamiento	Estacionamiento de buses Zonas de circulación y espera Área de maniobras
Mecánica y alistamiento rápido	Eléctrico Puertas Sistema de integrado de recaudo, control e información al usuario. SIRCI (Sistema Integrado de Recaudo, Control, Información y Servicio al Usuario) Aseo
Servicios a operadores del sistema	Cafetería y alimentación Zona de descanso Baterías de baños o servicios sanitarios Enfermería

Áreas	Actividad
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas</p> <p>Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia.</p> <p>Circulaciones para buses</p> <p>Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes</p> <p>Cicloparqueaderos</p> <p>Andenes y circulaciones para personas</p> <p>Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje)</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico),</p> <p>Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos</p>

Parágrafo 1. El sistema de abastecimiento deberá dar cumplimiento a la normativa vigente en la materia teniendo en cuenta si la tecnología está basada en diésel, electricidad, gas u otras fuentes energéticas.

Parágrafo 2. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte de soporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Artículo 62E. Escalas de la Infraestructura de soporte a la operación de servicios a vehículos. La escala de la infraestructura de transporte de servicios a vehículos para patios y zonas de regulación se clasifica teniendo en cuenta el número total de vehículos equivalentes. El diseño de la infraestructura de servicio de soporte operacional a los vehículos puede permitir el mantenimiento y parqueo de vehículos del componente zonal o troncal según las necesidades del sistema en la misma unidad funcional.

La escala de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de servicios a vehículos para el componente troncal resulta de la capacidad estimada para estacionamiento y alistamiento de la flota que será definido conforme a los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor.

62E.1 Escala de los Patios

Componente	Número de vehículos	Observaciones

Componente	Número de vehículos	Observaciones
Zonal y Troncal	Hasta 300	Cantidad de vehículos que equivalen a una unidad funcional.

62E.2 Zonas de regulación para inserción urbana

Escala	Número de vehículos	Observaciones
Zonal 1	10 -50	Manejan una unidad funcional desde 10 hasta 50 buses tipo padrón equivalente.
Zonal 2	51 – 300	Manejan hasta dos unidades funcionales de máximo 150 buses tipo padrón equivalente cada una.

Parágrafo 1. La capacidad, volumen y cobertura de los diferentes componentes de la infraestructura de soporte a la operación del SITP evidencia particularidades en la infraestructura de los componentes troncal y zonal, lo que resulta de consideraciones específicas para la adquisición y disponibilidad de área en suelo e inserción urbana.

Parágrafo 2. Se permitirán máximo 3 unidades funcionales adyacentes.

Parágrafo 3. Para los patios ubicados en malla vial arterial la escala estará definida por los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor, con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, para establecer medidas de mitigación con el fin de disminuir el impacto sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Parágrafo 4. Para las zonas de regulación en el componente troncal, ubicados en malla vial arterial la escala estará establecida por los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor, con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, para establecer medidas de mitigación con el fin de disminuir el impacto sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Subcapítulo II

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS A PASAJEROS

Artículo 62F. Actividades en terminales. En las terminales se permiten las siguientes actividades, según las tipologías y escalas de la infraestructura de soporte a la operación:

Áreas	Actividad
-------	-----------

Áreas	Actividad
Acceso	Portería. Control de seguridad. Inspección visual. Despacho de servicios y asignación.
Estacionamiento	Estacionamiento de buses. Zonas de circulación y espera. Área de maniobras.
Servicios a conductores	Cafetería. Zona de descanso. Baterías de baños o servicios sanitarios.

Áreas	Actividad
Servicios a pasajeros	<p>Información: oficina de información, mapa del sistema.</p> <p>Acceso a medio de pago: oficina de personalización, taquillas, torniquetes, medio de pago, máquinas de recarga, cajeros automáticos, en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A.</p> <p>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</p> <p>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A.</p> <p>Usos de Servicios y Comercio para el ciudadano: atención de emergencias, venta de bienes de primera necesidad en módulos localizados al interior de la infraestructura, según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. Los usos del suelo son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT o la norma que modifique o sustituya.</p> <p>Pausa y descanso: servicios sanitarios, servicios y comercio en los cuadros anexos No.1 y 2 del POT, en módulos localizados al interior de la infraestructura, según las condiciones definidas por Transmilenio S.A.</p> <p>Zona de embarque y desembarque.</p> <p>Zonas de circulación.</p> <p>Zonas de espera.</p> <p>Servicios de seguridad: oficina de policía, sistema de apoyo a la seguridad, cuartos de CCTV, centro de control de pánico, entre otros.</p> <p>Conexión con otros modos de transporte.</p> <p>Cicloparqueaderos.</p>
Servicios a operadores del sistema	<p>Cafetería y alimentación</p> <p>Zona de descanso</p> <p>Baterías de baños o servicios sanitarios</p> <p>Enfermería</p>

Áreas	Actividad
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas</p> <p>Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia.</p> <p>Circulaciones para buses</p> <p>Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes</p> <p>Cicloparqueaderos</p> <p>Andenes y circulaciones para personas</p> <p>Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje)</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico),</p> <p>Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos</p>

Parágrafo 1. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte de soporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Según las disposiciones contenidas en el artículo 9 del Decreto 1538 de 2005, o la norma que lo reglamente, sustituya o adicione, estas zonas deben prever la accesibilidad que cumpla con las normas para personas con discapacidad.

Artículo 62G. Escala de terminales. La escala de terminales de la infraestructura de soporte a la operación del SITP se clasifica teniendo en cuenta el sistema al cual sirven de soporte y al número de plataformas respectivamente, así:

62G.1. Terminales para el sistema zonal

Sistema Zonal	Número de plataformas
Tipo A	Hasta 3
Tipo B	4-6
Tipo C	7-9

62G.2. Terminales del sistema troncal

Esta infraestructura se implementa en los corredores troncales con plataformas de intercambio modal y se dimensionan de acuerdo con los parámetros técnicos y operacionales que emita el ente gestor y administrador del sistema de transporte público terrestre con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, el cual incorporará entre otras condiciones, las medidas de mitigación de los impactos sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Subcapítulo III

CONDICIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE SOPORTE A LA OPERACIÓN DE LOS COMPONENTES ZONAL Y/O TRONCAL DEL SITP

Artículo 62H. Condiciones para la localización según la naturaleza del bien. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP se podrá localizar en bienes fiscales, en bienes de propiedad privada y en espacios públicos determinados para tal fin, siempre y cuando se cumplan las condiciones señaladas en el presente Decreto y demás reglamentaciones aplicables.

En espacios públicos, en zonas de cesiones y bienes fiscales se podrán localizar siguiendo las siguientes reglas:

62H.1. En las cesiones para equipamiento comunal público resultado de desarrollos urbanísticos sin plan parcial.

62H.2. En el subsuelo de las áreas endurecidas correspondientes a zonas de recreación activa, circulación, administrativa y estacionamiento de parques zonales y metropolitanos que no puede ser mayor al porcentaje de zonas duras que defina el respectivo Plan Director. En plazas y plazoletas, no tendrán restricción de área.

62H.3. En predios localizados en zonas de reserva vial, previo concepto técnico del Instituto de Desarrollo Urbano. En todo caso, la implantación de este tipo de infraestructura de carácter definitivo debe garantizar la operatividad actual y futura de los corredores viales arteriales de la ciudad, armonizando la infraestructura vial con la infraestructura de transporte.

62H.4. En cesiones de equipamientos comunal público y en el subsuelo de parques de planes parciales, de conformidad con las reglas señaladas en el 0.

62H.5. Los suelos destinados a cesiones públicas obligatorias para equipamiento en el marco de los planes parciales, hasta tanto no sean desarrollados, podrán ser entregados de manera anticipada a entidades distritales para la ubicación de infraestructura de transporte de soporte a la operación en los términos de este artículo, siempre que ésta no incluya construcciones convencionales que requieran de licencia de conformidad con el numeral 1.2 del artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Nacional 1077 de 2015 modificado por el Decreto 583 de 2017 o aquella norma que lo adicione, modifique o sustituya. Los costos de diseño o construcción que se encuentren asociados a la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP no se incorporarán en el reparto de cargas y beneficios del correspondiente plan parcial.

62H.6. En los suelos destinados para equipamiento comunal público se podrá implantar la infraestructura de transporte de soporte a la operación, siempre que se garantice la implantación del respectivo equipamiento.

Parágrafo 1. En los espacios públicos de sectores con tratamiento de conservación se requerirá concepto previo y favorable de la entidad competente.

Parágrafo 2. En los parques en los cuales se requiera de la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, estas infraestructuras no deberán ser mayores al porcentaje de zonas duras del parque que se defina el respectivo Plan Director. En estos casos la localización de Patios o de Zonas de Regulación se deberá desarrollar en subsuelo.

Parágrafo 3. Las áreas públicas definidas en los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP serán las definidas por el IDU en los estudios y diseños definitivos de los cuales se levantará el plano definitivo aprobado por la entidad para la ejecución de las obras a ejecutar, y será el documento de soporte para su recibo e inclusión en el inventario de la ciudad por parte del DADEP, sin que para ello se requiera plano urbanístico de conformidad con lo indicado en el Artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto 1077 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 4. Cuando se requieran áreas o vías adicionales necesarias para la operación de los proyectos de infraestructura de transporte, el IDU realizará los procedimientos de afectación, compra y construcción de dicha infraestructura adicional y el plano definitivo aprobado por la entidad para la ejecución de las obras será el documento de soporte para su inclusión en el inventario de la ciudad; el DADEP realizará el recibo de dichas áreas sin que para ello se requiera plano urbanístico de conformidad con lo indicado en el Artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto 1077 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 5. Se permite el cambio de uso de espacios públicos ya cedidos o aprehendidos, si los mismos son requeridos para la implementación de los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP. Tratándose de plazas y plazoletas se deberá remplazar por otros espacios destinados a ese fin de similares características.

Artículo 62I. Condiciones de localización en suelo urbano. La infraestructura de transporte zonal y/o troncal podrá localizarse en suelo urbano con las siguientes condiciones:

62I.1. Según áreas de actividad. Se permitirá en las áreas de actividad en concordancia con las condiciones establecidas en los cuadros anexos 1 y 2 del Decreto Distrital 190 de 2004:

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros. (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT),
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	Se permite la Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT), en zonas delimitadas de comercio y servicios en ejes viales.
	Neta	No se permite.
Dotacional	Equipamientos colectivos	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
	Equipamientos de la Red Especial y la Red Principal del Sistema Distrital de Equipamientos Deportivos y Recreativos	
	Servicios urbanos básicos	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Servicios empresariales Servicios empresariales e industriales Especial de servicios Servicios al automóvil Comercio cualificado Comercio aglomerado Comercio pesado Grandes superficies comerciales Especial de servicios de alto impacto	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación
Comercio y servicios	Centro tradicional Núcleos fundacionales	Únicamente zonas de regulación y terminales bajo las condiciones aplicables al tratamiento de conservación y previo concepto del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural o el Ministerio de Cultura, según corresponda.
Central	Residencial	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Urbana integral	Múltiple	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Industrial y de servicios	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
	Industrial	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Industrial	Parques minero-industriales	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Minera	Suspensión de actividad minera	Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en las zonas de canteras y de explotación minera siempre y cuando cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

62I.2. Según tratamientos urbanísticos:

La infraestructura de transporte zonal y/o troncal se permite en los inmuebles privados ubicados en todos los tratamientos urbanísticos, con excepción del tratamiento urbanístico de conservación que se regirá por el instrumento de planeación aplicable. En el subsuelo de espacios públicos de sectores de interés cultural se permitirá la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación previo concepto de la autoridad competente.

En las zonas sujetas al tratamiento de renovación urbana, se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en área útil, cesiones para equipamiento comunal público y en el subsuelo de las cesiones para plazas sin restricción de áreas y en cesiones para parques de escala zonal o metropolitana cumpliendo las condiciones definidas en el numeral 62H. de este Decreto.

Una vez se radique la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana o Desarrollo, según corresponda, de conformidad con la proyección de población establecida en el estudio de tránsito del plan parcial, la Secretaría Distrital de Planeación – SDP solicitará al Promotor que defina las áreas de generación y atracción de viajes y las condiciones necesarias para la adecuada prestación del servicio público de transporte, para que Transmilenio S.A. determine las condiciones operacionales que deben cumplirse y se incorporen los requerimientos en el sistema de reparto de cargas y beneficios del plan parcial.

Para las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo en las cuales no se requiere de la adopción previa de Plan Parcial, se permitirá en el área útil de conformidad con las condiciones de localización del área de actividad correspondiente y en las cesiones para parques y equipamientos, en las condiciones establecidas en el presente Decreto.

En las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo que requieren de la adopción previa del Plan Parcial se seguirán las siguientes reglas:

En las áreas localizadas al interior de planes parciales predelimitados, que no cuenten con formulación radicada. Transmilenio S.A. podrá adelantar la ejecución de las obras relacionadas con la infraestructura de transporte de soporte a la operación, de lo cual informará a la Dirección de Planes Parciales de la Secretaría Distrital de Planeación para lo de su competencia.

En el caso de planes parciales adoptados o en etapa de formulación que se localizan en el ámbito de aplicación del Decreto Distrital 305 de 2015, se deberá dar aplicación a las condiciones establecidas en los Decretos Distritales 443 de 2015 y 473 de 2018 o la norma que los modifique, adicione o sustituya.

En el caso de planes parciales adoptados o en etapa de formulación, que se localizan fuera del ámbito de aplicación del Decreto Distrital 305 de 2015 se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación cumpliendo las siguientes condiciones:

3.1. La formulación de los planes parciales deberá tener en cuenta en el desarrollo del urbanismo la infraestructura de transporte de soporte a la operación para satisfacer las necesidades del servicio en los nuevos desarrollos, tales como: corredores de transporte, paraderos, retornos operacionales, adecuación de secciones viales, entre otros, según concepto previo y favorable de la Secretaría Distrital de Movilidad.

3.2. Si para la cesión para equipamiento comunal público no se ha establecido un régimen de usos específicos, se podrá desarrollar Infraestructura de Transporte y de Servicios públicos y usos dotacionales, servicios urbanos básicos de tipo servicios públicos y de transporte, sin que sea requisito modificar el Plan Parcial, siempre que el área de actividad en la que se encuentre el predio según las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 permita el desarrollo de estas actividades y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

3.3. Cuando el suelo para equipamiento comunal público derivado de un plan parcial no sea requerido para el desarrollo del uso que le fue asignado, se podrá desarrollar la infraestructura de transporte de soporte a la operación por parte de Transmilenio S.A., previo concepto favorable de la Comisión Intersectorial de Gestión del Suelo en el Distrito Capital, siempre que el uso se permita en el área de actividad en la que se encuentre el predio, conforme con las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

3.4. En el área útil del Plan Parcial, siempre que el uso se permita y no se modifiquen las condiciones de reparto de cargas y beneficios del respectivo instrumento.

3.5. En los casos en que el Distrito Capital, a través de sus entidades competentes, sea propietario o adquiera la totalidad del área correspondiente al ámbito de planificación de cualquier Plan Parcial se podrá desarrollar Infraestructura de Transporte sin que sea requisito modificar el Plan Parcial, siempre que el área de actividad en la que se encuentre el predio según las disposiciones del Decreto Distrital [190](#) de 2004 permita el desarrollo de estas actividades y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo [5](#) del Decreto Distrital 120 de 2018.

Parágrafo 1. Cuando se requiera el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación en el que no se planteen otros usos, en predios sujetos a plan parcial en suelo urbano, no se requerirá de este instrumento, ni de licencia de urbanización, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Nacional 1077 de 2015.

Parágrafo 2. Para el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en parques y zonas verdes localizados en el ámbito del Plan de Ordenamiento Zonal - Ciudad Lagos de Torca, adoptado por el Decreto 088 de 2017, aplican las determinaciones definidas en el Decreto 049 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 62J. Localización en Suelo Rural. No se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del componente Troncal del SITP en los centros poblados rurales y asentamientos menores, nodos de equipamientos y servicios.

Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del componente zonal del SITP en los centros poblados rurales, asentamientos menores, nodos de equipamientos y servicios, y en las zonas de expansión urbana que no han desarrollado plan parcial de conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.2.1.4.1.6 del Decreto 1077 de 2015. Así mismo se podrán desarrollar paraderos según lo dispuesto en la Resolución 264 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. En el Parque Minero Industrial Mochuelo se permite la localización de patios en áreas que cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

Artículo 62K. Localización en zonas de canteras y explotación minera. Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en las zonas de canteras y de explotación minera siempre y cuando cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

Artículo 62L. Condiciones generales de localización aplicables a todas las clases de suelo. Para la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en cualquier clase de suelo se deberá tener en cuenta lo siguiente:

62L.1. Se podrá localizar infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en áreas que se encuentren reservadas para otras infraestructuras públicas en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo complementen siempre y cuando se establezca que la entidad propietaria o administradora del inmueble no lo requiere para la prestación del servicio.

62L.2. Se podrá localizar infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en cualquier predio privado o fiscal que cumpla con las condiciones de implantación establecidas en el presente decreto, inclusive en los predios con permanencia del uso dotacional según el artículo 344 del Decreto Distrital 190 de 2004. La localización de la infraestructura no afectará la permanencia del uso dotacional en el predio dada su finalidad pública.

62L.3. Para las áreas de amenaza y/o riesgo medio o alto deberán adelantarse los estudios detallados que definan las medidas de mitigación que garanticen la seguridad de la infraestructura durante los procesos de diseño, construcción, operación y reversión. El área de estudio debe considerar las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto.

Parágrafo. Cuando se prevea el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en suelos de cesión para parques zonales y metropolitanos, equipamientos o reservas viales, el Distrito podrá proponer a los propietarios de suelos la entrega anticipada de las zonas de cesión una vez se adopte el Plan Parcial. En caso que los titulares no acepten la propuesta o no se haga dicha solicitud, la entrega de las cesiones se efectuará con la ejecución

de la licencia de urbanización conforme a lo previsto por el Decreto Nacional 1077 de 2015 modificado por el Decreto 583 de 2017 o la norma que lo complementa, modifique o sustituya.

Artículo 62M. Medidas de mitigación de impactos. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP Zonal y Troncal de carácter definitivo deberá dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el presente decreto y en el Capítulo II, Componente Ambiental – Estrategias y Proyectos del Plan Maestro de Movilidad y el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018 o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

Las condiciones de diseño deberán definir los requerimientos y las medidas de mitigación de los impactos urbanísticos, ambientales, de movilidad y los lineamientos de la Política de Ecorurbanismo y Construcción Sostenible, propendiendo por garantizar la adecuada inserción de estas infraestructuras de soporte en la ciudad, durante las fases de planeación, diseño, construcción, operación y seguimiento de los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP.

Artículo 62N. Condiciones arquitectónicas. Para la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP zonal y troncal, se deberán cumplir las siguientes condiciones arquitectónicas.

62N.1. Edificabilidad

a. La edificabilidad máxima de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, zonal y troncal será la siguiente:

Para patios y zonas de regulación la altura máxima será de 15 metros y el índice de ocupación es de 0.7.

Para terminales la altura máxima será de 18 metros y el índice de ocupación máximo será de 0.7.

Cuando se mezclen patio o zonas de regulación con terminales en la misma edificación, la altura máxima será de 21 metros y el índice máximo de construcción será de 0.7.

b. De conformidad con el Artículo 62I° del presente Decreto, cuando se permita el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, zonal y troncal, con otros usos en la misma edificación, la edificabilidad y normas volumétricas serán las establecidas en los instrumentos de planificación que le apliquen y el área construida de la infraestructura de transporte no será considerada en el cálculo de la aplicabilidad del índice de construcción, en la altura máxima, ni para el cálculo de cargas urbanísticas de las edificaciones del uso complementario. El índice de ocupación máxima de la edificación será el permitido para la infraestructura de transporte.

c. Cuando se desarrollen en proyectos integrales con otros usos en superficie, estos deberán atender las normas de índice de ocupación y de construcción aplicables a dichas edificaciones, en el área del predio en que se ubican, definida a partir de los aislamientos que se establecen por norma.

62N.2. Cerramientos. Los cerramientos se podrán construir en el lidero del predio y deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a. Mantener una transparencia del 90%.

b. La altura total del cerramiento no podrá ser superior a 2.40 metros.

- c. Se podrá levantar sobre zócalo de hasta 0.60 metros y, a partir de éste, se podrán fijar elementos con materiales que permitan la transparencia visual, hasta completar la altura máxima.

En los casos que los cerramientos para Patios se presenten con predios colindantes cuyos usos sean residenciales, dotacionales de equipamientos colectivos educativos, de salud e integración social y elementos del Sistema de Áreas Protegidas, adicionalmente al interior del patio deberán implementarse obligatoriamente medidas de mitigación de impactos generados durante su operación, principalmente por emisiones, con la instalación de barreras acústicas, coberturas vegetales multi estrato de altas densidades, setos, taludes y demás alternativas que garanticen una efectiva mitigación y reducción de los impactos provocados.

62N.3. Aislamientos para Patios. Los aislamientos para los Patios se implementarán según el área de actividad con que limiten y sobre predios vecinos, edificaciones adyacentes y espacio público cumpliendo con los siguientes requisitos:

Área de actividad	Zonas	Requisitos de aislamientos
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 5.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.</p> <p>Dentro del área de 5.0 metros descrita anteriormente, se deberá construir un terraplén empradizado de altura variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	<p>Los diseños paisajísticos del terraplén incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Dotacional	Equipamientos colectivos	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 3.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja descrita anteriormente incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
	Equipamientos deportivos y recreativos	

	Servicios urbanos básicos	
Comercio y Servicios	<p>Servicios empresariales</p> <p>Servicios empresariales e industriales</p> <p>Especial de servicios</p> <p>Servicios al automóvil</p> <p>Comercio cualificado</p> <p>Comercio aglomerado</p> <p>Comercio pesado</p> <p>Grandes superficies comerciales</p> <p>Especial de servicios de alto impacto</p>	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Central	<p>Centro tradicional</p> <p>Núcleos fundacionales</p>	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 3.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>En el área anteriormente descrita, se construirá un terraplén empedrado de altura variable (mínimo 1.0 metro) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p> <p>Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Urbana integral	<p>Múltiple</p> <p>Industrial y de servicios</p> <p>Industrial</p>	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos del terraplén incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>

Industrial	Densidad mínima industrial	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros
------------	----------------------------	--

Industrial	Parques minero-industriales	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Minera	Suspensión de actividad minera	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 4.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>Se complementará con un terraplén empujado de altura variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p> <p>Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
	Sistemas de Reserva Distritales	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.0 metros

	Sistema de Parques Distritales Corredores Ecológicos Área de Manejo Especial del Río Bogotá	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
--	---	---

Al interior de las infraestructuras de transporte no aplican normas de aislamientos entre edificaciones. Las condiciones serán las propias necesarias para el óptimo funcionamiento de la infraestructura y de la normatividad específica aplicable a cada área de la infraestructura.

La revisión y asesoría de los diseños paisajísticos para la infraestructura de transporte se realizará según lo establecido en la Resolución de la SDA 6563 de 2011 “Por la cual se dictan disposiciones para la racionalización y el mejoramiento de trámites de arbolado urbano” o aquella que la modifique o sustituya.

Se podrán ubicar instalaciones sobre la franja de aislamiento, con excepción de las instalaciones para actividades de estacionamiento, zonas de abastecimiento, lavado o mantenimiento establecidas en el 0

62N.4. Aislamientos para Terminales y Zonas de Regulación. Los aislamientos para Terminales y Zonas de Regulación se implementarán según el área de actividad con que limiten, contra predios vecinos, edificaciones adyacentes y espacio público cumpliendo con los siguientes requisitos:

Área de actividad	Zonas	Aislamientos Mínimos Contra Predios Vecinos (metros)
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	3
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	3
Dotacional	Equipamientos colectivos	3
	Equipamientos deportivos y recreativos	3
	Servicios urbanos básicos	3

Comercio y Servicios	Servicios empresariales	0
	Servicios empresariales e industriales	
	Especial de servicios	
	Servicios al automóvil	
	Comercio cualificado	
	Comercio aglomerado	
	Comercio pesado	
	Grandes superficies comerciales	
Especial de servicios de alto impacto		
Central	Centro tradicional	3
	Núcleos fundacionales	
Urbana integral	Múltiple	0
	Industrial y de servicios	0
	Industrial	0
Industrial	Parques minero-industriales	0
Minera	Suspensión de actividad minera	0
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	3
	Parques Urbanos	3
	Corredores Ecológicos	
	Área de Manejo Especial del Río Bogotá	

Al interior de las infraestructuras de transporte no aplican normas de aislamientos entre edificaciones. Las condiciones serán las propias necesarias para el óptimo funcionamiento de la infraestructura y de la normatividad específica aplicable a cada área de la infraestructura.

62N.5. Antejardines y espacio público. La construcción y adecuación de accesos y la intervención correspondiente sobre todos los elementos del espacio público, deberán respetar

las normas sobre andenes y espacio público definido en el Sistema de Espacio Público del Plan de Ordenamiento Territorial y los lineamientos de diseño definidos en los Decretos Distrital 603 de 2007 (Cartilla de Mobiliario Urbano) y [Decreto Distrital 308](#) de 2018 (Cartilla de Andenes) y Manual de Calles o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan y las Normas Técnicas Colombianas NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos-ayuda táctil”, NTC 4143 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos-rampas”.

No se requiere zona de antejardín. Los paramentos de construcción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación sobre espacio público deberán cumplir con los lineamientos urbanísticos establecidos respecto a la integración los accesos peatonales y vehiculares con el espacio público, así como la conformación de fachadas sobre paramento de construcción.

62N.6. Accesibilidad. La infraestructura de transporte troncal se localizará en la malla vial arterial y corredores de transporte público. La infraestructura de transporte de soporte operacional del componente zonal y del troncal, patios y terminales de inserción urbana, se podrá localizar conforme al estudio de tránsito que se realice en los términos del artículo 5 del Decreto 120 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Se debe cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en el artículo 182 del Plan de Ordenamiento Territorial y con las que señalan a continuación:

Según el tipo de infraestructura de transporte zonal para servicios a pasajeros y a vehículos se debe tener acceso directo desde una vía con un perfil mínimo V-6, excepto en el caso que estén definidos como corredores de transporte público, y un ancho de carril de circulación no menor a 3,25 m, y cuya maniobra según la tipología vehicular no invada el espacio público u otros carriles de circulación. Los accesos y salidas deben tener como mínimo un ancho de 7.0 metros y la maniobra para el estacionamiento de los vehículos se realizará dentro del predio, sin generar impacto sobre la vía pública. El acceso vehicular y peatonal debe ser segregado.

Para el componente troncal, si el predio cuenta con frente a vías de la malla vial arterial el acceso deberá cumplir, en lo que aplique, con lo establecido en el Decreto Distrital 190 de 2004 – POT en su Artículo 182 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

En el marco del desarrollo urbano integral, se deben considerar proyectos estratégicos complementarios asociados al sistema de movilidad en el área de influencia de Terminales y demás infraestructuras con servicios a pasajeros identificando, estructurando y ejecutando un conjunto de intervenciones multisectoriales coordinadas principalmente de infraestructura de espacio público necesaria para garantizar la accesibilidad y conectividad de peatones y ciclistas hacia y desde estas infraestructuras.

El IDU deberá identificar y estructurar integralmente los proyectos estratégicos complementarios y su ejecución será responsabilidad de las diferentes entidades distritales, según su competencia.

Cuando se localicen dentro del mismo predio la edificación de la infraestructura y una o más edificaciones aisladas (contra la edificación de la infraestructura) con usos comerciales, de servicios, vivienda y/o dotacionales existentes o propuestos, se deben cumplir con los aislamientos mínimos entre edificaciones y demás condiciones aplicables establecidas en el artículo 29 del Decreto Distrital 327 de 2004 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, si se trata de tratamiento de desarrollo o en los decretos que reglamenten las Unidades de Planeamiento Zonal.

Se exceptúan de las condiciones de localización, usos permitidos e implantación, los patios transitorios que se regulan por lo contenido en los Decretos Distritales 294 de 2011 y 289 de

2016 y las normas que lo adicionen, complementen o sustituyan.

Artículo 62O. Instrumentos complementarios. Por tratarse de una infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP zonal y troncal, no se requerirá de la formulación y adopción de otros instrumentos de planeación urbana para su desarrollo. Cuando se implante la infraestructura de transporte con otros usos que si requieran instrumentos de planeación urbana para su desarrollo, estos deberán adelantarse excluyendo en todo caso el área de la infraestructura de transporte.

Cuando se requiera la construcción de infraestructura de transporte de soporte a la operación en predios de cesión de equipamientos públicos que contengan usos dotacionales existentes, no se requerirá de la formulación y adopción de un plan de implantación, ni de adelantar actuaciones tendientes a la segregación del uso dotacional. En estos casos, se debe cumplir con lo establecido en el parágrafo del 0del presente Decreto, siempre y cuando no se proponga ampliar el uso dotacional.

Parágrafo. En el caso de construcción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación en cesiones de equipamientos, los metros cuadrados de construcción de edificaciones no se contabilizarán dentro de los índices y normas de edificabilidad aplicables a los equipamientos públicos definidas en la norma vigente. Se debe garantizar el área útil para el adecuado funcionamiento de la infraestructura de transporte con el desarrollo del uso dotacional según los índices de ocupación y construcción establecidos para las cesiones de equipamientos, excluyendo el área de las instalaciones de la infraestructura de transporte.

Artículo 62P. Armonización de usos del suelo con proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación. La infraestructura de transporte podrá implantarse en el mismo predio con usos permitidos por el instrumento de planeación aplicable. En todo caso, la armonización de usos debe atender las acciones de mitigación establecidas en el artículo 62N. Medidas de mitigación de impactos, del presente decreto.

Parágrafo 1. Para el desarrollo de usos diferentes a dotacionales que se implanten con la infraestructura de transporte de soporte a la operación en predio con condición de permanencia del uso dotacional, se deberá solicitar la segregación para su desarrollo, de conformidad con el Decreto Distrital 430 de 2005 o aquella norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo 2. En el caso de implantación de la infraestructura con otros usos del suelo, los metros cuadrados de construcción destinados para la infraestructura de transporte de soporte a la operación no se contabilizarán dentro de los índices aplicables a los usos del suelo, ni contabilizarán para el cálculo de las cesiones obligatorias u otras cargas urbanísticas.

Artículo 62Q. Principios para la implantación de la infraestructura con usos permitidos. Para la implantación de la infraestructura de soporte a la operación con usos permitidos, se deberán tener en cuenta los siguientes principios:

62.Q.1. Uso racional del suelo. Se promoverá el desarrollo de proyectos integrales que permitan la localización de la infraestructura con los usos del suelo que se encuentren permitidos, con el propósito de dar una utilización intensiva al suelo y fortalecer principios de movilidad sostenible.

62.Q.2. Prevención y mitigación de riesgos. Se deberán generar medidas de prevención y mitigación de ocurrencia de riesgos asociados a accidentalidad, a incendios y explosiones por manipulación de combustibles y lubricantes, y otros riesgos antrópicos, especialmente en población vulnerable.

62.Q.3. Prevención y mitigación de impactos ambientales negativos en el entorno. Se debe garantizar la prevención y mitigación de impactos que puedan afectar la salud humana como ruido, vibraciones, emisión de gases y vertimientos, entre otros. Cuando se realice la implantación de la infraestructura con dotacionales, solo se permitirá para usos compatibles con los cuales no se ponga en riesgo a la población que hace uso de ellos.

62.Q.4. Aprovechamiento de impactos sociales y económicos positivos. Se debe procurar la prestación de los servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura de transporte de soporte a la operación, para no generar impactos negativos en los usos del entorno.

62.Q.5. Disminución de impactos territoriales negativos. Se deben minimizar los posibles impactos negativos en la movilidad y el espacio público cuando se desarrolle infraestructura de transporte únicamente o con otros usos.

Subcapítulo IV

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 62R. Gestión, control y seguimiento. La gestión, control y seguimiento al cumplimiento del presente decreto deberá ser adelantado por las entidades del distrito en cumplimiento de las competencias institucionales de cada entidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás instituciones que intervengan en la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP.

Artículo 62S. Programa de mejoramiento de patios. La Administración Distrital en la formulación de los planes de desarrollo deberá incorporar en el cumplimiento de las metas asociadas a los proyectos priorizados en el plan de implementación de Transmilenio S.A.

Parágrafo. El Plan de Implementación de Infraestructura de Transporte de soporte a la operación para el componente zonal y troncal será revisado periódicamente por el Comité de Seguimiento a la Implementación y aprobado por Transmilenio S.A. El comité de Seguimiento a la Implementación de la Infraestructura de Transporte de Soporte a la Operación se regirá por el reglamento que este defina.

Artículo 62T. Participación ciudadana. La planeación, implementación y operación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación deberá garantizar la participación ciudadana y atención a los usuarios y vecinos del sistema.

Artículo 62U. Régimen de transición. Las disposiciones contenidas en este Decreto aplicarán para la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, cuyos estudios, diseños, construcción y/o operación se haya iniciado con posterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto.

Parágrafo. La normatividad de la infraestructura de transporte zonal de carácter transitorio se regirá por las disposiciones establecidas en el Decreto Distrital 294 de 2011 modificado por el Decreto Distrital 289 de 2016 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Capítulo VIII

De la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro

Artículo 62V. Actividades en estaciones. En las estaciones del sistema metro se permiten las siguientes actividades, según la tipología de estación que determinará la Empresa Metro de Bogotá S.A.:

Áreas	Actividad
Áreas operativas	Circulaciones internas en el área operativa de la estación. Cuartos operativos, cuarto para el supervisor de la estación, cuarto de limpieza, área para almacenamiento de basura, sala para empleados, baños y vestidores para empleados hombres, baños y vestidores para empleados mujeres, cuarto para policía, calabozo, sala de reunión, oficina de mantenimiento.

Áreas	Actividad
Áreas no paga y paga de la estación	<p>Información del sistema.</p> <p>Acceso: Máquinas de venta y recarga del medio de pago y barreras de control de acceso</p> <p>Baños públicos para hombres y baños públicos para mujeres</p> <p>Atención de emergencia para pasajeros.</p> <p>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</p> <p>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Infraestructura de circulación al interior de las estaciones: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros.</p> <p>Infraestructura de interconexión con otros modos de transporte: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros.</p> <p>Cajeros automáticos, máquinas de vending, entre otros, localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Usos de Servicios y Comercio para el ciudadano: venta de bienes de primera necesidad, servicios financieros, servicios a empresas e inmobiliarios, venta de servicios alimentarios, servicios profesionales técnicos especializados, localizados en locales o módulos al interior de la infraestructura del sistema Metro, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá. Los usos del suelo son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT o la norma que modifique o sustituya.</p> <p>Servicios a la ciudadanía: Centros de Atención del Distrito Especial – CADES, Super CADES, áreas de uso cultural, bibliometro, equipamientos, entre otros.</p> <p>Zona de embarque y desembarque.</p> <p>Zonas de circulación.</p> <p>Zonas de espera.</p> <p>Conexión con otros modos de transporte.</p> <p>Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.</p>

Áreas	Actividad
Áreas técnicas de las estaciones	Instalaciones de redes húmedas y secas Circulaciones internas en el área de espacios técnicos Cuartos técnicos y de máquinas, subestación de tracción, centro de transformación, local de conducción automática, telecomunicaciones de la estación, local secundario de telecomunicaciones, equipo de boletería, almacén para mantenimiento, sala de tableros, almacén de equipos eléctricos, local de equipo electromecánico, ventilación, suministro de agua, tanque para el sistema contra incendio – RCI, local de bombas y rociadores, tanque para la recuperación de aguas lluvias, cuarto de bombas, equipo de filtración.

Parágrafo 1. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Los bienes y servicios que se encuentren integrados a la infraestructura de transporte y que mejoren la experiencia del usuario no requerirán una cuota mínima de estacionamientos para vehículos motorizados por ser parte de la infraestructura de acuerdo con lo definido en el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013.

TÍTULO III

DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN Y CONTROL

Capítulo I

De las estrategias

Artículo 63. Estrategias de Regulación y Control. Adóptense las siguientes estrategias de regulación y control:

*Fortalecimiento Institucional.

*Financiamiento para la sostenibilidad del sistema.

Artículo 64. Proyectos. Adóptense los siguientes proyectos.

*Implantación de planes de seguridad vial.

*Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".

Artículo 65 De la jerarquización del control y vigilancia del tránsito. Los medios de control y vigilancia del tránsito estarán directamente relacionados con las características de la vía sobre la cual se ejerce dicho control y vigilancia, prefiriendo en las vías peatonales y ciclorrutas, el control por personal no motorizado, o por parte de agentes de tránsito especializados.

Capítulo II

Plan de Seguridad Vial

[Ver el art. 26, Decreto Distrital 397 de 2010](#)

Artículo 66 Formulación. Con el fin de disminuir la accidentalidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, se formula el primer Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital, bajo las siguientes directrices y en las siguientes fases, incluyendo entre otras las siguientes actividades.

1. Primera Fase:

Se realizarán dos actividades, sin perjuicio de su continuidad en las fases restantes:

a. Mercadeo Intensivo de la Seguridad Vial: Para lograr generar conciencia colectiva del riesgo de accidente de tráfico, como externalidad impuesta al sistema de movilidad, enfatizando en los peatones, ciclistas y transporte escolar, como universo menos protegido ante la accidentalidad, a través de:

*Diseño y puesta en marcha de campañas de seguridad vial de larga duración.

*Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.

b. Control al exceso de velocidad de los vehículos: Dada la vinculación directa entre la velocidad de los vehículos y los daños que generan éstos en un accidente, a través de:

*Implantación de medios tecnológicos automatizados de detección de exceso de velocidad y refuerzo del control mediante agentes de tránsito, en vías rápidas y en las restantes que se seleccionen, respectivamente.

*Proyectos pilotos de apaciguamiento del tráfico en gestión compartida con la comunidad.

2. Segunda Fase:

*Mejoramiento de la capacidad institucional de las entidades del sector: Implementando auditorías de seguridad vial, mejorando el sistema de gestión de activos de señalización, fortaleciendo la atención prehospitalaria a través de capacitación de legos, y mejorando los mecanismos de coordinación interinstitucional. Se enfocará en la capacitación de personal y/o vinculación de nuevo personal capacitado.

*Investigación de la causalidad: Reestructurando los grupos de investigación de accidentes, dotándolos de herramientas tipo sistema de información, con desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico, y de software reconstructor de accidentes de tráfico.

*Fomento de la Educación Vial: Desarrollando integralmente el sistema de educación vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.

PARÁGRAFO. La primera intervención destinada a proteger grupos de usuarios se realizará con peatones, ciclistas y transporte escolar, para aumentar la conciencia y motivación sobre los accidentes de tránsito y sus efectos y aumentar el reconocimiento de las amenazas del sistema de tráfico urbano y los grados de vulnerabilidad de los actores.

Artículo 67 De la capacitación de los conductores de servicio público. La Secretaría de Tránsito y Transporte, en coordinación con la Secretaría de Educación promoverá la realización de programas de capacitación para los conductores de vehículos de servicio público, tendientes a mejorar de manera integral, su formación y competencia, sin perjuicio de la iniciativa que en el mismo sentido y de forma coordinada con esa entidad, realicen las empresas de transporte.

Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial. Adóptense de manera general los siguientes:

*Campañas de larga vida.

*Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.

*Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.

*Desarrollo del Sistema de Auditorias de Seguridad Vial.

*Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo capacitación de legos.

*Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.

*Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.

Capítulo III

Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito

Artículo 69. Medios de control y vigilancia del tránsito. El recurso humano de control y vigilancia del tránsito se destinará preferentemente a labores preventivas, así como a las de control y vigilancia que requieran la intervención de agentes de tránsito y al control y ayuda a la accidentalidad y a los usuarios de las vías, sin perjuicio de las labores de detección de infracciones que se presenten en desarrollo de las mismas.

Como un medio auxiliar para el control y vigilancia del tráfico vehicular y la detección de infracciones de tránsito que puedan probarse a través de los medios tecnológicos que permite el Código Nacional de Tránsito, se implantarán las posibilidades previstas en el parágrafo 2 del artículo 129 y el artículo 137 de ese ordenamiento, o de las normas que lo reemplacen o modifiquen.

Artículo 70. Características del control de tráfico por medios tecnológicos. Se instalarán equipos destinados al control y vigilancia del tránsito, que puedan generar las piezas probatorias unificadas que permitan una identificación gráfica satisfactoria del vehículo y del conductor, al tiempo que demuestren la conducta prohibida, su tiempo y lugar. Los equipos deberán cumplir los estándares internacionales en cuanto a emisión de radiación.

Se enfatizará en el control y vigilancia de infracciones que representen grave riesgo para las personas y cosas, como el exceso de velocidad, cruces prohibidos, maniobras peligrosas, conducción sobre bermas, irrespeto a las señales de semáforos o de pare, así como las que limitan seriamente la movilidad, como violación de la restricción vehicular o al régimen de estacionamiento. En las vías de más de dos carriles o de varias calzadas se preferirá el uso de estos dispositivos, con el fin de mitigar el impacto de la detención de los vehículos en las mismas.

La apreciación de la infracción para efectos de la comparecencia del implicado y la valoración de la responsabilidad contravencional, serán de competencia exclusiva de las autoridades de tránsito, y los particulares podrán intervenir en las labores de obtención de las pruebas, en las logísticas de apoyo a las autoridades de tránsito, así como en todas las restantes que permite el Código Nacional de Tránsito en su artículo 160, o en las normas concordantes o modificatorias del mismo.

Se hará uso de los mismos medios para el control y vigilancia del transporte público, en cuanto a las infracciones compatibles con ellos mediante lectores automatizados de placas u otros que permitan identificar los vehículos no autorizados para prestar el servicio público.

Artículo 71. Del Control y vigilancia de las zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro. En toda zona donde se pongan en operación estacionamientos públicos se instalarán además dispositivos electrónicos destinados al control y vigilancia del estacionamiento ilegal en el área aledaña sin perjuicio de las facultades de control y vigilancia del recurso humano al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte, o de los operadores particulares.

Artículo 72. Límites de velocidad. En las vías cuyas características coincidan con lo que el Código Nacional de Tránsito dispone sobre Autopistas, podrá la autoridad de tránsito distrital incrementar la velocidad máxima autorizada, una vez se garantice el cruce seguro de peatones y/o la segregación segura de los mismos del tráfico motorizado.

Artículo 73. Cargue y descargue en malla vial arterial. El cargue y descargue en vía de la malla vial arterial durante días hábiles deberá efectuarse de acuerdo con las limitaciones que al respecto señale la Secretaría de Tránsito y Transporte.

El cargue y descargue que se preste como parte de los servicios públicos domiciliarios por parte de entidades distritales, o de sus contratistas u operadores, deberá tomar medidas operacionales o de horario para mitigar el impacto en la malla vial arterial, excepto en los casos de solución de contingencias.

Artículo 74. Tránsito de vehículos de más de dos ejes. Los vehículos de más de dos ejes podrán transitar libremente en los corredores logísticos. El tránsito de vehículos públicos de carga de hasta dos ejes no estará restringido a horarios determinados, excepto cuando transporten cargas peligrosas. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá las restricciones para el tránsito de vehículos de más de dos ejes por fuera de los corredores logísticos.

Artículo 75. Racionalización de recursos de semaforización. La autoridad de tránsito adelantará un estudio con el fin de suprimir intersecciones semaforizadas redundantes, entendidas éstas como las que atraviesan vías de mayor jerarquía, de dos o más calzadas, en sentidos iguales a corta distancia, y dispondrán en tales casos, medidas de ordenamiento a través de pares viales, cierres de cruces, variación de sentidos, y todas las que permitan destinar los equipos de semaforización a intersecciones que por sus características físicas no admitan tratamiento diferente.

Capítulo IV

Del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional SIMUR

Artículo 76. Del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional. Créase el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana y Regional SIMUR el cual estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y cuyos procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad.

Artículo 77. Obligación de entregar información. Todas las entidades distritales pertenecientes al Sector de la Movilidad forman parte del SIMUR y deberán recolectar y entregar la información que el sistema le requiera. Las entidades del Distrito y en especial las integrantes del sector de la movilidad adoptarán los indicadores que le permitan generar, procesar y suministrar la información en las condiciones requeridas por el SIMUR.

Artículo 78. Características del SIMUR. El Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional "SIMUR" contará con las siguientes características:

- a. Tendrá como marco de referencia para su desarrollo los artículos 4 y 14 del Plan de Ordenamiento Territorial, que da origen a IDEC@, el Sistema Integrado de Información de Tránsito y Transporte concebido y desarrollado para la Secretaría de Tránsito y Transporte, y la Guía para la elaboración de Indicadores del Departamento Nacional de Planeación.
- b. Apoyará los procesos planteados para el Plan Maestro de Movilidad con el objeto de realizar una evaluación permanente de los resultados de la toma de decisiones y una actualización de las variables del sistema. Para lograr este objetivo, se deberá contar con la participación y el compromiso de todas las entidades relacionadas con la movilidad, que generan información y que realizan estudios, proyectos o contratos relacionados con el sistema.
- c. Contará con la participación permanente de todas las entidades distritales en su construcción, adecuación y funcionamiento para asegurar la recopilación periódica de los datos suministrados por las diferentes entidades y apoyar la toma de decisiones y la formulación de estrategias para la adecuada aplicación del PMM.
- d. Contará con el reporte de la información sectorial de cada entidad, para ser utilizada en función del PMM.
- e. Contará con un sistema de Indicadores para la evaluación, seguimiento y control de cada uno de los procesos del Plan Maestro de Movilidad.
- f. Incluirá la estructuración de un Sistema Inteligente de Transporte SIT.

Artículo 79. Características del Sistema Inteligente de Transporte SIT. El Sistema Inteligente de Transporte, SIT, contará con las siguientes características:

- a. La centralización de la información a través de un centro de control maestro.
- b. Lectura y transformación directa de la información que se origine principalmente de los dispositivos en vía, de los usuarios, de los vehículos, el tránsito y los centros de control relacionados con la operación y control de la movilidad futura.
- c. Interactuar con diferentes medios de comunicación.
- d. Los vehículos de control y vigilancia del tránsito deberán tener dispositivos especiales que permitan contar con servicios de información en tiempo real sobre los usuarios y controlar otros aspectos del tránsito como ocurrencia de accidentes, dirigido a cubrir una política de prevención.
- e. Información al los usuarios tendrán en tiempo real.

Artículo 80. De los proyectos de la logística de la movilidad. Adóptense de manera general los siguientes:

*Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información.

*Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información y como un sistema administrador de la información.

*Diseño de un manual de señalización para vías urbanas.

- *Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT (p.e. señales electrónicas que actúen en tiempo real).
- *Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial.
- *Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.
- *Fortalecimiento del marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad.
- *Control operativo integral en campo.
- *Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización.
- *Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT.
- *Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad.
- *Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.

LIBRO III

OTRAS DISPOSICIONES

Capítulo I

De la estrategia Institucional

Artículo 81. Modelo Ciudad-Región. El Distrito Capital llevará en el corto plazo a la mesa de planeación regional, al Consejo Regional de Competitividad, y a las instancias que para ello se instauren, los temas concernientes al modelo de ordenamiento de la ciudad región en relación con la movilidad, entre otros:

1. Construcción del modelo desconcentrado, en cuanto a actividades económicas generadoras de empleo y oferta de equipamientos.
2. Crecimiento de las áreas urbanas de forma compacta.
3. Freno a la conurbación.
4. Reserva de suelo no urbanizable en los bordes de los corredores principales de movilidad regional.
5. Reserva anticipada de suelo para obras de infraestructura de movilidad, y concertación sobre responsabilidades y actividades comunes.
6. Conformación de un observatorio de movilidad regional.
7. Avances en articulación de los entes territoriales de la Región respecto de la movilidad.

PARÁGRAFO. Los temas que se planteen por parte de las entidades distritales, serán orientados en un todo al contenido del presente Plan Maestro.

Artículo 82. Relaciones Distrito - Región - Nación. Las entidades distritales, a través de las instancias institucionales previstas dentro del presente capítulo, abordarán en el corto plazo, iniciativas de coordinación tendientes a definir, junto con las autoridades nacionales y regionales competentes, aspectos relativos, entre otros, a:

*Adopción de reformas a los reglamentos del transporte público para reforzar las potestades de exigencia a los distritos y municipios de primera categoría en cuanto a modelos empresariales, vida útil de vehículos de radio de acción Distrital, municipal o metropolitano.

*Adopción de un manual de señalización específico para calles.

*Adopción de mayores exigencias en materia de expedición de licencias de conducción a conductores de servicio público.

*Definición de la utilización de la red ferroviaria situada dentro del Distrito Capital, y de las posibilidades para la modificación de sus trazados o para la cesión o permuta al Distrito de la misma.

*Definición de los sitios de parada para los servicios de transporte público de intercambio modal IMA.

*Participación del Distrito en la proposición de proyectos sobre producción y comercialización de combustibles limpios.

*Autorización de ingreso de vehículos de transporte especial de tipo automóvil, condicionado a las exigencias del sector turístico y a las capacidades transportadoras de las empresas autorizadas.

PARÁGRAFO. Los temas que se planteen por parte de las entidades distritales, serán orientados en un todo al contenido del presente Plan Maestro.

Artículo 83. Agendas locales de movilidad. Ordénese a la Secretaría de Tránsito y Transporte, adelantar en un término no superior, a doce meses, los procesos necesarios para elaborar de manera coordinada con los actores y agentes pertinentes las agendas locales de movilidad, las cuales detallarán a nivel de cada localidad los diagnósticos y propuestas que complementen el presente Decreto.

Artículo 84. Agenda regional de Movilidad. Ordénese a la Secretaría de Tránsito y Transporte, coordinar en un término no superior, a doce meses, los procesos necesarios para elaborar la agenda regional de movilidad, las cuales detallarán los diagnósticos y propuestas que complementen el presente Decreto.

Artículo 85. De los proyectos del componente institucional. Adóptense de manera general los siguientes:

*Fortalecimiento de las capacidades institucionales de las entidades responsables de la ejecución del PMM. (Incluye la conformación de equipo de profesionales expertos en concesiones públicas).

*Definición de mecanismos para la coordinación institucional entre entidades vinculadas al Sistema de Movilidad del nivel distrital y de entidades territoriales. Redefinición de competencias claras entre entidades vinculadas al sistema de movilidad de acuerdo con el modelo de reorganización del Distrito.

*Viabilidad y estructuración de los aspectos tributarios.

Artículo 86. De los proyectos regionales. Adóptense de manera general los siguientes:

*Avenida Longitudinal de Occidente.

*Adecuación de la salida al Llano.

*Ampliación de la Autopista Norte.

*Ampliación de la carrera Séptima.

Capítulo II

Componente Ambiental - Estrategias y Proyectos

Artículo 87. Estrategias. Con el fin de obtener mejoras en la calidad del aire y el ambiente asociadas a la movilidad, se adoptan como estrategias:

1. Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción a los infractores de las normas ambientales, aplicando el máximo rigor posible dentro de las competencias ambientales, entendidas no sólo en el control de emisiones, sino también en cuanto a ruidos y vibraciones que puedan producir los vehículos.

2. Formular mecanismos de compensación a la ciudad por el endurecimiento de zonas verdes que causen las obras de infraestructura vial, e introducción del concepto ambiental en la infraestructura.

3. Implementar el monitoreo y seguimiento del material particulado PM2.5.

4. Responsabilizar a los actores causantes de los impactos ambientales y, mediante medidas correctivas, proceder a su mitigación.

5. Desarrollar e implementar sistemas de alerta para la comunidad respecto a las condiciones ambientales críticas.

6. Incentivar prácticas ambientales saludables en materia de sincronización vehicular, a través de subsidios y preferencias tributarias a esas actividades y a la venta de productos destinados a reducir las emisiones o que cumplan con métodos de fabricación respetuosos del medio ambiente.

7. Estimular a través de subsidios y preferencias tributarias a los vehículos de bajo consumo energético.

8. Regular y controlar la disposición de carburantes y lubricantes en el espacio público e incentivar el reciclaje de subproductos del transporte.

9. Mitigar el impacto ambiental de la nueva infraestructura vial, manteniendo la cantidad de césped y árboles e incrementándolos en las áreas con mayor déficit.

Artículo 88. Proyecto de Diseño y Conformación de Distritos Verdes. Procuran:

1. Delimitar zonas específicas para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas donde sólo se permite el acceso a vehículos cuyas especificaciones garanticen mínima contaminación, y a los modos de transporte no motorizados.

2. Adoptar restricciones a motorizaciones dadas en ciertos corredores, de acuerdo con su sección transversal y jerarquía, con el fin de alcanzar la conformación de corredores ecológicos

con dotación de infraestructura mitigadora de impactos ambientales sobre el medio urbano.

3. Armonizar los planes de menor jerarquía inferiores que resulten modificados por proyectos de movilidad prefiriéndose las acciones de renovación urbana.

Artículo 89. Proyecto de Gestión Integral en combustibles. Promueve y facilita la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores a través de:

1. Promoción del uso de tecnologías más limpias y aseguramiento de la inclusión de procesos tendientes a la producción limpia dentro del concepto de ciclo de vida de los productos.

2. Incentivos a la producción y uso de etanol u otros combustibles limpios o motorizaciones híbridas, y su incorporación en los sistemas de transporte locales.

Artículo 90. Otros Proyectos ambientales.

a. Fomentar los proyectos relacionados con el mercado de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel internacional.

b. Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias adaptándolo con base en los procedimientos adoptados por el Gobierno Nacional.

c. Diseño y montaje por etapas de un Sistema de Gestión Ambiental acorde con la norma ISO 14000 al interior de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 91. Coordinación Institucional. La dirección de la estrategia ambiental estará a cargo de las entidades distritales de acuerdo con las competencias asignadas a cada una de ellas, quienes coordinarán las labores y actividades de las demás entidades que puedan relacionarse con la misma.

Los entes ambientales distritales y éstos con los regionales realizarán, cuando sea el caso, evaluaciones ex - ante de las acciones de prevención y control ambiental asociadas a los proyectos del presente Plan Maestro, que incluyan valoración de la inversión en mitigación de impactos ambientales, la determinación de la relación costo-beneficio de tales inversiones, y los mecanismos de seguimiento y control correspondientes.

Artículo 92. De los proyectos ambientales de la movilidad. Adóptense de manera general los siguientes:

*Conformación y dotación de Distritos Verdes.

*Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros.

*Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas.

*Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de sustancias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias.

*Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad.

Capítulo III

Aspectos Financieros y Tributarios

Artículo 93. De la participación pública-privada. En los proyectos y actividades incluidas dentro del presente Plan Maestro, se procurará incentivar la participación pública-privada, dentro de condiciones de sostenibilidad financiera de los proyectos para los particulares, bajo la regulación y orientación del Distrito.

Artículo 94. De los proyectos de participación pública privada. La Administración emprenderá, entre otros, los siguientes proyectos con participación del sector privado en el sector de movilidad:

1. Intercambiadores Modales: Incluirá la explotación de servicios como estacionamientos, locales comerciales y otros servicios conexos por parte de la entidad a cargo de los servicios que allí se presten.

2. Operación del Transporte Público con participación privada: La participación que se determine para el Distrito dentro de los contratos de concesión u operación de transporte público y servicios conexos, corresponderá a TRANSMILENIO S.A.

3. Zonas de Estacionamiento en vía: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, previa definición de los criterios de ubicación de las zonas, en forma conjunta con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

4. Red Distrital de Estacionamientos: Su reglamentación y control estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, sin perjuicio de la construcción a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, o de otras entidades distritales, que se coordinará a través de contratos ínter administrativos específicos.

5. Programa de detección y generación de pruebas de infracciones de tránsito por medios tecnológicos automatizados: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

6. Programa de grúas y patios de inmovilización: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

7. Peajes: A cargo de la entidad a la que el Concejo Distrital asigne las funciones de operación de los mismos.

8. Tasa por revisión de emisiones de fuentes móviles: En forma conjunta, a cargo del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente y de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

9. Zonas Amarillas fuera de vía para taxis: Cuando el Distrito provea el inmueble, los operadores deberán reconocer valores por su operación o explotación. La selección de los operadores y proveedores estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los proyectos de explotación económica que se encuentren en curso, mantendrán su esquema de explotación, pero se ajustarán a las condiciones técnicas y de operación previstas dentro del presente Plan Maestro.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La información que poseen las entidades distritales del sector movilidad, obtenida en cumplimiento de deberes legales, es pública y deberá entregarse a quienes la requieran y aporten los medios para su entrega. No obstante lo anterior, cuando se requieran procesos particulares con intereses del mismo tipo, las entidades que tengan la información podrán cobrar tales procesos adicionales a las tasas fijadas de acuerdo con las normas tributarias locales aplicables.

PARÁGRAFO TERCERO: Todos los proyectos o contratos que envuelvan la facultad de recaudo para particulares de servicios de carácter Distrital, incluirán la facultad de revisar en forma permanente los ingresos de los particulares, a través de medios que permitan comprobar su facturación, para salvaguardar los intereses del Distrito, y determinar en forma continua, el desarrollo económico de los mismos.

Artículo 95. Peajes. Cuando se determine la necesidad de hacer uso de la figura de peajes dentro de la jurisdicción del Distrito Capital y en sus vías de acceso, la Administración Distrital, en la iniciativa que se presente ante el Concejo, tendrá en cuenta:

- a. Que el establecimiento de peajes no posee únicamente efectos tributarios, sino de regulación de la demanda de viajes, con el fin de reducir la congestión vehicular.
- b. Que debe preverse un tratamiento diferencial y benéfico para el transporte público de pasajeros por carretera, cuando se trate de vías de ingreso al Distrito, para evitar el incremento de las tarifas a sus usuarios y favorecer el intercambio modal desde los vehículos automotores particulares.
- c. Que los recursos provenientes de los peajes se destinen a mantener la infraestructura vial en la cual se ubican y a financiar la operación y mantenimiento del intercambio modal.
- d. Que la intervención de particulares como contratistas del Distrito si se requiere, debe estar precedida de exigencias tecnológicas que permitan una prestación adecuada del servicio, el ofrecimiento de una infraestructura de cobro que mitigue el impacto sobre el tráfico y medios de control del ingreso que garanticen un exacto seguimiento del comportamiento del contrato y la guarda de los recursos físicos y financieros del Distrito.

Artículo 96. De la estrategia tributaria para mejorar la movilidad. La Administración Distrital presentará al Concejo Distrital proyectos tendientes a:

1. Gravar en mayor medida las actividades que impactan la movilidad, como:
 - a. Estacionamientos que generan congestión por maniobras de ingreso-salida de vehículos.
 - b. Estacionamientos situados sobre malla vial arterial.
 - c. Estacionamientos de alta capacidad asociados a usos institucionales educativos de educación superior.
2. Gravar favorablemente, conforme sea el beneficio de la acción de los sujetos pasivos, con incentivos, descuentos y exenciones en tributos, como el Impuesto Predial Unificado, de Industria y Comercio, Delineación Urbana, Plusvalía, contribuciones, derechos y otros que generen un tratamiento benéfico para:
 - a. Quienes modifiquen la ubicación de desarrollos multifamiliares aprobados previamente en las zonas periféricas, por otros situados en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital presentará proyecto de Decreto describiendo qué se considera para efectos del presente artículo, zonas periféricas.
 - b. Quienes transfieran derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital presentará proyecto de Decreto describiendo qué se considera para efectos del presente artículo, zonas periféricas.

- c. Quienes desarrollen proyectos multifamiliares en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad en predios previamente desarrollados de menor densidad.
- d. Quienes desplacen sus instalaciones industriales situadas en Barrios Unidos, San Cristóbal y Suba, hacia los centros de ordenamiento logístico.
- e. Quienes participen de la organización de centros logísticos que reduzcan el impacto sobre la movilidad de la zona.
- f. Quienes desarrollen para usos residenciales e institucionales los inmuebles destinados actualmente al estacionamiento en el centro de la ciudad.
- g. Quienes poseyendo al menos diez (10) vehículos de servicio público de carga adopten el uso del gas natural en sus flotas de vehículos, debidamente constatado por entes certificadores de calidad.
- h. Quienes rehabiliten o mantengan los tramos de malla vial colindante, bajo las condiciones que defina el Instituto de Desarrollo Urbano quien certificará la acción con destino a las autoridades tributarias.

3. Gravar, o incrementar los gravámenes existentes, en los siguientes casos:

- a. Tránsito de vehículos de construcción.
- b. Certificados de emisiones de gases de fuentes móviles.
- c. Ajustar el valor de la revisión técnico mecánica para incluir un valor por contaminación acústica que generan los motores y otros dispositivos mecánicos o neumáticos, y los dispositivos acústicos.
- d. Desarrollo de predios situados sobre malla vial arterial.
- e. Desarrollos multifamiliares en zonas sin cubrimiento de transporte público, o en zonas situadas en la proximidad del área suburbana.
- f. Contribución de semaforización.
- g. Registro inicial de vehículos de servicio público individual.

PARÁGRAFO PRIMERO. Para la definición del grado de incentivo, descuento o exención en los proyectos a presentar al Concejo en cuanto al presente numeral, se entenderá de mayor impacto favorable a la movilidad la acción descrita en el literal "a" y de menor la del último literal.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En los casos de entidades descentralizadas, podrán adoptarse medidas similares en cuanto a las potestades de determinación de tasas, derechos, tarifas u otros tributos de competencia de las Juntas Directivas.

Artículo 97. Acumulación de derechos de edificabilidad. Quienes realicen transferencia de derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad, podrán también permutar inmuebles de su propiedad en áreas periféricas al Distrito, a cambio de mayores condiciones de edificabilidad en áreas centrales.

Artículo 98. Entidad competente. El DAPD presentará proyecto de Decreto para determinar las manzanas de borde anexas a las infraestructuras de transporte que serán consideradas ejes

de renovación urbana.

Artículo 99. Destinación de recursos. Se dará cabal cumplimiento a la destinación ordenada por el artículo 160 de la Ley 769 de 2002 en relación con los ingresos provenientes de infracciones de tránsito con el fin de garantizar la viabilidad del SIMUR y demás estrategias, proyectos y programas incluidos dentro del presente Título. En todo caso, de requerirse recursos adicionales, se apropiarán los necesarios para ello.

Artículo 100. Coordinación con otros planes maestros. Para el, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad, las entidades del sector y los demás actores privados deberán considerar los ordenamientos de los diferentes planes maestros de la ciudad.

Capítulo IV

Mecanismos de Evaluación, Control y Seguimiento del Plan

Artículo 101. Sistema de Indicadores de Gestión. Para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de movilidad, las entidades del sector aplicarán dentro del Sistema de Información Integrado de Movilidad Urbano y Regional el Sistema de Indicadores *de Gestión que* determinará la eficacia, la eficiencia y la efectividad de la gestión, conforme lo señala el capítulo 18 del documento técnico de soporte, numeral 18.2.5.2. La eficacia de la gestión se medirá como la relación entre las metas propuestas y las realizaciones o resultados obtenidos, medidos en términos de las magnitudes de en que estén formuladas las metas de los componentes, estrategias o proyectos del PMM. El indicador de eficiencia medirá la relación entre metas logradas y los recursos económicos empleados en los términos de calidad requeridos. La efectividad de la gestión se medirá en términos de los impactos causados por la implementación de las estrategias, programas y proyectos del Plan.

Artículo 102. De los indicadores en particular. Adóptense los siguientes indicadores de gestión para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad:

1. Índice de pasajeros por kilómetro: Indica la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de unidades de transporte público colectivo. El valor recomendado está entre 3 y 4, asignando un porcentaje lineal (creciente o decreciente) a valores superiores o inferiores. El IPK corresponde al IPK ponderado por tipo de vehículo de la ciudad en el año de análisis. Este dato se obtiene de la relación entre los pasajeros movilizadas y los kilómetros recorridos que reporta anualmente el DANE.

2. Edad promedio de los vehículos de transporte público: Mide la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota. El ideal propuesto es de 8 años y el máximo permisible será de 12 años.

3. Porcentaje de taxis ocupados: Mide la gestión en cuanto al rodamiento de la flota de taxis, que está asociado con el uso equitativo de la infraestructura. Se medirá el porcentaje de taxis ocupados según el cálculo de una muestra representativa de la flota total de taxis, en los corredores principales seleccionados, en un día y hora específica de tal manera que permita su seguimiento.

4. Estado de la Malla Vial: Establece el nivel de intervención anual sobre los corredores de la malla vial que incluye: mantenimiento, rehabilitación y construcción de los corredores viales. Se deberá calcular para los diferentes tipos de vía (malla arterial, malla intermedia y malla local), el número de km-carril existentes y el número de kilómetros en buen estado.

5. Índice de accidentalidad: Mide las condiciones de seguridad vial a través del análisis estadístico de cifras. El indicador es número de accidentes por cada 100 mil habitantes.
6. Distancia promedio de viajes: Este indicador mide los esfuerzos por las estrategias urbanas de crecimiento inteligente y el fortalecimiento de centralidades y municipios vecinos.
7. Velocidad de modos motorizados: Es la velocidad promedio medida sistemáticamente en los mismos corredores, días y horarios establecidos.
8. Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos: Mide la gestión en cuanto al ordenamiento del transporte de carga de la ciudad, según las estrategias planteadas en el PMM.
9. Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte: El índice se define como el porcentaje de energía de GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, consumida por el sector transporte, en la ciudad.
10. Distancia promedio recorrida a pie. Mide la efectividad de los incentivos hacia modos no motorizados a través del seguimiento de la distancia promedio de caminata por habitante.
11. Distancia promedio recorrida en bicicleta: Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.
12. Sostenibilidad financiera: Este indicador mide la sostenibilidad financiera del PMM, partiendo del hecho de que la sostenibilidad del sistema está fuertemente relacionada con la inversión total programada.
13. Porcentaje de implementación del SIMUR y ejecutorias de la agenda de movilidad: Mide la gestión en cuanto a coordinación interinstitucional y actividades ejecutadas para cumplir agenda regional de movilidad, según las estrategias planteadas en el PMM. Se define como el porcentaje de acciones ejecutadas sobre el porcentaje de acciones programadas.
14. Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá: Se define como el porcentaje de las personas que realizan viajes que se originan en los municipios vecinos a Bogotá y que tienen como destino Bogotá y como motivo Trabajo o Estudio, del total de la población del municipio. Mide la gestión en cuanto a las políticas de crecimiento inteligente de la ciudad región.

Artículo 103. Obtención y aplicación periódica de los Indicadores de gestión. Los indicadores serán los referentes para medir la gestión de cada uno de los procesos en términos del sistema de calidad del Plan Maestro de Movilidad y deberán aplicarse periódicamente en los procesos de Direccionamiento estratégico, ejecución, logro y mejora continua.

Artículo 104. Metas esperadas en la implementación del plan. La medición y calificación de la gestión del Plan en los escenarios de corto, mediano y largo plazo, se efectuará en los términos del indicador agregado I_{GPM} cuyos valores se fijan de conformidad con las estrategias, proyectos y montos de inversión en cada uno de los escenarios de acuerdo con lo establecido en el documento técnico correspondiente.

Artículo 105. Difusión de los resultados. La Secretaría de Tránsito y Transporte Distrital, definirá y promoverá los mecanismos para difundir los resultados del ejercicio del control de las metas del Plan, los cuales en todo caso serán públicos.

Capítulo IV

Disposiciones finales

Artículo 106. Los procesos de pedagogía. Deberán diseñarse y adoptarse los procesos pedagógicos para el logro efectivo de la implementación de plan maestro de movilidad. La pedagogía es herramienta fundamental para el logro de objetivos y se plantean acciones concretas en torno a:

- a. Fortalecimiento de la capacidad técnica y legal del talento humano designado a la operación del sistema.
- b. Continuación e intensificación de las campañas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad, en busca de consolidar aspectos culturales que faciliten la apropiación de los planteamientos Plan Maestro de Movilidad. Es necesario llegar a cada uno de los actores, como son: Particulares: Escuelas de enseñanza automovilística, Centros de educación primaria y de bachillerato, Universidades. Empresas de transporte público: colectivo e individual y de transporte especial, Centros de atención de emergencias. Centros de participación ciudadana.
- c. Implementar programas de largo plazo para la difusión efectiva de las normas.

Los procesos pedagógicos incluirán módulos de capacitación, talleres, eventos y la publicación de documentos de formación.

Artículo 107. Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades distritales garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales a partir de una adecuada y completa divulgación del presente Plan Maestro que facilite la intervención de la comunidad.

Artículo 108. Análisis, evaluación y definición de impacto del plan en condiciones sociales. De acuerdo con la estratificación socio económica y a partir de los resultados de la encuesta de movilidad adelantada por la Secretaría de Tránsito y Transporte, se estima el impacto en la movilidad de la ciudad, en función de la población que se beneficiará por las medidas en transporte motorizado y no motorizado, de acuerdo con los documentos técnicos de referencia del presente Decreto.

Artículo 109. De la revisión del plan maestro. Podrá revisarse el plan maestro:

- a. Cuando concluya su período de ejecución.
- b. Cuando varíen sustancialmente las condiciones de demanda de viajes de acuerdo con los resultados de una nueva encuesta de movilidad.
- c. Cuando el plan de ordenamiento territorial así lo ordene.

La revisión del plan deberá seguir el mismo mecanismo de formulación del presente Decreto, y en los casos de los literales "b" y "c" del presente artículo, acreditará además técnicamente, las circunstancias que ameritan variar sus disposiciones.

Artículo 110. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital y deroga todas las normas que le sean contrarias. Igualmente, el presente Decreto se publicará en la Gaceta de Urbanismo y Construcción.

PUBLIQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, a los 15 días del mes de agosto del año 2006.

Luis Eduardo Garzón

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

Catalina Velasco Campuzano

Director Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Justo Germán Bermúdez Gross

Secretario de Tránsito y Transporte.

RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 309 de 2009 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

23/07/2009

Fecha de Entrada en Vigencia:

24/07/2009

Medio de Publicación:

Registro Distrital No. 4249 del 24 de julio de 2009.

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.

DECRETO 309 DE 2009

[Modificado parcialmente por el Decreto 111 de 2018](#)

(Julio 23)

Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; artículos 1 y 3 de la Ley 105 de 1993; artículos 3, 5 y 8 de la Ley 336 de 1996, numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Decreto Distrital 319 de 2006, y,

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos [1](#), [2](#), [322](#) y [365](#) de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo [2º](#) de la Ley 105 de 1993, señala que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará 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 en los artículos [2º](#) y [3º](#) de la Ley 336 de 1996 se establece como prioridad esencial del Estado la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que conforme a lo establecido en el artículo [8º](#) de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

Que el artículo [5º](#) de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo [17](#) de la Ley 336 de 1996, "El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes".

Que de acuerdo con el artículo [18](#) de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral [5º](#) del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el artículo [3º](#) del Decreto Nacional 3109 de 1997 define el transporte masivo de pasajeros como aquel servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Que el sistema de transporte masivo de Bogotá, incorpora un componente flexible el cual se presta a través de vehículos de transporte terrestre automotor.

Que de conformidad con los artículos [1000](#) y [1001](#) del Código de Comercio, el transporte de personas, en cuanto al pago del pasaje, las condiciones de seguridad y las especificaciones del boleto de transporte, se regirá por los reglamentos oficiales que se expidan para el efecto.

Que en estos términos, corresponde a las autoridades distritales ejercer la potestad reglamentaria para garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo.

Que el Alcalde Mayor es la máxima autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en virtud de lo establecido por la normatividad de transporte nacional y por el artículo [3](#) de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito y el artículo [10](#) del Decreto Nacional 170 de 2001.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de transporte masivo 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 sobre las facultades del Alcalde Mayor, en materia de transporte público, se ha pronunciado la Sección Primera del Consejo de Estado, mediante sentencia 25000 2324 000 2003 00834 02, con ponencia del Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, el 26 de abril de 2007, en la que se reafirma que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de Transporte en el Distrito Capital y tiene la competencia legal y reglamentaria para dictar los criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Que el Decreto Distrital [319](#) de 2006, "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones", establece la necesidad de integrar los sistemas de transporte público, con el fin de garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la libre circulación por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible en la ciudad de Bogotá.

Que mediante el Acuerdo [4](#) de 1999 "Por el cual se autoriza 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. y se dictan otras disposiciones", el Decreto [831](#) de 1999 "Por el cual se reglamenta el Acuerdo [4](#) de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones" y el Decreto [486](#) de 2006 "Por el cual se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A." se definieron las competencias y funciones de Transmilenio S.A. frente al sistema de transporte masivo de la ciudad.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido realizando la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, la cual se adelantó con base en lo ordenado por el Plan Maestro de Movilidad y los resultados de dichos estudios se incorporan al presente Decreto.

En mérito de lo anteriormente expuesto,

[Ver el Acuerdo Distrital 395 de 2009](#), [Ver el Decreto Distrital 398 de 2009](#)

DECRETA:

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público. Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Parágrafo.- La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. Posteriormente y de acuerdo con el cronograma que se defina por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional definidas por el Alcalde Mayor, se integrará el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el artículo 14 del Decreto Distrital 319 de 2006. Este cronograma

deberá ser revisado y ajustado periódicamente de conformidad con los resultados de los estudios previos y con el desarrollo de ejecución de las obras.

Artículo 2°.- Eje Estructurante. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.

Artículo 3°.- Régimen Aplicable. [Modificado por el art. 1° del Decreto 111 de 2018.](#) El SITP de Bogotá, D.C., se estructurará 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 presente acto administrativo.

En consecuencia, el acceso al servicio público que se prestará a través del SITP requerirá, en todos los casos, de la celebración de contratos de concesión, adjudicados en licitación pública, bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo [11](#) de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Nacional [3109](#) de 1997, deberán incluirse con precisión en los respectivos pliegos de condiciones.

Artículo 4°.- Valoración del Impacto Fiscal. Los procesos de contratación del SITP deberán agotar los procedimientos establecidos en el Distrito Capital para el trámite de obligaciones contingentes contractuales.

Para todos aquellos aspectos que en la implementación del SITP puedan generar impacto fiscal, deberá solicitarse concepto de viabilidad a la Secretaría Distrital de Hacienda para lo cual deberán cumplir los requisitos que establezca en los temas de su competencia exclusiva.

Artículo 5°.- Objetivos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Para el logro de los fines del Plan Maestro de Movilidad, además de los establecidos expresamente en dicho Plan, se establecen los siguientes objetivos específicos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario:

1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
2. Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.
3. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.
5. Modernizar la flota vehicular de transporte público.
6. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros.
7. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la información; la gestión

de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

8. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.

9. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

Artículo 6°.- 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.

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.

Artículo 8°.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital [4](#) de 1999 y los Decretos Distritales [319](#) y [486](#) de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.

Artículo 9°.- Garantía de la continuidad del servicio. 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 y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía.

Artículo 10°.- Vigencia de los permisos de operación: 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, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.

Parágrafo.- Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP. A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios

hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.

CAPÍTULO II

OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 11°.- Modelo Operacional. El SITP operará de acuerdo con una arquitectura de rutas jerarquizadas, la cual comprende los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones y paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular.

El SITP se organizará bajo el modelo de operación por zonas. El número, características, ubicación geográfica y condiciones de operación de las zonas serán definidos en los estudios técnicos, financieros y jurídicos elaborados para tal fin, lo cual será reflejado en las exigencias y requisitos contenidos en los pliegos de condiciones de las Licitaciones Públicas para la operación del Sistema.

Artículo 12°.- Tipología Vehicular. La flota de vehículos destinada a la operación del SITP, operará bajo los criterios de estandarización de equipos, uniformidad de la flota, accesibilidad para la población discapacitada o con movilidad reducida, cumplimiento de las disposiciones técnicas y ambientales que se definan en las normas jurídicas, en los estudios técnicos y en los pliegos de condiciones.

Los estudios técnicos y los pliegos de condiciones definirán las características de la flota actual del sistema de transporte público colectivo con la cual iniciará la operación del SITP y las pautas para la racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

Parágrafo 1°.- A partir de la publicación del presente Decreto, la reposición de vehículos del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, únicamente podrá efectuarse por un vehículo nuevo, de acuerdo con la demanda a ser atendida, con el número de vehículos que se reemplazan, y con su capacidad, según reglamentación y/o acto administrativo que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

No obstante lo anterior, la reposición de flota durante la etapa previa al inicio de operación del SITP no genera derecho alguno frente a la participación futura en este Sistema, ni frente al Distrito Capital, por lo cual es responsabilidad exclusiva del propietario que la efectúe.

Parágrafo 2°.- La reposición de vehículos de transporte público colectivo para el transporte masivo actual, continuará rigiéndose por lo establecido en los contratos de concesión vigentes del Sistema TransMilenio y en las disposiciones que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

[Ver la Resolución de la Sec. de Movilidad 416 de 2009](#)

CAPÍTULO III

ESQUEMA EMPRESARIAL Y DEMOCRATIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 13°.- Esquema Empresarial de Prestación del Servicio. Las empresas operadoras del SITP serán las responsables de la prestación del servicio público de transporte, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en el reglamento de operación que expida el ente gestor, a cambio de la remuneración definida contractualmente y bajo las condiciones señaladas por el ente gestor del SITP.

Las zonas del SITP sólo podrán ser operadas por empresas con condiciones financieras y organizacionales suficientes para asumir la responsabilidad de toda la flota necesaria para la operación, según lo establecido en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en los contratos de operación.

Parágrafo.- Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma en los términos que se definan en los pliegos de condiciones de la licitación.

Artículo 14°.- Contratación de Conductores. Corresponderá a las empresas operadoras del SITP contratar a los conductores de los vehículos que prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y lo establecido en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente.

Artículo 15°.- Principios para la Democratización. Para hacer efectivo el mandato de democratización establecido en el Plan Maestro de Movilidad y demás normas concordantes, se establecen los siguientes principios para la implementación del SITP:

1. Propiciar, en los nuevos contratos de operación, la participación del mayor número posible de propietarios actuales de vehículos de transporte público colectivo matriculados en Bogotá. El pliego de condiciones definirá las condiciones y calidades que se exigirán a los propietarios que participen como proponentes en la licitación de operación. En todo caso, la calidad de propietario se acreditará a partir de la información pública contenida en el Registro Distrital Automotor.

La participación de propietarios en los procesos de selección de operadores no estará condicionada a la expedición de paz y salvos por parte de las empresas. Únicamente se exigirán los requisitos y condiciones establecidos en las licitaciones de operación.

2. Incentivar la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público colectivo, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

3. Propiciar la inclusión del mayor número posible de conductores y demás actores actuales del sector de transporte urbano colectivo en el nuevo sistema, sin afectar las finalidades básicas del proceso de licitación, principalmente en cuanto a la contratación de la mejor propuesta para la operación de los servicios, tendiente a generar la menor tarifa posible a los usuarios.

4. Permitir la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público masivo en la ciudad de Bogotá, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

Artículo 16°.- Política de Readaptación Laboral. La Secretaría Distrital de Movilidad elaborará programas de capacitación, actualización, recalificación o reconversión laboral para aquellas personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema.

Esta política comprende, entre otros:

- Programas de orientación y sensibilización.
- Programas que busquen organizar el recurso humano en términos de habilidades y destrezas.

- Programas de capacitación y calificación al beneficiario.
- Alianzas estratégicas con entidades del nivel distrital o nacional que permitan recopilar y ofrecer la información sobre la oferta y demanda laboral.

CAPÍTULO IV

SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO-SIRCI-

Artículo 17°.- Definición. El Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario -SIRCI- es el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación de recaudo de los centros de control troncal y zonal, de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SITP, el cual estará a cargo del ente gestor del SITP, quien efectuará además los controles respectivos.

Artículo 18°.- Operador del SIRCI. [Modificado por el art. 2° del Decreto 111 de 2018.](#) El ente gestor del SITP seleccionará el concesionario del SIRCI del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, mediante una licitación pública, de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación y en los pliegos de condiciones de la licitación.

Parágrafo Transitorio. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, hasta cuando entre en operación el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario, todo en el marco de la gradualidad del SITP establecida en el siguiente Capítulo.

CAPÍTULO V

GRADUALIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 19°.- Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases:

19.1. Fase 1 SITP. Preparación para la implementación del SITP.

Iniciarán los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI.

19.2. Fase 2 SITP. Implantación gradual de la operación.

Una vez terminada la fase 1, se adjudicarán las licitaciones de operación zonales y del SIRCI y se iniciará gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total.

El inicio de operación de cada una de las zonas operacionales será definido en los pliegos de condiciones de las licitaciones de operación zonales y del SIRCI.

En esta fase, las zonas que inicien la operación se integrarán operacionalmente entre ellas y con el actual Sistema TransMilenio. En las demás zonas se mantendrán las condiciones de prestación del servicio del actual sistema de transporte público colectivo hasta tanto los operadores SITP inicien la prestación del servicio.

La integración podrá darse bajo cualquiera o varias de las siguientes modalidades:

- a. **Integración operativa:** Es la articulación de la programación y el control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios a ser operados por los vehículos vinculados al SITP, mediante el establecimiento de horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.
- b. **Integración física:** Es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos.
- c. **Integración virtual:** Es la utilización de medios tecnológicos para permitir a los usuarios el acceso en condiciones equivalentes a las de la integración física.
- d. **Integración del medio de pago:** Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema.
- e. **Integración tarifaria:** Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SITP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso de tiempo que se definirá en los estudios técnicos y el pliego de condiciones para las licitaciones de operación del SITP, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.

La integración tarifaria se dará tan pronto esté surtida la etapa de pruebas del SIRCI y se garantice la completa conectividad y seguridad en su integración con el actual sistema de recaudo del Sistema TransMilenio.

La integración tarifaria implica la existencia de un medio tecnológico de pago común a los servicios integrados.

En esta Fase se realizarán las obras de infraestructura previstas en el Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor", de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.3. Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP.

Una vez terminada la fase 2 se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.

En esta fase se realizarán mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales y se continuará el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y de renovación de vehículos, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.4. Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos.

Esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo.

En esta fase el sistema de transporte público masivo terrestre automotor se integrará tarifaria y operacionalmente con el Metro, como componente del SITP y con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera, bajo las condiciones que las autoridades de transporte y los agentes privados prestadores del servicio acuerden. Todo lo anterior se desarrollará en un marco de sostenibilidad financiera, de tal forma que se conserve

el equilibrio económico de los componentes integrados y se beneficie al usuario del servicio de transporte.

Parágrafo. [Eliminado por el art. 1, Decreto Distrital 535 de 2011.](#) Ordénese al Sector Movilidad adelantar todas las acciones administrativas necesarias para que a 15 de octubre de 2011 estén implementadas las Fases 1 y 2 del SITP, para lo cual contará con el acompañamiento y cooperación interinstitucional de las demás entidades y organismos distritales en los asuntos de su competencia.

CAPÍTULO VI

TARIFAS

Artículo 20°.- Tarifa Técnica y Tarifa al Usuario. Se define la Tarifa Técnica del SITP como aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

Se define la Tarifa al Usuario del SITP como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

Artículo 21°.- Principios para la determinación de la Tarifa del SITP. Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:

21.1. Costeabilidad: El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.

21.2. Equilibrio: La tarifa técnica del SITP reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema.

21.3. Sostenibilidad: El diseño tarifario garantizará la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo, obedeciendo los principios de costeabilidad y equilibrio antes enunciados. En todo caso, el modelo financiero del SITP deberá remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.

21.4. Integración: El diseño tarifario del SITP integrará los costos de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C., y estará abierto a su integración con sistemas de transporte de pasajeros intermunicipales.

21.5. Tarifas para poblaciones específicas: El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Artículo 22°.- Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. [Modificado por el art. 3° del Decreto 111 de 2018.](#) El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.

Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.

CAPÍTULO VII

MEDIDAS ADMINISTRATIVAS RELACIONADAS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 23°.- Restricciones a la circulación del transporte público de pasajeros por carretera por las zonas, corredores y/o troncales del Sistema Integrado de Transporte Público. En desarrollo de los principios contenidos en el artículo 3° numeral 1 literal c) de la ley 105 de 1993, se priorizará la operación de las actuales y futuras troncales del Sistema TransMilenio, así como de las zonas, corredores y/o troncales del SITP.

A partir de la fecha en que se establezca el inicio de operación del SITP, los vehículos automotores utilizados en el transporte de pasajeros por carretera no podrán transitar por estos corredores o zonas, trátase de los carriles exclusivos o de los paralelos destinados al tráfico mixto, encontrándose prohibidos los recorridos totales y permitiéndose recorridos parciales sobre dichas vías únicamente hasta los puntos de integración y bajo las restricciones de ingreso a la ciudad que determine la Secretaría Distrital de Movilidad a través de acto administrativo.

Para este fin el ente gestor y la Secretaría Distrital de Movilidad incentivarán la realización de acuerdos con el Ministerio de Transporte y las autoridades de transporte de los municipios vecinos a Bogotá y/o con las empresas autorizadas a prestar este servicio, con el fin de facilitar la integración de estos pasajeros al SITP en el Distrito Capital.

Estas limitaciones podrán ser graduales, según determine la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con el inicio de operación de cada una de las Zonas del SITP.

Artículo 24°.- Recursos del Factor de Calidad del Servicio. A partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto [115](#) de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.

Artículo 25°.- Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público. Los recursos del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público, creado en el artículo [7](#) del Acuerdo Distrital 4 de 1999 del Concejo de Bogotá, deberán destinarse prioritariamente a las siguientes actividades:

Los programas de capacitación, divulgación, información, promoción y promulgación del SITP; líneas de apoyo financiero para los propietarios del transporte público colectivo que se asocien a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, bajo cualquiera de las modalidades definidas en los pliegos de condiciones de la licitación de operación del SITP; y líneas de apoyo financiero a Empresas Operadoras adjudicatarias en los procesos de selección del SITP con participación accionaria representativa de propietarios del transporte público colectivo actual.

En caso de que los propietarios opten por la línea de apoyo financiero para asociarse a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, dichas empresas no podrán acceder a las líneas destinadas a Empresas Operadoras adjudicatarias.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 26°.- Contratos Vigentes de Transmilenio S.A. El modelo tarifario y en general el diseño del SITP, deberán respetar los esquemas de remuneración y el equilibrio económico de los contratos suscritos para el desarrollo del Sistema TransMilenio hasta su culminación. Cualquier ajuste que sea necesario realizar a estos contratos para garantizar la implementación del SITP, respetará el principio anteriormente enunciado.

El recaudo actual del Sistema TransMilenio se continuará prestando en las condiciones previstas en los contratos. Transmilenio S.A. adelantará las gestiones necesarias para garantizar la integración con el SIRCI.

Artículo 27°.- Transporte Público Colectivo. Continuarán rigiendo las disposiciones sobre transporte público colectivo contenidas en las normas nacionales y distritales sobre esta materia y el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio continuará con el criterio de prioridad establecido en el artículo [1](#) del Decreto Distrital 115 de 2003, hasta tanto entre en operación gradualmente en cada zona el SITP y se revoquen los permisos de operación del transporte público colectivo vigentes.

Los actuales operadores del transporte público colectivo están obligados a garantizar la continuidad en la prestación del servicio en las condiciones establecidas en la normatividad y en los permisos de operación vigentes, hasta tanto se cumpla cualquiera de las siguientes condiciones: sean reemplazadas sus rutas por el SITP o sus vehículos cumplan con el término máximo de vida útil legalmente definido. La reposición de vehículos sólo será posible en los términos previstos en el presente Decreto y en las normas que se dicten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en desarrollo del mismo.

Artículo 28°.- Reorganización del Sector Movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A., adelantarán los estudios necesarios para adecuar la organización y estructura del sector movilidad a las necesidades del SITP.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 29°.- Proceso de divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad efectuará los procesos de divulgación y difusión con los actores actuales del transporte, para incentivar su participación en el SITP así como campañas institucionales de información a la ciudadanía acerca del nuevo sistema.

Parágrafo.- Para este fin, a partir de la expedición de este Decreto, los interesados podrán consultar la información técnica relevante para la creación e implementación del SITP, en el centro de documentación de Transmilenio S.A.

Artículo 30°.- Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades y organismos distritales, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad, garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales, partiendo de una adecuada y completa divulgación del presente Decreto. Igualmente, adelantarán las acciones

correspondientes que permitan facilitar la participación del sector transportador en los procesos de implementación.

Artículo 31°.- Vigencia. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación y deroga el parágrafo primero del artículo [primero](#) del Decreto 436 de 1996 y el Decreto [1094](#) de 1998, así como todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los 23 días de julio de 2009

SAMUEL MORENO ROJAS

Alcalde Mayor

FERNANDO ÁLVAREZ MORALES

JUAN RICARDO ORTEGA LÓPEZ

Secretario Distrital de Movilidad

Secretario Distrital de Hacienda



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Acuerdo 4 de 1999 Concejo de Bogotá D.C.

Fecha de Expedición:

04/02/1999

Fecha de Entrada en Vigencia:

Medio de Publicación:

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.

ACUERDO 004 DE 1999

(Febrero 04)

[Reglamentado por el Decreto Distrital 831 de 1999](#)

Por el cual se autoriza 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. y se dictan otras disposiciones

EL CONCEJO DE SANTA FE DE BOGOTÁ, D.C.,

en uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las que se le otorgan en los artículos 311, 313 numerales 1, 3 y 6, 322 de la Constitución Política, artículo 12 numerales 1, 9, 11, 19 y artículo 55 del Decreto 1421 de 1993,

[Ver el Concepto del Consejo de Estado 1438 de 2002](#) , [Ver el art. 8, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

ACUERDA:

Artículo 1º.- 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 2º.- 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. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada 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)**

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

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. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada 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)**
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. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;**
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.

El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;

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 si mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;**

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

7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.
8. Darse su propio reglamento, y
9. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.

Artículo 4º.- Patrimonio. El patrimonio de TRANSMILENIO S.A., estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.

Parágrafo 1º.- TRANSMILENIO S.A. garantizará la adecuada administración de los recursos provenientes de la prestación del servicio público masivo de transporte y demás ingresos que reciba, utilizando mecanismos financieros idóneos, con el fin de permitir la adecuada operación y la adquisición y reposición de los equipos por parte de los operadores con quienes celebre los respectivos contratos. **El Consejo de Estado mediante providencia de [diciembre 9 de 2004](#), revocó la suspensión del texto subrayado decretada por el Tribunal Administrativo de C/marca. en auto fechado 19 de febrero de 2004;**

Parágrafo 2º.- El monto de los ingresos de TRANSMILENIO S.A. que corresponda a las obligaciones contractuales adquiridas con los operadores no será capitalizable. La Empresa diseñará mecanismos de administración de éstos recursos que aseguren su manejo eficiente y transparente, que permita el pago oportuno de los compromisos adquiridos con los operadores.

Artículo 5º.- Dirección y Administración. La Dirección y Administración de TRANSMILENIO S.A. estarán a cargo de una Junta Directiva y un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos. [Ver la Resolución 717 de 2001](#)

Artículo 6º.- Duración. TRANSMILENIO S.A. tendrá una duración de 100 años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa.

Artículo 7º.- Fondo Cuenta. Autorízase al Alcalde Mayor para que dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo y de conformidad con las normas vigentes, constituya, reglamente y destine los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A. [Ver Decretos Distritales 542 de 1999 y 206 de 2003, Ver el art. 25, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

Artículo 8º.- Vigencia y Derogatorias. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase

Dado en Santa Fe de Bogotá, D.C., a 4 de febrero de 1999

El Alcalde Mayor de Santa Fe de Bogotá, D.C., ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO. El Presidente del Concejo de Santa Fe de Bogotá, D.C., OMAR MEJÍA BÁEZ. El Secretario (E) del Concejo de Santa Fe de Bogotá, D.C., HERNAN PEÑA ROJAS.



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 831 de 1999 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

03/12/1999

Fecha de Entrada en Vigencia:

03/12/1999

Medio de Publicación:

Registro Distrital No. 2037 de diciembre 3 de 1999

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.

DECRETO 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

EL ALCALDE MAYOR DE SANTA FE DE BOGOTÁ, D.C.,

en ejercicio de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por el artículo 38 numeral 4 del Decreto Constitucional 1421 de 1993 y,

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos 1, 2 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, los cuales deberán ser prestados en forma eficiente a todos los habitantes de la colectividad.

Que de conformidad con las Leyes 336 de 1996 y 105 de 1993, las autoridades competentes deberán diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte como servicio público esencial, racionalizando los equipos de transporte de acuerdo con la

demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

Que un sistema de transporte masivo de pasajeros ha sido definido por las Leyes 336 de 1996, 86 de 1989 y el Decreto 3109 de 1997, como el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros, y que da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización, encontrándose integrado por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones, e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana.

Que el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas de Santa Fe de Bogotá, D.C., 1998 - 2001, adoptado mediante el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Santa Fe de Bogotá, estableció que los buses son y seguirán siendo el eje principal del sistema de transporte masivo de la ciudad, aun después de la construcción del Metro, por lo que se considera primordial reestructurar este servicio y permitir su operación con prioridad de utilización de las vías. Se busca que los buses funcionen dentro de una red con el Metro, flexible y adaptable a la demanda, que permita a los usuarios intercambios modales e intermodales. En consecuencia con lo anterior, se contempla en el plan, la provisión de infraestructura especializada para soportar el sistema. Esta incluirá: Vías de uso exclusivo para los buses, habilitación de corredores férreos, adecuación de rutas alimentadoras de uso mixto y diseño y construcción de estaciones y paraderos. Por otra parte, se definirán las condiciones técnicas del equipo rodante requerido para brindar un servicio eficiente, de calidad y menor impacto ambiental que el actual y se tomarán las medidas administrativas necesarias para que, en el menor plazo, el servicio se preste en forma exclusiva con vehículos que cumplan con las mismas.

Que según el Acuerdo 6 de 1998 la coordinación de las acciones, la redefinición del esquema empresarial de operación del sistema, y la implantación del nuevo sistema de rutas, tarifario y de pago a los prestatarios del servicio, estará a cargo de la nueva empresa distrital especializada en el tema que se constituya para estos efectos.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18 del Acuerdo 6 de 1998, y para los efectos previstos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el Concejo de Santa Fe de Bogotá expidió el Acuerdo 4 de 1999, por medio del cual autorizó la creación de la sociedad Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A.-, autorizando la participación de la Alcaldía Mayor como accionista de la misma junto con otras autoridades del Distrito Capital, y atribuyendo a la sociedad la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, empresa que fue constituida mediante la Escritura Pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaria 27 del Círculo de Santa Fe de Bogotá.

Que para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 18 del Acuerdo 6 de 1998, se ha determinado el desarrollo de infraestructura especial que será destinada de manera específica y exclusiva a la operación del mismo, a partir de corredores troncales especializados dotados de carriles de uso exclusivo del sistema, estaciones, puentes y plazoletas de acceso peatonal especial y específicamente diseñadas para facilitar a los usuarios el uso del sistema,. todo lo cual viene siendo ejecutado por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU -, conforme corresponde al cometido estatal que le ha sido atribuido mediante el Acuerdo 19 de 1972 del Concejo de Santa Fe de Bogotá.

Que de conformidad con los artículos 17 y 34 de la Ley 105 de 1993, hacen parte de la infraestructura Distrital de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Distrito, así como que los predios adquiridos para la construcción de las obras de infraestructura de transporte que figurarán a nombre de la entidad pública adquiriente de los predios.

Que de conformidad con el Acuerdo 18 de 1999 del Concejo de Santa Fe de Bogotá le corresponde a la Defensoría del Espacio Público la óptima administración del patrimonio inmobiliario de la ciudad, administración del patrimonio inmobiliario de la ciudad, administración que puede ejercer en forma directa o indirecta.

Que habiendo sido constituida la sociedad TRANSMILENIO S.A., para ser la titular del Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad terrestre automotor, el cual se encuentra definido y compuesto, conforme a lo establecido en los artículos 3 y 4 del Decreto 3109 de 1997, corresponde a TRANSMILENIO asumir la titularidad de la infraestructura del sistema, compuesta, entre otros, por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones, corredores troncales y demás infraestructura vial utilizados por el sistema.

Que en aras de garantizar la eficiente e ininterrumpida prestación del servicio público esencial del transporte masivo de pasajeros, a cargo de la Empresa TRANSMILENIO S.A., se requiere, para que ésta pueda desarrollar íntegramente su objeto social o cometido estatal, que participe en los procesos de gestión, organización y planeación del tránsito, transporte e infraestructura dentro de la zona de influencia del sistema, tal y como se estableció en el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Santa Fe de Bogotá, para lo cual se deberá reglamentar el Acuerdo 4 de 1999 del Concejo de Santa Fe de Bogotá.

Que conforme a lo previsto en el artículo 3, numeral 4 del Acuerdo 4 de 1999 del Concejo Distrital, corresponde a TRANSMILENIO S.A., celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo.

Que habiendo sido reconocida la Secretaría de Tránsito y Transporte como Autoridad Única de Transporte para el Distrito Capital, conforme a la Resolución 266 del 16 de febrero de 1999, expedida por el Director de Transporte Ferroviario del Ministerio de Transporte, es necesario precisar las funciones que le corresponden en relación con la funcionalidad del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, y la armonización de las competencias que le son propias conforme a la Ley, con aquellas que fueron atribuidas a Transmilenio S.A., por los Acuerdos 6 de 1998 y 4 de 1999.

En mérito de lo expuesto.

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- *Objetivo General.* Las competencias y funciones que se reglamentan por medio (Sic) este Decreto, tienen por finalidad garantizar la eficiencia, eficacia, economía y continuidad en la prestación del servicio público esencial masivo de pasajeros, en la modalidad terrestre automotor, en el Distrito Capital y su área de influencia a cargo de TRANSMILENIO S.A., bajo la coordinación institucional de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como máxima autoridad rectora del tránsito y transporte del Distrito y Autoridad Única de Tránsito.

Parágrafo.- De conformidad con el Decreto 1023 de 1997, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como Autoridad Única de Tránsito, ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, las cuales deberá realizar con criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte.

Artículo 2º.- Definición del Sistema Transmilenio. De conformidad con la Ley 86 de 1989, el Sistema Transmilenio se encuentra integrado por la combinación organizada de infraestructura, predios, equipos, señales, paraderos, estaciones utilizados para la eficiente y continúa prestación del servicio público esencial de transporte masivo de personas, a través de buses dentro del perímetro urbano de Santa Fe de Bogotá, D.C.

Artículo 3º.- Gestión del Sistema Transmilenio. De conformidad con los Acuerdos del Concejo de Santa Fe de Bogotá 6 de 1998 y 4 de 1999, y con el presente Decreto, le corresponde a TRANSMILENIO S.A., la gestión, organización, planeación, supervisión, regulación, control y responsabilidad del Sistema de Transporte Público Masivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes y según las políticas generales que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 4º.- Titularidad del Sistema Transmilenio. Para todos los efectos legales, TRANSMILENIO S.A., será el titular del Sistema Transmilenio, conforme a lo establecido por la Ley 310 de 1996.

TÍTULO II

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 5º.- Condiciones para la Habilitación de los Operadores. [Modificado por el art. 1, Decreto Distrital 836 de 1999.](#) Las condiciones y requisitos en materia de organización, capacidad financiera y origen de los recursos, capacidad técnica y de seguridad que se requieren para la obtención del permiso de operación que le permita a una empresa explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema Transmilenio, estarán determinadas en el pliego de condiciones que orienten las licitaciones públicas que TRANSMILENIO S.A., convoque para otorgar las concesiones correspondientes.

Corresponderá a la Secretaría de Tránsito y Transporte, en su calidad de Autoridad Única de Transporte, conceder a las empresas operadoras la habilitación para la prestación del servicio, a que se refieren los artículos 11 de la Ley 336 de 1996 y 5 del Decreto 3109 de 1997, para lo cual, previo a la apertura de la licitación pública correspondiente, certificará que los pliegos de condiciones establecen los requisitos para la habilitación.

Artículo 6º.- Contratos de Concesión para la Operación del Sistema Transmilenio. De conformidad con los Acuerdos 6 de 1998 y 4 de 1999, corresponde a TRANSMILENIO S.A., mediante contratos de concesión adjudicados en licitación pública vincular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, a las empresas interesadas en explotar económicamente dicha actividad dentro del Sistema Transmilenio. Igualmente, mediante el contrato de concesión, Transmilenio S.A., otorgará a los adjudicatarios de las licitaciones respectivas el permiso de operación para el desarrollo de la actividad de transporte público de pasajeros en el Sistema Transmilenio, tal como lo autorizan los artículos 19 de la Ley 336 de 1996 y 3 numeral 7 de la Ley 105 de 1993.

En todo caso, conforme a lo dispuesto por el numeral 6 del artículo 3 del Acuerdo 4 de 1999, la sociedad 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 privados por las causas previstas en la ley o en los contratos, a efectos de lo cual podrá prestarlo directamente de manera transitoria.

Artículo 7º.- Acto de Habilitación. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como Autoridad Única de Tránsito, habilitará para prestar el Servicio Público de

Transporte Masivo de Pasajeros, bajo la modalidad terrestre automotor, a quienes hayan sido adjudicatarios de las licitaciones convocadas por TRANSMILENIO S.A., para otorgar las concesiones correspondientes.

Artículo 8º.- Condiciones Técnicas y Operativas del Sistema Transmilenio. Corresponde a TRANSMILENIO S.A., la determinación de las condiciones y estándares de funcionamiento del Sistema Transmilenio en todos los aspectos que se relacionen con su operatividad en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad del servicio, y en consecuencia estará facultado para definir, entre otros aspectos, los recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación, los estándares de cumplimiento y desempeño de las personas o sociedad operadoras, los tiempos de espera en estaciones, las velocidades máximas de operación, y los estándares, tipología, dotación mínima y características técnicas de la flota al servicio del Sistema.

Artículo 9º.- Control de Operación. TRANSMILENIO S.A., como titular del Sistema Transmilenio, ejercerá el control de la operación, facultad que ejercerá en los términos y condiciones que determine a través de instructivos o reglamentos de carácter general, o conforme a las condiciones que se prevean en los contratos de concesión, según el caso.

Artículo 10º.- Tarifas al Usuario por el Servicio del Sistema. La tarifa al usuario por el uso del servicio de transporte público masivo de pasajeros, bajo la modalidad terrestre automotor, será integrada, debiendo cumplir con principios de autosostenibilidad y costeabilidad de la tarifa, y se instrumentará mediante la determinación de una tarifa técnica equilibrada que incorporará la canasta de costos de la operación del Sistema Transmilenio, y que tendrá en consideración el volumen de usuarios del mismo.

Dicha tarifa junto con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema, para lo cual Transmilenio S.A., efectuará los estudios y aplicará las metodologías que correspondan, dentro de las condiciones y reglamentos que al efecto establezca la Ley.

Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la aplicación de la tarifa al público del Sistema Transmilenio, la cual se entiende establecida por vía de lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 11º.- Control y Vigilancia. Le corresponde a TRANSMILENIO S.A., como responsable del control y vigilancia de las empresas habilitadas para explotar económicamente la actividad de transporte público en el Sistema Transmilenio, imponer las sanciones y multas contractuales, cuando quiera que estas omitan o violen las reglas y condiciones establecidas en los contratos de concesión, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.

Artículo 12º.- Registro de Vehículos y Certificado de Vinculación al Servicio. TRANSMILENIO administrará la base de datos en la cual se registrarán los vehículos vinculados al servicio del Sistema Transmilenio, el cual se hará constar en un Certificado de Vinculación al Servicio - CVS-, que será expedido por TRANSMILENIO una vez acreditados los requisitos que la sociedad titular del Sistema deberá establecer al efecto facultad que se ejercerá sin perjuicio de las funciones que correspondan a la Secretaría de Tránsito y Transporte según sus normas orgánicas.

[Ver Resolución de Transmilenio 1402 de 2000](#)

Los vehículos sólo podrán ser registrados como vinculados al servicio cuando se verifique la idoneidad de sus condiciones técnicas y de tránsito, de conformidad con los reglamentos que expidan TRANSMILENIO S.A., y las demás autoridades competentes.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA ESPECIAL Y EXCLUSIVA DEL SISTEMA TRANSMILENIO

[Ver Resolución de Transmilenio 1402 de 2000](#)

Artículo 13°.- *Infraestructura y otros Componentes del Sistema Transmilenio.* De conformidad con la Ley 86 de 1989 y el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Bogotá, forman parte del Sistema Transmilenio el conjunto de predios, infraestructura vial, corredores troncales especializados, carriles de uso exclusivo del sistema, equipos, señales, paraderos, estaciones, puentes, plazoletas de acceso peatonal especial y demás bienes utilizados para la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

Artículo 14°.- *Racionalización del Uso de Carriles.* TRANSMILENIO S.A., como titular del Sistema Transmilenio, de conformidad con la ley tendrá la facultad de disponer sobre el uso de los carriles que se destinen en forma exclusiva a la operación del Sistema Transmilenio, y podrá autorizar su utilización para vehículos diferentes de aquellos que se vinculen a la operación del servicio, en condiciones que deberán preservar la seguridad, regularidad y permanencia del servicio de transporte público masivo.

Parágrafo.- La Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito Capital, controlará y vigilará que vehículos, personas y empresas de transporte que no se encuentren habilitadas y autorizadas para explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema Transmilenio utilicen o hagan uso de los carriles de uso exclusivo del sistema.

Artículo 15°.- *Construcción, Mantenimiento y Mejora de la Infraestructura del Sistema Transmilenio.* Corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU - la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura específica y exclusiva que se utilizará en la operación del Sistema Transmilenio, a que se refiere el artículo 13 de este Decreto.

Artículo 16°.- *Administración de la Infraestructura del Sistema Transmilenio.* Corresponde a TRANSMILENIO S.A., la administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio, para lo cual determinará, en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del Sistema, puedan llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo. A este efecto, se determinarán las condiciones sobre el uso los bienes, servicios o actividades del Sistema, de los cuales se puedan derivar beneficios económicos que contribuyan a la sostenibilidad del Sistema y a la conservación y mejoramiento del espacio público.

Artículo 17°.- *Convenios Interadministrativos.* Para efectos de la cesión, disposición, entrega, construcción, mantenimiento, mejora y administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio, se celebrarán los convenios interadministrativos entre TRANSMILENIO y las demás entidades o autoridades Distritales, estableciéndose los plazos o períodos de entrega, las condiciones técnicas de construcción y mantenimiento, plazos, períodos y demás aspectos relacionados con la infraestructura del Sistema Transmilenio.

En tales convenios se deberá detallar y especificar la infraestructura destinada de manera especial y exclusiva al Sistema Transmilenio.

TÍTULO IV

COMITÉ DE PLANEACIÓN DE TRANSPORTE

Artículo 18°.- *Coordinación Interinstitucional.* Para el logro de los objetivos que se persiguen con las funciones y competencias que le corresponden a las autoridades de infraestructura vial, Tránsito y Transporte del Distrito, se crea el Comité de Planeación de Transporte, que tiene por objetivo la planeación coordinada del tránsito y transporte con los Sistemas de Transporte Masivo, bajo la dirección y orientación de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, como Autoridad Única de Tránsito.

Artículo 19°.- *Comité de Planeación de Transporte.* El Comité de Planeación de Transporte del Distrito Capital, estará conformado por un Subcomité Técnico y un Subcomité Decisorio.

Artículo 20°.- *Subcomité Técnico.* El Subcomité Técnico estará conformado así:

- a. Un delegado técnico de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá.
- b. Un delegado técnico del Instituto de Desarrollo Urbano.
- c. Un delegado técnico de Transmilenio S.A.

Artículo 21°.- *Funciones del Subcomité Técnico.* Son funciones del Subcomité Técnico las siguientes:

- a. Estudiar y proponer la fijación de planes y políticas sectoriales, en las materias propias de su competencia.
- b. Estudiar y analizar los proyectos de inversión sectoriales presentados por las entidades del sector.
- c. Estudiar y sugerir las soluciones a los problemas o conflictos de competencia que se presenten entre los distintos modos de transporte.
- d. Las demás que le sean asignadas por la ley, el Alcalde Mayor y por el Comité de Decisión.

Artículo 22°.- *Subcomité de Decisión.* El Subcomité de Decisión estará conformado por los siguientes funcionarios, cuya asistencia es personal e indelegable:

- a. El Secretario de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá, quien lo presidirá.
- b. El Director del Instituto de Desarrollo Urbano.
- c. El Gerente General de Transmilenio.
- d. El Asesor del Alcalde Mayor encargado de la coordinación del Proyecto Metro.

Parágrafo.- La Secretaría Técnica del Comité Decisorio la ejercerá la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 23°.- *Funciones del Subcomité Decisorio.* Son funciones del Subcomité Decisorio las siguientes:

- a. Aprobar los planes y políticas sectoriales.
- b. Diseñar la política del sector.
- c. Las demás que le sean asignadas por la ley y por el Alcalde Mayor.

Artículo 24°.- Sesiones. El Subcomité Decisorio se reunirá en forma ordinaria por lo menos cada seis (6) meses y extraordinariamente cuando sea convocados por su presidente.

Artículo 25°.- Deliberación y Decisiones. El Subcomité Decisorio sesionará válidamente con la mayoría de sus miembros y sus decisiones las tomará con el voto favorable de la mayoría de los asistentes.

Artículo 26°.- Reglamento. El Subcomité Decisorio, por unanimidad adoptará su propio reglamento y el del Subcomité Técnico.

Artículo 27°.- Vigencia y Derogatorias. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá D.C., a 3 de diciembre de 1999.

El Alcalde Mayor,

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO.

NOTA: Publicado en el Registro Distrital No. 2037 de diciembre 3 de 1999.



SECRETARÍA
JURÍDICA
DISTRITAL



RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 319 de 2006 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

15/08/2006

Fecha de Entrada en Vigencia:

18/08/2006

Medio de Publicación:

Registro Distrital 3596 de agosto 18 de 2006

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.

DECRETO 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

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el artículo 38, numeral 4º del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, y el artículo 46 numeral 1º del Decreto Distrital 190 de 2004, el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 y,

CONSIDERANDO:

[Ver Decreto Distrital 484 de 2019.](#) [Ver Decreto 394 de 2019.](#)

Que el artículo 1º de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general,

Que el artículo 24 de la carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley,

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo,

Que la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad,

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo,

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción,

Que el Acuerdo 34 de 1991, del H. Concejo Distrital, estableció el sistema estacionamiento en vía pública dentro de la jurisdicción del Distrito Capital,

Que el artículo [44](#) del Decreto Distrital 190 de 2004 concibe los planes maestros como instrumentos estructurantes del primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico, mediante los cuales se establecen los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo. De igual manera establece en el artículo 46 como prioritaria la expedición del Plan Maestro de Movilidad, que incluye el ordenamiento de estacionamientos,

Que el artículo [45](#) del Decreto Distrital 190 de 2004 establece el contenido mínimo de los planes maestros,

Que el artículo [149](#) del Plan de Ordenamiento Territorial dispone que los planes maestros "*¿ tendrán una vigencia igual a la del tiempo que falta para terminar la actual administración del Distrito Capital y cuatro (4) periodos constitucionales de gobierno de las próximas administraciones*".

Que según lo previsto por el artículo [19](#) del Decreto Distrital 190 de 2004, el Sistema de Movilidad debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural, y además debe actuar de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantizar la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo.

Que el Decreto Distrital 190 de 2004, en el artículo [162](#), determina la estructura del Sistema de Movilidad, conformado por los Subsistemas Vial (motorizado), Vial Peatonal (no motorizado, incluye bicicletas), de Transporte y de Regulación y Control del Tráfico. Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. Y en el artículo 163 establece los objetivos del sistema de movilidad.

Que para la formulación del Plan Maestro de Movilidad, la Secretaría de Tránsito y Transporte, adoptó los lineamientos formulados por el DAPD que fueron aprobados por el Comité Sectorial de Movilidad y Espacio Público; y, de acuerdo con los ordenamientos legales, realizó un proceso de participación y concertación con actores de la movilidad en sus diferentes modalidades.

Que para la formulación de éste Plan se elaboró un estudio detallado del sistema de movilidad actual cuyo Documento Técnico de Soporte contiene un diagnóstico que fundamenta la formulación del presente Decreto.

Que se requiere para la ciudad un Plan Maestro de Movilidad, orientado a lograr un transporte urbano regional integrado, eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con el fin de corregir los problemas presentes de movilidad.

En consecuencia,

[Ver el Pacto de Movilidad de 2007](#) , [Ver el art. 8, Decreto Distrital 309 de 2009](#)

DECRETA:

LIBRO I

DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Único

Artículo 1. Adopción del Plan Maestro de Movilidad. Adoptar el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, en los términos del presente Decreto.

Artículo 2. Documentos del Plan. El Plan Maestro de Movilidad está integrado por este decreto y las demás normas que lo desarrollen.

Artículo 3. Definiciones. Para los solos efectos del presente Decreto, se entenderán así los siguientes términos:

Accesibilidad: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

Centralidades: Núcleos urbanos configurados alrededor del Centro Metropolitano y en la periferia de la ciudad, que hacen parte de la Estructura Urbana y tienen como finalidad ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos subcentros.

Centro Logístico: Conjunto de instalaciones y recursos desde los cuales se desarrollan operaciones y actividades asociadas al flujo competitivo de las mercaderías de forma de optimizar la localización, así como las oportunidades de agregar valor a la mercadería previo a ser entregado a los clientes. Entre los valores agregados que se pueden brindar desde el centro logístico se destacan los siguientes servicios: agregación, fraccionamiento, empaque y desempaque, etiquetado, ensambles, control de calidad, reconstrucción, administración y control de inventarios, consolidación y desconsolidación, entre otros. Se denomina interno cuando se encuentra dentro del perímetro del Distrito Capital y externo cuando esté por fuera de este en los municipios vecinos.

CIM: Complejo de Integración Modal. Instalación de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte. El complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales.

Corredor: Faja de terreno amplia que sigue un flujo direccional general o que conecta fuentes principales de viaje. Puede contener un número de calles y carreteras y líneas de tránsito y rutas.

Corredor Logístico: Sistema vial diseñado para dotar de facilidades expresas de movilidad a las corrientes de tráfico generadas por los requerimientos logísticos del complejo productivo comercial de una región o ciudad. Puede componerse de soluciones que combinen los modos de transporte carretero, ferroviario, acuático y aéreo para el manejo del transporte de carga en sus múltiples vinculaciones de aprovisionamiento y distribución física generados entre las actividades de las zonas industriales y de comercio, zonas francas, plataformas y centros logísticos, puertos y aeropuertos. La planeación del corredor logístico se integra a la malla vial establecida de la ciudad y región de la cual forma parte.

Discapacidad: Toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

Distritos Verdes: Zonas específicas de la ciudad que han sido seleccionadas y delimitadas especialmente para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas mediante restricciones al acceso y circulación de los vehículos más contaminantes, promoción de los modos alternativos de transporte no motorizado y aumento de la conciencia ambiental entre la comunidad de residentes, empresarios y visitantes.

Empresa Operadora: Empresa que administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad del parque automotor con que cuenta.

Impacto ambiental: Alteración favorable o desfavorable que experimenta el conjunto de elementos naturales del hábitat, artificiales o inducidos por el hombre, ya sean físicos, químicos o ecológicos; como el resultado de efectos positivos o negativos de la actividad humana o de la naturaleza en sí.

Intercambiador modal: Lugar de intercambio entre diversos modos de transporte. Centro de generación y atracción de actividades y servicios públicos y privados en el que confluyen autobuses urbanos e interurbanos, taxis, automóviles, personas con movilidad reducida, peatones y ciclistas.

Movilidad reducida: Restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales.

Polo Generador de Viajes: Polos de desarrollo de carácter zonal, urbano y metropolitano cuya afluencia de público incide de manera significativa en el comportamiento de tránsito peatonal y vehicular del sector en el cual se emplaza dicho desarrollo.

Red de intercambiadores modales: Está constituida por los diferentes intercambiadores modales, debidamente enlazados con comunicaciones que hagan más eficiente la prestación de los servicios de transporte de la ciudad.

Red de estacionamientos: La constituyen los estacionamientos de servicio público vinculados al sistema inteligente de tránsito.

Red de peajes: Todos los peajes urbanos con que pueda contar la ciudad para la organización del transporte público y privado.

Redes Peatonales: Conjunto articulado de áreas urbanas destinadas a la permanencia y/o el tránsito exclusivo de peatones, conectadas de manera lógica e identificable por sus especiales condiciones de diseño y amoblamiento en cuanto facilitan los desplazamientos a pie, los alejan de zonas ruidosas o contaminadas y, en general, los hacen cómodos, seguros, convenientes y divertidos para todos sus usuarios.

SITP: El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Tráfico calmado: Combinación de medidas que reducen los efectos negativos y riesgos para las personas y para el medio ambiente del uso del vehículo automotor.

Transporte masivo: [Modificado por el art. 1°, Decreto Distrital 484 de 2019.](#) <El nuevo texto es el siguiente> Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. El transporte masivo se podrá articular en la jurisdicción del Distrito Capital con el Tren de Cercanías.

El texto original era el siguiente:

Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

Transporte no motorizado: Desplazamientos en bicicleta y a pie como medio de viaje individual.

Transporte público colectivo: Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.

Transporte público individual: Es el servicio que prestan los taxis.

Usuarios más vulnerables: Usuarios que utilizan los medios no motorizados y el transporte escolar.

Vulnerabilidad: factor de riesgo interno de un elemento o grupo de elementos expuestos a una amenaza, correspondiente a su predisposición intrínseca o susceptibilidad física, económica social y política que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que se manifieste un fenómeno peligroso de origen natural, socio natural o antropogénico.

Artículo 4. El transporte público en el PMM. El Transporte Público en Bogotá DC, es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.

Artículo 5. Períodos de ejecución.

Este Plan Maestro establece períodos de corto, mediano y largo plazo de ejecución, así como los programas, proyectos y metas a través de los cuales se pretende alcanzar cada uno de los objetivos propuestos. Para tales efectos, se entenderán las referencias del presente decreto al corto plazo como el período comprendido entre la fecha de publicación de este Decreto y el año 2008; como de mediano plazo hasta el 2012; y, como de largo plazo, hasta el 2020 inclusive.

Artículo 6. Campo de aplicación.

Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, por todos los actores del Sistema, de carácter público o particular. De igual manera, deberán ser observadas por la autoridad distrital, cuando el Distrito interactúe con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.

TÍTULO II

DEL MODELO DE MOVILIDAD

Capítulo I

Política

Artículo 7. Política. La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es:

1. Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.
2. Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.
3. La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.
4. Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema
5. Racionalización del vehículo particular: El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes.
6. Integración modal: Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.
7. Movilidad inteligente: Las tecnologías informáticas son necesarias para una eficiente gestión del sistema de movilidad.
8. Movilidad socialmente responsable: Los efectos negativos relacionados con la movilidad son costos sociales que deben ser asumidos por el actor causante.
9. Movilidad orientada a resultados: La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.

Capítulo II

Objetivos

Artículo 8. Objetivos. Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. Contribuir al aumento de la productividad y competitividad de la región Bogotá Cundinamarca.
2. Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
3. Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.
4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).
5. Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.
6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.
7. Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
8. Promover el funcionamiento logístico de la Ciudad-Región mediante acciones coordinadas entre actores públicos y privados para el desarrollo de centros logísticos, y soluciones viales así como estrategias para el reordenamiento del suelo de uso industrial.
9. Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente.
10. Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
11. Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad.
12. Adoptar el enfoque basado en procesos en las diversas actuaciones que desarrollen las entidades públicas distritales, quienes presten servicios a éstas, y los particulares cuyas funciones se relacionen con la movilidad.
13. Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.
14. Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad.

LIBRO II

DE LOS SUBSISTEMAS EN PARTICULAR

TÍTULO I

DE LOS SUBSISTEMAS VIAL Y VIAL PEATONAL

Capítulo único

Estrategias

Artículo 9. Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal. La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:

1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:

1.1. La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclistas, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclistas y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclistas cuando sea técnicamente posible.

1.2. La mejora de la malla vial existente a través de la construcción de nuevos tramos e intersecciones viales que permitan la disminución de tiempos de viaje en la malla vial arterial, especialmente para el transporte público y garanticen al tiempo, provisión de infraestructura de franjas destinadas al tránsito de peatones y bicicletas así como de puentes peatonales.

1.3. La mejora de la malla vial de los sectores de uso industrial autorizados y definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial a través de intersecciones viales que permitan consolidar hacia el Occidente y Suroccidente de la ciudad una infraestructura que facilite sus procesos logísticos de acceso-salida del Distrito.

1.4. El rediseño vial de intersecciones para reducir los conflictos de tráfico donde no se disponga de espacio y la adecuación a condiciones de tráfico calmado en zonas con usos residenciales, donde haya presencia simultánea de establecimientos educativos, o en aquellas donde sea alta la exposición de los usuarios más vulnerables del Sistema.

2. Inversión destinada al mantenimiento: Se atenderá prioritariamente:

2.1. Las vías que corresponden a rutas del transporte público.

2.2. Las vías peatonales y ciclorrutas existentes.

2.3. Las vías que conecten con centros logísticos (CLBR) propuestos en el presente plan.

2.4. Vías utilizadas por las macrorrutas del sistema de recolección de residuos sólidos.

2.5. Vías de tránsito predominantemente particular de alta densidad.

2.6. Las restantes.

PARÁGRAFO. La presente priorización no será obligatoria cuando se trate de la inversión de recursos con destinación específica.

Artículo 10. De la Planeación del Mantenimiento de la Infraestructura vial que se construya o rehabilite. Con el fin de garantizar la sostenibilidad de los proyectos viales que emprenda el Distrito, el Instituto de Desarrollo Urbano en el nivel local, hará las proyecciones y cálculos necesarios para incluir dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda, los valores correspondientes al mantenimiento preventivo de la infraestructura que se construya o rehabilite, una vez terminado el período de amparo de las garantías de estabilidad de la obra.

Para este fin buscará establecer valores aproximados de la intervención en pesos del año en que deba iniciar ésta, con base en criterios como sus materiales, el tipo de tráfico habitual, la duración de vías comparables y otros que le permitan aproximarse a la determinación del momento en que se requerirá el mantenimiento preventivo.

En los proyectos de presupuesto que se presenten para las vigencias en las cuales deba realizarse el mantenimiento preventivo, la Administración incluirá las partidas necesarias para su trámite ante el Concejo Distrital.

Artículo 11. De los proyectos de Infraestructura Vial y Vial peatonal. Adóptense de manera general los siguientes proyectos:

*Estudio de jerarquización vial.

*Estudios de los corredores especializados de carga.

*Proyectos de intersecciones.

*Implementación de corredores para ciclorrutas.

Otros proyectos viales, los cuales deben ser ejecutados con menor prioridad que los proyectos de la red vial de transporte público y de especialización de corredores de carga.

TÍTULO II

DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE

Capítulo I

Sistema de Transporte Público

Estrategias

Artículo 12. Estructuración del sistema de movilidad. El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.

Artículo 13. Definición del sistema integrado de transporte público. El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Artículo 14. Componentes del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP. Hacen parte de sistema integrado de transporte público de Bogotá los siguientes componentes:

a. Transporte masivo.

- b. Transporte público colectivo.
- c. Transporte público individual.

Además lo complementan:

- a. Red de intercambiadores modales.
- b. Red de estacionamientos.
- c. Red de peajes.

Artículo 15. Integración del Transporte Público. El sistema integrado de transporte público se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. La base de integración será la siguiente:

*La Secretaría de Tránsito y Transporte es la autoridad de transporte público en Bogotá D. C., en los términos de la Ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

*La empresa TRANSMILENIO S. A., como ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITPC. En consecuencia le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.

Artículo 16. Etapa I. Mejoramiento del Servicio Público y Formulación de Condiciones de Operación Integrada. Con el fin de obtener un mejoramiento del servicio de transporte público y preparar su integración, en el periodo 2006 y diciembre de 2007, se iniciarán los estudios técnicos orientados a establecer:

- a. La jerarquización de rutas.
- b. La definición del proceso de modernización de los equipos de transporte.
- c. La definición de infraestructura.
- d. La adopción del sistema tarifario.
- e. La integración del recaudo.

Artículo 17. Etapa II: Integración. La administración distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas. [Ver el Decreto Distrital 486 de 2006](#)

Artículo 18. Seguimiento del sistema integrado de transporte público. El seguimiento al proceso de conformación del sistema integrado de transporte público será responsabilidad del comité sectorial de movilidad, quien tendrá el apoyo del comité técnico de movilidad que funcionará como asesor técnico del mismo.

El comité técnico coordinará los estudios relacionados con la estructuración del sistema de transporte, la estructuración del sistema de recaudo, la estructuración financiera, económica y tarifaria del SITP, así como la estructuración jurídica y administrativa e institucional de los actores públicos y privados.

PARÁGRAFO: Los gremios económicos y de la producción, más representativos de la economía distrital, podrán ser invitados a las sesiones del Comité Sectorial de Movilidad.

Artículo 19. Transición. Para el funcionamiento del SITP se define una etapa de transición inicial de doce (12) meses contados a partir de la fecha de expedición del presente acto. Durante esta etapa la administración distrital tomará las disposiciones necesarias en cuanto a actividades y recursos para la integración operacional del sistema de transporte público.

Artículo 20. Supresión de la sobreoferta de transporte público colectivo. Para eliminar la sobreoferta, la Administración Distrital, entre otras medidas, definirá las condiciones en las cuales se exigirá la desintegración física de vehículos de transporte público colectivo como condición para el ingreso de vehículos de transporte público al servicio.

Artículo 21. De los proyectos en transporte público. Adóptense de manera general los siguientes:

*Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad (internas y externas) del SITP. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.

*Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad interna y baja capacidad externa.

*Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo en aspectos tendientes a la formación de personas jurídicas, como sociedades, cooperativas u otras que les permitan concurrir a la formación de las mismas, entender los derechos y obligaciones de los asociados, la participación en los órganos directivos y las competencias de éstos, las formas de remuneración, la conformación del capital social, y en general todas aquellas que permitan hacer parte de la operación del sistema integrado de transporte público.

*Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.

*Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP; articulado con el centro de control de operaciones del actual sistema.

*Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual.

Capítulo II

Del Transporte Individual en vehículos tipo taxi - Estrategias

Artículo 22. Estrategia de racionalización del servicio. El Distrito Capital directamente o a través de la iniciativa privada, incentivará la dotación de zonas amarillas fuera de vía, sitios de espera para vehículos tipo taxi, donde serán despachados atendiendo a una solicitud de la ciudadanía, a través de una o varias de las siguientes medidas:

1. En Intercambiadores modales: Se habilitarán áreas de espera que brindarán servicios no sólo para taxis de los usuarios que concurran hasta tales instalaciones, sino para aquellos que sean requeridos telefónicamente por usuarios en la zona donde se ubican. Se dispondrá para ello de

zonas de estacionamiento cuyo valor no esté asociado a la duración, sino simplemente a la recuperación de los costos de vigilancia, mantenimiento del área y de los medios de despacho. Esta infraestructura podrá ser operada por particulares, previo proceso licitatorio por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, titular del servicio. El acceso a las instalaciones será dable para todo vehículo tipo taxi que posea sus documentos en regla, sin que sea necesario pertenecer a una empresa habilitada en particular. La Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital definirán las características de operación y las condiciones de infraestructura, respectivamente.

2. Por Iniciativa de empresas habilitadas de transporte público individual: Se realizarán programas de mercadeo con grupos de empresas habilitadas de vehículos tipo taxi para que se provean, en zonas fuera de vía determinadas de la ciudad, áreas de espera para los vehículos, en espera de despacho vía telefónica, radio telefónica o electrónica a las cuales soliciten sus servicios los usuarios. Deberá admitirse vehículos de empresas diferentes a las operadoras del área. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá las condiciones mínimas de operación.

3. Todo polo generador de viajes de taxi, deberá reservar dentro de sus instalaciones de estacionamiento, espacio para el ascenso de pasajeros a los vehículos taxi, y se abstendrá de utilizar las zonas de espacio público para ello, con salvedad de las que provea la Administración Distrital.

Artículo 23. Esquema tarifario. La autoridad distrital de transporte redefinirá el estudio de costos del esquema tarifario teniendo como referente las medidas contenidas dentro del artículo precedente.

Artículo 24. Control a la prestación ilegal del servicio. Como complementarios al control y vigilancia, se adoptarán medios tecnológicos automatizados tendientes a detectar la prestación ilegal del servicio en los términos de las disposiciones legales de tránsito y transporte que generen las pruebas para adelantar las acciones administrativas correspondientes.

Artículo 25. Ingreso al servicio de vehículos de transporte público individual. Con el fin de reforzar las medidas de supresión de la sobre oferta de vehículos tipo taxi, la Administración Distrital exigirá que el ingreso de vehículos se efectuará exclusivamente luego de verificar la desintegración física de los vehículos que se reponen.

Capítulo III

El Transporte No Motorizado- Estrategias

Artículo 26. Promoción del Transporte No Motorizado. La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclo usuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.

Artículo 27. Estrategia para el Transporte No Motorizado. Se adopta como estrategia para el Transporte No Motorizado la implementación de redes peatonales y la optimización de la Red de Ciclorrutas con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, preservar el medio ambiente y alimentar el sistema de transporte público, entendidos como sigue:

a. Transporte: Construye la alimentación del Sistema de Transporte sobre la base de la ínter modalidad.

b. Hábitat: Mejora las condiciones de habitabilidad en los entornos servidos sobre parámetros de conectividad y promoción de las actividades urbanas.

c. Ambiental: Preserva el medio ambiente y propende por zonas específicas para reducir la contaminación y proteger el patrimonio cultural sobre una base conceptual que cubre aspectos sociales y de salud pública.

Artículo 28. Proyectos. Para la efectividad de las políticas planteadas, además de los proyectos referentes a infraestructura y seguridad vial que se tratan dentro del presente decreto, se adelantarán los siguientes proyectos:

a. Construcción de Redes peatonales: Pretenden el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad.

Para su implementación, se estudiarán en detalle y por cada proyecto específico aspectos tales como capacidad, densidad, niveles de servicio y dispositivos de control, pero también condiciones de la población usuaria respecto de su vulnerabilidad, percepción de amenazas, exigencias técnicas para personas con movilidad reducida, y toda otra circunstancia que pueda influir en su uso. Para el efecto, se establecerán proyectos piloto a corto plazo.

b. Optimización de la red de ciclo rutas: Apunta al desarrollo de una imagen de comodidad y seguridad, demarcada y señalizada, adecuada con el paisaje urbano y el usuario, con los otros usuarios de las vías, especialmente con los peatones y las personas con movilidad reducida, y consisten en:

1. Promover el uso adecuado y responsable de las ciclorrutas que cuenten con infraestructura en buen estado en cuanto a especificaciones, mantenimiento y conectividad.

2. Realizar auditorias de seguridad vial, cuyas recomendaciones deberán ser atendidas por las entidades distritales.

3. Dotarlas de elementos complementarios de mobiliario urbano, que garanticen el acceso a éstos para quienes posean movilidad reducida.

4. Facilitar instalaciones o mobiliario destinado al estacionamiento de bicicletas, no sólo para facilitar el intercambio modal, sino para aquellas zonas que, alejadas de otros medios de transporte, lo requieran.

5. Disponer elementos vegetales, en zonas verdes, antejardines, jardines, separadores blandos, taludes, ajardinamientos, con fines no sólo ambientales o estéticos, sino para aislar, mitigar impactos, caracterizar, dar jerarquías, y facilitar la libre utilización de los espacios.

6. Disponer medios de auxilio para los ciclousuarios y sus vehículos.

7. Garantizar que todo estacionamiento disponga de suficiente espacio para el estacionamiento de bicicletas.

Artículo 29. Iniciativas complementarias. Las entidades distritales, adoptarán iniciativas con el fin de dar efectividad a las políticas en materia de transporte no motorizado, a través de acciones como:

a. Promocionar la actividad de caminar dado su impacto sobre aspectos ambientales, de salud pública y disminución de la congestión.

b. Promover la actividad de caminar mayores distancias para acceder al sistema de transporte público a cambio de importantes mejoras para los peatones en todo lo largo de sus rutas de aproximación y acceso.

c. Estudiar y promover la creación de un sistema de responsabilidad por riesgo de tal manera que la persona que genera un riesgo en el tráfico responda económicamente.

d. Realizar campañas de salud pública destinadas a los ciclistas.

e. Capacitar a la comunidad en cuanto a las características de la movilidad reducida. Promocionar en forma masiva y continua, los derechos de los peatones. Implantar un sistema de indicadores de impacto de la gestión distrital peatonal, y monitorearlo permanentemente.

f. Apoyar organizaciones no gubernamentales que promueven la movilidad no motorizada, estudiar y desarrollar mecanismos de cofinanciación de sus investigaciones y proyectos y asegurar mecanismos de interlocución efectivos y permanentes con tales organizaciones.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, además, realizará las siguientes acciones:

a. Vigilar, controlar y sancionar las conductas que pongan en riesgo a los usuarios del modo no motorizado.

b. Implantar fases peatonales en las intersecciones semaforizadas donde haya tránsito de peatones.

c. Adoptar las estrategias y medidas necesarias para brindar seguridad en los cruces de vía peatonales y reducir el índice de accidentalidad de los peatones en éstos lugares.

d. Implantar un sistema de indicadores de impacto de la gestión distrital peatonal, y monitorearlo permanentemente.

PARÁGRAFO. Las entidades distritales de los sectores ambiente, salud y movilidad instaurarán mecanismos de coordinación interinstitucional destinados a cooperar en la realización de las labores descritas y dispondrán además lo necesario para entrenar su personal en áreas específicas de transporte no motorizado y movilidad reducida, a nivel internacional.

Artículo 30. De los proyectos en transporte no motorizado. Adóptense de manera general los siguientes:

*Formulación de proyectos de redes peatonales.

*Optimización de la red de ciclo rutas.

Capítulo IV

El Ordenamiento Logístico de Mercancías y de Carga - Estrategias

Artículo 31. Intervención en el Ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga. La intervención de las entidades distritales en el sector estará orientada a propender por una mejor organización del transporte de carga con el fin de lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura que permita reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional.

Artículo 32. Estrategias para el ordenamiento Logístico del Transporte de Mercancías y de Carga.

Con el fin de alcanzar el objetivo del artículo precedente, se adoptan las siguientes estrategias:

a. Racionalización del tráfico de camiones con origen y destino en la ciudad mediante la implementación de corredores logísticos internos.

- b. Implementar los proyectos viales y especializar los ejes de acceso regional hacia los centros logísticos internos.
- c. Racionalizar el tráfico de camiones de paso por la ciudad que van hacia otras ciudades, especialmente los que transportan cargas peligrosas.
- d. Organizar la zona industrial interna en Centros de actividad logística internos, con vialidad de acceso especializada y conectada con la región a través de Centros de actividad logística externos, situados en Municipios colindantes seleccionados.
- e. Diseñar e implementar un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas.
- f. Reducir la ocupación del espacio público por el estacionamiento y cargue y descargue de camiones, y regular los horarios de operación.
- g. Coadyuvar al mejor funcionamiento de las macrorrutas del transporte de recolección de residuos sólidos en el contexto de los objetivos del plan de ordenamiento logístico de la ciudad.
- h. Organizar la supervisión Distrital sobre la logística urbana.

Artículo 33. Programas. Adóptense los siguientes para el Ordenamiento Logístico y de Carga.

- a. Diseño de una política que contenga los lineamientos a tener en cuenta en el ordenamiento de la logística urbano regional.
- b. Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana, atendiendo el reordenamiento del uso del suelo industrial en la ciudad-región previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- c. Promover la conformación de terminales de carga en la entrada a la ciudad, para empaque y desempaque de carga.

Artículo 34. De la infraestructura de los generadores y atractores de carga. Todo generador y atractor de carga que cuente con acceso vehicular, deberá contar con ingreso para los vehículos de carga, y solo podrán efectuar cargue y descargue en la vía pública, conforme las restricciones de horario y de jerarquía vial que se hayan previsto por la Secretaría de Tránsito y Transporte, so pena de la aplicación de las sanciones por infracción al Código Nacional de Tránsito por parte de la autoridad de control y vigilancia del tránsito, sin perjuicio de la aplicación de otros ordenamientos cuando corresponda.

1. Toda licencia de construcción y urbanismo de inmuebles de uso industrial o comercial para obra nueva, deberá incluir lo necesario para:

- a. Mantener un área de ingreso y maniobras de vehículos de carga que evite el impacto sobre la movilidad.
- b. Adecuar los accesos y salidas de forma tal que se minimice el impacto sobre las calzadas vehiculares durante las maniobras de acceso y salida.
- c. Adecuar el área de cargue y descargue de forma tal que no afecte el área destinada a los peatones.

2. Cuando se procure la obtención de licencia de ampliación, adecuación o modificación de inmuebles de uso industrial o comercial, deberá al tiempo, y adicionalmente a la solicitud, incluir las obras necesarias para cumplir con las condiciones de los literales del numeral precedente.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para los efectos de este Decreto entiéndase como atractor y generador de carga todo inmueble que por razón de su uso comercial o industrial, recibe o genera regularmente materias primas, productos terminados, o cualquier otra mercancía.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Sólo podrán constituirse Centros Logísticos Internos dentro de las zonas industriales debidamente identificadas y delimitadas por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Artículo 35. De los proyectos de Ordenamiento Logístico. Adóptense de manera general los siguientes:

*Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional.

*Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT.

*Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.

*Diseñar la estructura y funciones del grupo de trabajo para el control distrital de la logística urbana del transporte de mercancías.

Capítulo V

Plan de Intercambiadores Modales - Estrategias

Artículo 36. Estrategia de Intercambio Modal. Con el fin de aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora de las condiciones de movilidad de la población, se implantarán dentro del Distrito Capital intercambiadores modales, concebidos éstos como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje, los cuales constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la Ciudad y en la Ciudad Región.

En este marco la unión de varios intercambiadores modales constituirá un Complejo de Integración Modal (CIM) del transporte de pasajeros, bien sea en la periferia o al interior de la Ciudad el cual deberá tener interconexión entre sus diferentes componentes.

La Administración Distrital designará las entidades encargadas de definir las áreas de terreno que permitan la ubicación conjunta de los intercambiadores modales y adecuados corredores que propicien adecuadamente la integración funcional de los distintos servicios.

Artículo 37. De los Inmuebles de los Intercambiadores Modales. Los intercambiadores modales y Complejos de Intercambio Modal podrán constituirse como infraestructuras físicas en bienes fiscales de propiedad del Distrito Capital, de sus entidades, o en bienes de particulares autorizados por éstas. También podrán situarse en espacio público, en cuyo caso, su ubicación y operación estará sujeta a lo previsto por el Plan Maestro de Espacio Público, por este Decreto y por las normas que los desarrollen.

Artículo 38. De la Infraestructura de Intercambiadores Modales. Las entidades distritales, cuyos servicios se presten en los Intercambiadores Modales, acometerán la construcción de los mismos, ya sea directamente, o a través de la Terminal de Transporte S.A., o del Instituto de Desarrollo Urbano. Lo anterior sin perjuicio de la adopción de esquemas de participación público-privados. El DAPD definirá los aspectos relativos al plan de implantación de cada

intercambiador modal, en coordinación con las entidades que prestarán sus servicios en los mismos.

Artículo 39. De la Operación y Administración de los Intercambiadores Modales. La operación y administración de los intercambiadores modales estará sujeta a la reglamentación que expida la Alcaldía Mayor. En ningún caso podrá recaer la administración de estos intercambiadores en una entidad que no preste servicios en dichas instalaciones.

Artículo 40. De los Intercambiadores Modales Transporte Complementario, Transporte Público - IMCOM. Tendrán como finalidad facilitar la integración de los servicios de alta capacidad (Metro y TransMilenio) y los flexibles complementarios (Transporte colectivo y rutas alimentadoras) entre sí, y a pie y en bicicleta, a una distancia que facilite el trasbordo de los peatones, y contarán con las siguientes características:

a. Podrán ubicarse asociados a las vías por donde circule el transporte público y adyacente a las mismas, a nivel o desnivel para los sentidos necesarios, atendiendo a la jerarquización del corredor de transporte.

b. De acuerdo con el proyecto intermodal, proveerán facilidades de conexión con otras líneas del mismo sistema y con las de otros modos de transporte, en procura de:

*Proporcionar sitios de parada e intercambio detallados, con equipamiento e información asociada al sistema multimodal.

*Organizar la operación de las rutas y unidades que prestan el servicio de transporte mediante la definición de puntos comunes.

*Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios del sistema en las operaciones de embarque y desembarque.

*Reducir las molestias causadas a la circulación reduciendo la interferencia de las líneas o rutas de transporte con el tránsito.

La provisión de los servicios deberá contar con puntos de venta y recarga en las instalaciones, infraestructura tecnológica necesaria para la lectura del medio de pago, medición del flujo de pasajeros, control del acceso al sistema, que sea compatible con la tecnología actual de recaudo del gestor del transporte masivo, TRANSMILENIO S.A.

Artículo 41. De los Intercambiadores Modales de Automotores Particulares al Sistema Integrado de Transporte Público IMAT. Tendrán como finalidad estimular el uso del transporte público a los usuarios interurbanos facilitando infraestructura de estacionamiento en las zonas de ingreso al Distrito y presentarán las siguientes características:

a. Terminales de ruta de transporte público, que favorezcan el tránsito peatonal del estacionamiento al transporte público.

b. Oferta de cupos de estacionamiento con tarifas que favorezcan las largas permanencias o que ofrezcan bajas tarifas de estacionamiento por haber hecho uso del transporte público.

c. Esquemas tecnológicos de cobro y recaudo que faciliten el análisis de la demanda, la auditoría al cobro y la aplicación del sistema tarifario integral con los criterios del numeral precedente.

d. Servicios sanitarios.

e. Infraestructura para el ascenso-descenso de vehículos de transporte público, incluyendo taxis.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los IMAT podrán establecerse en otras zonas en que se requiera disminuir el flujo vehicular, en cuyo caso el intercambio modal al transporte público podrá darse en estaciones no terminales de ruta.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En caso de establecerse peajes en las vías del Distrito, éstos se ubicarán de forma tal que estimulen el uso de los IMAT.

Artículo 42. De los Intercambiadores Modales Transporte Interurbano-Sistema Integrado de Transporte Público IMIT. Tendrán como finalidad integrar el transporte público interurbano con el sistema integrado de transporte público. Los terminales de transporte de pasajeros por carretera deberán contar con las condiciones que se exigen para las terminales de transporte y con los siguientes elementos que les permitan operar como intercambiadores:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público.
- b. Serán terminales de servicios de transporte con vehículos para pasajeros y equipaje con destino a los restantes IMIT y al Intercambiador Modal Aeropuerto IMA.
- c. Serán terminales finales de ruta para la llegada y despacho de vehículos de pasajeros por carretera; en tanto evitarán la circulación de buses interurbanos por la trama urbana.
- d. Para efectos de los derechos de uso del IMIT por vehículos de transporte de pasajeros por carretera, se aplicarán los correspondientes a los terminales de transporte.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Secretaría de Tránsito y Transporte, fijará, a través de resolución, los recorridos internos del transporte interurbano en servicio. El ascenso y descenso de pasajeros no podrá efectuarse en ningún caso, por fuera de los IMIT, so pena de la aplicación de sanciones de tránsito.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Terminal de Transporte S.A. realizará estudios para definir la continuidad de los servicios en las instalaciones del Terminal de Transporte existente.

Artículo 43. Del Intercambiador Modal Aeropuerto IMA. Tendrán como finalidad facilitar el intercambio de los usuarios del transporte aéreo a otros modos de transporte, en condiciones de seguridad y comodidad y presentarán las siguientes características:

- a. Ofrecerán intercambio modal al Sistema Integrado de Transporte Público y de taxis, incluyendo servicios a los IMIT.
- b. Ofrecerán facilidades de acceso a través de tramos peatonales en condiciones de comodidad y seguridad.
- c. Ofrecerán facilidades de acceso y estacionamiento de ciclousuarios.
- d. Ofrecerán mejoras en el servicio de estacionamiento y acceso a automotores particulares.

PARÁGRAFO. Las autoridades distritales con competencia en la prestación o regulación de los servicios a que se refiere el presente artículo coordinarán con las autoridades nacionales lo relativo a la ubicación del IMA en las inmediaciones del ingreso del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto.

Artículo 44. De los intercambiadores modales Transporte No Motorizado IMNOT. Tienen como finalidad la promoción de los modos peatonal y ciclista a cambio de mejores condiciones

del entorno peatonal y facilidades para bicicletas, y contarán con las siguientes características:

- a. Facilitarán el acceso-salida de los estacionamientos públicos para peatones y ciclousuarios a través de infraestructura de alta accesibilidad.
- b. Contarán con cicloestacionamientos a tarifas que incentiven el uso de este tipo de vehículos en las proximidades de las estaciones y terminales de transporte público, o dentro de éstas.

Artículo 45. De los proyectos de intercambiadores modales. Adóptense de manera general los siguientes:

*Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera de los complejos de integración modal que requiere la ciudad de acuerdo con los documentos técnicos de soporte y los estudios de viabilidad financiera y técnica.

Capítulo VI

Ordenamiento de Estacionamientos - Estrategias

Artículo 46. Destinatarios del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos. Se aplicarán las disposiciones a todo estacionamiento abierto al público, a los dotacionales vinculados a cualquier uso donde se permita el ingreso al público, a los destinados a los vehículos de transporte público individual, a las zonas de espacio público destinadas a estacionamiento en razón de cesión obligatoria, a los estacionamientos de propiedad pública Distrital, ya sea que funcionen como unidades económicas independientes, en conjunto, o como parte de intercambiadores modales, al estacionamiento en vía y a toda otra actividad de estacionamiento en el Distrito Capital.

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de lo anterior, los contratos de administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público terminarán su vigencia bajo la norma sobre la cual fueron autorizados.

Artículo 47. Estrategias de Corto Plazo. Para la concreción de los objetivos del Ordenamiento de Estacionamientos se aplicará como estrategia en el corto plazo la habilitación de los estacionamientos en vías locales e intermedias, y en las bahías que expresamente autorice la autoridad de tránsito, en función de la congestión y del tamaño de la oferta fuera de vía.

PARÁGRAFO PRIMERO. En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arterias, ni en vías con transporte público.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En ningún caso la bahía reducirá el ancho del andén o la ciclorruta.

Artículo 48. Estrategias de medio y largo plazo. Se aplicarán las siguientes estrategias de medio y largo plazo:

a. Implementación del Plan, articuladamente con el sistema de transporte; especialmente con el sistema de transporte público, dentro de los procesos de intercambio modal; así mismo, con el sistema de equipamientos colectivos y de servicios urbanos básicos.

b. Establecimiento de la red de estacionamientos públicos.

c. Regulación de la prestación del servicio de estacionamientos abiertos al público, con el fin de obtener tarifas diferenciadas zonalmente en función de la congestión y de la oferta de transporte público. Las entidades distritales intervendrán a través de los mecanismos de iniciativa tributaria previstos en el presente Decreto y a través de medidas relativas a las dimensiones de los cupos y a las zonas de maniobras que deben permanecer despejadas.

d. Revisión del componente urbano del Plan de Ordenamiento Territorial el cuadro anexo 4 "Exigencia general de estacionamientos por uso" frente a los requerimientos de cupos mínimos y máximos necesarios, no sólo a la norma urbanística sino también a las condiciones de movilidad en la zona.

e. Revisión del componente urbano del Plan de ordenamiento Territorial para evaluar la continuidad de la prohibición de estacionar en bahías.

f. Definición en los programas de renovación urbana de la viabilidad de permitir oferta de estacionamientos en subsuelo y en altura.

g. Adopción de instrumentos que incentiven la inversión privada en la construcción, y/o el mantenimiento y/o la operación de la infraestructura de estacionamientos fuera de vía cuando ella se dé dentro de los mandamientos del presente Decreto.

La provisión del estacionamiento en vía se hará en forma complementaria al de fuera de vía, y sólo donde éste no sea suficiente.

Artículo 49. Proyectos de Mediano y Largo Plazo. Los proyectos que el Distrito Capital deberá adelantar en cuanto al Ordenamiento de Estacionamientos serán los siguientes:

1. Red de Estacionamientos Públicos constituida por.

a. Una red de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia del sistema integrado de transporte público, especialmente en áreas periféricas con el objeto de incentivar el intercambio modal del vehículo particular al público; incluyendo áreas especializadas de estacionamiento para vehículos de carga, de pasajeros y de particulares, con modelos tarifarios que favorezcan largas permanencias y mantengan equilibrio económico para la red de estacionamientos públicos.

b. Una red de estacionamientos públicos de alta capacidad fuera de vía a nivel de centralidades o en sectores donde estudios específicos demuestren que la cobertura del transporte público no es la adecuada y que la demanda de estacionamientos es alta, bajo condiciones y especificaciones que no alteren las condiciones de movilidad del sector.

c. Una red de estacionamientos en vía con espacios destinados a residentes, comercio zonal y vecinal y cargue y descargue, que podrá ser objeto de cobro por el uso del espacio público vial.

De igual manera, la Red de Estacionamientos Públicos contará con un esquema de tarifas diferenciadas zonalmente, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público y la iniciativa conjunta de inversión de capital público en conjunto con el privado para la red de estacionamientos públicos.

2. Regularización de condiciones de otros estacionamientos:

a. Planeación y regularización de las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico por tipo de uso y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

b. Actualización de las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

c. Revisión y formulación de criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos, de tal manera que la normatividad

urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

Artículo 50. Medidas puntuales de ordenamiento de estacionamientos para usos específicos. Los estacionamientos dotacionales en áreas ya consolidadas se tratarán como sigue:

1. Aquellos inmuebles, que de acuerdo con el licenciamiento urbano, no les fue solicitado contar con un área para estacionamientos o los que, obligados a contar con la misma, no la proveyeron total o parcialmente, y que en la actualidad no les es posible disponer dicha área, se les deberá permitir dicha actividad en zonas adecuadas para tal fin.

Esto conlleva la implementación de estacionamientos bien sea fuera de vía o en vía, dependiendo de las condiciones del sector, definidas por el respectivo Plan de Regularización y Manejo y la articulación de estos con las redes peatonales. En todo caso, cuando realicen ampliaciones, adecuaciones o modificaciones, se aplicarán para éstos las disposiciones de exigencias para infraestructura existente, de las cuáles únicamente estarán exentos los inmuebles de conservación.

2. El estacionamiento de vehículos de transporte especial en sectores específicos de la ciudad que por su valor histórico, cultural y arquitectónico tengan baja movilidad, se efectuará en una zona específica autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Para los nuevos establecimientos se deberá exigir un área disponible para el estacionamiento del medio de transporte, acorde con la normatividad urbana y con las condiciones de movilidad del sector conforme lo relativo a la infraestructura del transporte especial en el presente Decreto.

Artículo 51. Medidas puntuales sobre estacionamiento en vía. La Secretaría de Tránsito y Transporte, al implementar el estacionamiento en vía, seguirá las siguientes previsiones específicas:

a. Definir la tarifa en función de la congestión de la zona, permanencia, estrato socioeconómico predominante, oferta de transporte público y tipo de vehículo.

b. Implementar mecanismos tecnológicos de cobro que garanticen la permanente auditoría y control de los ingresos, por parte del Distrito, así como conocer el comportamiento de la demanda, la rotación en cada zona específica.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, realizará los estudios para la ubicación de los cupos de estacionamiento en vía, e iniciará su operación en el corto plazo, haciendo uso de las facultades conferidas en el Acuerdo 34 de 1991 y sus normas reglamentarias, y en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Cumplidas las condiciones de los literales precedentes, se iniciará la operación.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital incentivará la participación de las personas habitualmente dedicadas a la explotación del estacionamiento en vía dentro de los procesos de selección de los operadores, que podrán en todo caso, contar con personal propio en las áreas administrativas y directivas, y realizar las labores de provisión de capital, equipos, recaudo, así como las demás contenidas en los respectivos pliegos de condiciones.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La implementación de zonas de estacionamiento en vía, que tendrá carácter progresivo de acuerdo con las condiciones de la demanda, procurará el otorgamiento a varios operadores diferenciados por zonas, quienes suministrarán a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la información necesaria respecto de la demanda efectiva de servicios, como uno

de los insumos para determinar las necesidades de la red de estacionamientos públicos fuera de vía.

Artículo 52. De las modalidades del estacionamiento en vía. En las zonas donde se determine hacer uso del estacionamiento en vía a cargo del Distrito o de sus contratistas, será dable el cobro. Su implementación estará precedida de estudios específicos por cada zona, para que se realice por sectores homogéneos desde el punto de vista geográfico, socioeconómico y urbanístico, en vías donde no se afecte la movilidad; dotadas de un adecuado sistema de control, definidas las horas de restricción y las tarifas correspondientes. Cada zona contará con servicios para las siguientes categorías de vehículos o usuarios:

1. Zona de residentes: Lugares de estacionamiento en vía, en vías de la malla vial local intermedia donde se presente un uso de suelo residencial.

2. Zonas de comercio zonal y vecinal en temporadas específicas: Para atender periodos específicos de alto movimiento comercial, en vías de la red vial local e intermedia de la ciudad. Su tarifa variará en función del periodo de uso. A largo plazo se procurará ofrecer estacionamientos públicos cuando la demanda sea permanente.

3. Zonas de cargue y descargue: Este estacionamiento se dotará en vía para aquellos establecimientos cuyo uso sea industria o comercio zonal o vecinal; estará sujeto a restricciones de horario y de jerarquía vial de acuerdo con los períodos de menor volumen vehicular en la zona determinados en estudios específicos.

4. Zonas para las categorías restantes de usuarios: El número de éstas y su ubicación obedecerá a estudios específicos sobre cada zona.

Las zonas de estacionamiento en vía deberán contar con asignación de cupos para personas con movilidad reducida de acuerdo con lo que sobre el particular establezca el estudio.

PARÁGRAFO. Con las tarifas del estacionamiento en vía en las zonas congestionadas, se desestimulará la ocupación del espacio público e incentivará el uso del Sistema Integrado de Transporte Público y el intercambio modal.

Artículo 53. De la infraestructura de estacionamientos abiertos al público. Con el fin de garantizar un adecuado servicio a los usuarios, así como la articulación con las políticas, estrategias y proyectos del presente plan, se realizarán por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, estudios necesarios para determinar:

a. Las condiciones mínimas de operación exigibles a los estacionamientos abiertos al público de forma tal que se promueva el uso del transporte público en las áreas cubiertas por el mismo.

b. Las áreas mínimas de maniobra de los estacionamientos privados abiertos al público, así como el área mínima de cada cupo de estacionamiento, estudio que será base de la regulación de condiciones de infraestructura mínima para fijar un número máximo de vehículos que pueden ser ingresados a sus instalaciones de forma tal que se promueva el uso del transporte público en las áreas cubiertas por el mismo.

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital de acuerdo con el estudio, adoptará la regulación a través de acto administrativo, y fijara un período transicional no superior a tres (3) años, contados a partir de la promulgación del presente Decreto, para adecuarse al mismo.

Artículo 54. Obligaciones en movilidad, de la industria y comercio metropolitano y urbano. El cargue y descargue en establecimientos que se clasifiquen bajo el uso industrial y

comercial de escala metropolitana y urbana deberán darse dentro del mismo establecimiento conforme la normatividad vigente, y estará sujeto a la intervención de la Secretaría de Tránsito y Transporte, para tomar medidas que disminuyan el impacto sobre la movilidad del sector.

Para las escalas metropolitana y urbana, deberá solicitarse la elaboración de estudios de demanda y atención de usuarios, que demuestren que el espacio para la atención de la demanda de acceso vehicular al inmueble o desarrollo garantiza la acumulación de vehículos dentro del predio y que su operación no produce colas de vehículos sobre las vías públicas en las horas de más alta demanda. Dichos estudios deberán ser revisados por el solicitante del permiso, a demanda de la Secretaría de Tránsito y Transporte, de manera tal que se garantice que con su funcionamiento no se producirán colas de vehículos sobre la vías públicas en las horas de más alta demanda; siendo ello requisito fundamental para mantener vigente el permiso de operar dicho estacionamiento.

Las mismas medidas serán aplicables a uso comercial vecinal y zonal, cuando genere algún tipo de impacto en la movilidad.

Artículo 55. De la operación de los estacionamientos públicos. La operación de la red de estacionamientos públicos incluirá para cada uno de ellos, la explotación del estacionamiento en vía en su área de influencia, así como la provisión de los vehículos y dispositivos de inmovilización con el fin de garantizar la viabilidad económica del proyecto y la articulación con las estrategias del presente Plan. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá lo relativo a las áreas de influencia para el efecto del presente artículo.

Artículo 56. Accesos para destinos del transporte especial y de carga. Toda licencia de construcción y urbanismo de obra nueva, ampliación, adecuación o modificación de inmuebles de uso industrial o dotacional educativo, deberá tramitarse con arreglo a lo que sobre el particular exige el Plan de Ordenamiento Territorial en cuanto a accesos vehiculares a predios con frentes a vías de malla arterial, en lo referente a acceso por vía de inferior jerarquía vial y contar con espacio para acceso y maniobras de vehículos de carga y transporte especial.

Artículo 57. Del ascenso y descenso de estudiantes. Cuando una institución educativa posea accesos vehiculares, los vehículos destinados al transporte de los estudiantes deberán ingresar a las instalaciones de la institución y realizar allí el ascenso y descenso de los mismos. Toda instalación educativa, pública o privada, deberá ofrecer estacionamientos seguros para bicicletas.

Cuando las instalaciones educativas no cuenten con accesos vehiculares y se encuentren localizadas sobre la malla vial arterial de la ciudad, el ascenso descenso de los estudiantes se hará desde la vía de inferior jerarquía más cercana a la entrada, siendo de cargo de la institución las medidas de seguridad de sus estudiantes, sin perjuicio de la intervención de personal del Distrito, cuando hubiere disponibilidad del mismo.

Artículo 58. De los proyectos en Ordenamiento de Estacionamientos. Adóptense de manera general los siguientes:

*Dotar a la ciudad de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público complementario y el sistema de transporte masivo. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

*Implementar una red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Alta capacidad y otros. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

*Implementar una red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte

publico individual). Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.

*Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas por sectores, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público.

*Reglamentar la operación del fondo de estacionamientos.

*Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (por tipo de uso) y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.

*Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.

*Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.

*Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública.

Capítulo VII

Del ferrocarril, el tren de cercanías y el metro

Artículo 59. Del Tren de Cercanías. [Modificado por el art. 2°, Decreto Distrital 484 de 2019.](#) <El nuevo texto es el siguiente> El Tren de Cercanías podrá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público en la jurisdicción del Distrito Capital. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser prolongada con base en los estudios técnicos elaborados por las entidades competentes, previa autorización de las entidades nacionales y distritales competentes. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.

El texto original era el siguiente:

Artículo 59. Del Tren de Cercanías. *El Tren de Cercanías deberá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público, arribando hasta los complejos de integración modal periféricos. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.*

Artículo 59A. Habilitación de vías existentes para el Tren de Cercanías. [Adicionado por el art. 3°, Decreto Distrital 484 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> En aplicación del literal d) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el desarrollo del Tren de Cercanías implica habilitar vías ya existentes para el tránsito de quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios de transporte no contaminantes, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

Las vías que correspondan al ramal de integración entre el Tren de Cercanías con el sistema Metro, se deberán ajustar a las condiciones técnicas señaladas en el Anexo No. 2 de este decreto. En todos los casos, se deberá garantizar el acceso vehicular y peatonal a los predios que tengan frente a dichos corredores.

PARÁGRAFO. La Secretaría Distrital de Movilidad podrá ajustar mediante resolución las condiciones señaladas en el Anexo No. 2 de este decreto, previo concepto de la Secretaría Distrital de Planeación.

Artículo 60. De la Red Férrea de Propiedad de La Nación. A través de instancias de coordinación interinstitucional con La Nación y el Departamento, se concertará la modificación de los trazados de la red férrea para evitar los cruces a nivel con la red vial Distrital, con el fin de reubicar la red férrea a lo largo de la Avenida Longitudinal de Occidente para el servicio a los centros logísticos.

Artículo 61. Del Metro. Cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, la administración distrital adoptará el Metro, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Público Integrado.

Artículo 61A. [Adicionado por el art. 2°, Decreto Distrital 394 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> **Habilitación de vías existentes para el Sistema Metro.** En aplicación del literal d) del artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el desarrollo del Sistema Metro de Bogotá implica habilitar vías ya existentes para el tránsito de quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.

En los corredores en los que confluye la Primera Línea del Metro de Bogotá y los corredores troncales del Sistema Transmilenio se deberán ajustar a las condiciones técnicas señaladas en el Anexo n.º 1 de este Decreto. En todos los casos, se deberá garantizar el acceso vehicular y peatonal a los predios que tengan frente a dichos corredores.

Parágrafo. La Empresa Metro de Bogotá S.A. podrá ajustar mediante resolución las condiciones señaladas en el Anexo n.º 1 de este Decreto.

Artículo 61B. [Adicionado por el art. 3°, Decreto Distrital 394 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> **Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro.** En las estaciones del Sistema Metro se permiten las siguientes actividades:

Áreas	Actividad
Áreas operativas	Entre otras, cuartos operativos, cuarto para el supervisor de la estación, cuarto de limpieza, área para almacenamiento de basura, sala para empleados, baños y vestidores para empleados, cuarto para policía, cuarto de retención, sala de reunión, oficina de mantenimiento.

Áreas	Actividad
Áreas no paga y paga de la estación.	<p>Información del sistema: oficina de información, mapa del sistema.</p> <p>Acceso: oficina de personalización, taquillas, torniquetes, medio de pago, máquinas de recarga, cajeros automáticos, localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Baterías de baños o servicios sanitarios.</p> <p>Enfermería</p> <p>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</p> <p>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Los usos del suelo necesario para prestar los servicios adecuados a pasajeros: son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos No. 1, 1ª y 2 del POT o aquella norma que los modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.</p>
Áreas técnicas de las estaciones	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas- Cuartos técnicos y de máquinas, subestación de tracción, centro de transformación, de conducción automática, telecomunicaciones de la estación, secundario de telecomunicaciones, equipo de boletería, almacén para mantenimiento, sala de tableros, almacenamiento de equipos eléctricos, de equipo electromecánico, ventilación, suministro de agua, tanque para el sistema contra incendio – RCI, de bombas y rociadores, tanque para la recuperación de aguas lluvias, cuarto de bombas, equipo de filtración.</p>

Parágrafo. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante Resolución, el diseño operacional de la infraestructura de transporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo”.

Artículo 61C. [Adicionado por el art. 4°, Decreto Distrital 394 de 2019.](#) <El texto adicionado es el siguiente> **Edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro.** La edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro es la siguiente:

Índice Máximo de Ocupación (sobre área útil)	0.80
Índice Máximo de Construcción (sobre área útil)	4
Altura Máxima Permitida	Resultantes de la correcta aplicación de los índices de

	ocupación y construcción.
Tipología Edificatoria	Según las condiciones que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante resolución.
Sótanos y semisótanos	Para las estaciones y sus usos complementarios se permite la construcción de sótanos y semisótanos.
Dimensión de Antejardín	Nota 1.
Estacionamientos	Nota 2.
<p>Nota 1. El antejardín exigido sobre las vías locales será el equivalente necesario para completar una dimensión de 5 metros contados desde el sardinel existente hacia el interior de los predios, incluyendo aquellos predios en donde no exista dicha exigencia. No se permitirá el cerramiento del antejardín y este debe ser tratado en material duro, continuo, con un diseño unificado con el andén, sin obstáculos ni desniveles para el peatón.</p> <p>Nota 2. No se exigirán estacionamientos para vehículos motorizados de carácter privado, públicos, carga y descargue, motos, servicios, y personas con movilidad reducida para los usos conexos a la infraestructura.</p>	

Parágrafo. La Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro deberá dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

Artículo 62. De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro. Adóptense de manera general los siguientes:

*Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías.

*Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.

Capítulo VIII

[Capítulo adicionado por el art. 5°, Decreto Distrital 394 de 2019](#)

<El Capítulo adicionado es el siguiente>

De la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP

Artículo 62A. Definiciones. Para la correcta implementación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP y de la aplicación del presente decreto, se adoptan las siguientes definiciones:

62A.1. Área total de intervención. Es el área total del proyecto incluidas áreas construidas.

62A.2. Centros de control y regulación. Son instalaciones donde se realizan tareas de control, monitoreo y supervisión en la circulación, asistencia e información a los usuarios del sistema entre otros, mediante la implementación y uso de herramientas tecnológicas para proporcionar información en tiempo real que permita tener control de datos de forma confiable y que facilite su administración e información histórica orientada a toma de decisiones.

62A.3. Corredores de transporte público. Malla vial existente y proyectada sobre la cual circula la flota de la operación de los servicios del SITP.

62A.4. Infraestructura de acceso y tránsito. Se refiere a los puntos de acceso y el tránsito de pasajeros a los vehículos del sistema de transporte público de la ciudad. Hace parte de la infraestructura de acceso y tránsito instalaciones, tales como: complejos de integración modal (CIM), terminales, estaciones y paraderos.

62A.5. Infraestructura de soporte a la operación. Es la infraestructura que permite el funcionamiento básico del sistema, así como su control, regulación y toma de acciones correctivas para garantizar la adecuada prestación del servicio. Son parte de esta infraestructura los patios, zonas de regulación y los centros de control.

62A.6. Infraestructura de Transporte. Es la red de infraestructura de transporte público que permite la prestación de servicios a vehículos y pasajeros del SITP para la operación del servicio público de transporte en rutas del sistema troncal y zonal. Hacen parte integral de la infraestructura de transporte los patios, las terminales, los paraderos, los centros de control, las zonas de regulación, las zonas pagas, las zonas de transferencia, servicios al pasajero y operadores e integración, y los corredores de transporte.

62A.7. Vehículo Equivalente. Es el vehículo estándar cuyo peso, dimensiones y características de operación se usan para establecer los controles de diseño de los espacios para el estacionamiento de los vehículos designados. La definición del vehículo estándar tiene el propósito de establecer las condiciones de diseño geométrico y del área necesaria para la maniobrabilidad del vehículo al interior de la infraestructura de soporte, por lo cual el vehículo seleccionado es el que se indique en los parámetros técnicos operacionales que defina el ente gestor.

62A.8. Paraderos. Definidos por la Resolución de la Secretaría Distrital de Movilidad No. 264 de 2015 “Por la cual se fijan las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital” modificada parcialmente por la Resolución No. 303 de 2016 de la SDM o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

62A.9. Patios. Es la infraestructura de servicios a vehículos de transporte público para su estacionamiento, alistamiento y mantenimiento, y donde se desarrollan las demás actividades de control requeridas para garantizar la disponibilidad permanente de los vehículos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

62A.10. Plataforma. Es un espacio físico en terminales para facilitar el embarque y desembarque de pasajeros de los vehículos.

62A.11. Servicios a operadores del sistema. Son aquellas instalaciones destinadas a atender las necesidades de los operadores tales como cafetería y alimentación, zona de descanso, baterías de baños o servicios sanitarios y enfermería, entre otras.

62A.12. Servicios a pasajeros. Son aquellas instalaciones que mejoran la experiencia del usuario en su tránsito dentro del sistema del transporte, en términos de comodidad, facilidad,

rapidez, confiabilidad y seguridad, los cuales incluyen los medios de pago, sistema de información, acceso universal, zonas de espera, embarque/desembarque y cicloparqueaderos, así como toda la infraestructura técnica de soporte que se requiere para el funcionamiento de estas instalaciones. Igualmente, servicios como las instalaciones para asistencia médica, puntos de encuentro, servicios sanitarios, alimentarios, conectividad virtual, entre otros. Los usos del suelo complementarios, necesario para prestar los servicios adecuados a pasajeros son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos No. 1 y 2 del POT o aquella norma que los modifique, adicione o sustituya.

62A.13. Servicios a vehículos. Son todas aquellas instalaciones que hacen posible la disponibilidad, la confiabilidad y el control de los vehículos, de manera permanente para la prestación del servicio de transporte.

62A.14. Terminales del SITP. Son los puntos de inicio y fin de los servicios al pasajero que se realiza en puntos de embarque y desembarque, localizados sobre corredores por donde circula el transporte público y su funcionamiento está orientado al acceso y tránsito de pasajeros desde y hacia los vehículos.

62A.15. Unidades funcionales. Se refiere a cada uno de los sectores de la infraestructura de transporte de soporte a la operación que corresponden a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, la cual le permitirá operar de forma individual. Se podrán integrar las áreas de soporte y administrativas de las unidades funcionales, según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. en los parámetros técnicos y operacionales de la infraestructura de transporte de soporte.

62A.16. Zonas de regulación. Son áreas de estacionamiento de transición que tienen como función optimizar los recorridos de los vehículos, según la operación en hora valle u hora pico, donde se prestan los servicios a operarios y vehículos del sistema.

Artículo 62B. Funciones y Características. Para establecer las tipologías y escalas de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP se deben tener en cuenta las funciones y la escala de la infraestructura:

62B.1. Función de transporte. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP puede tener dos funciones: Para servicios a vehículos únicamente o para ascenso, descenso y servicios al pasajero y operador.

62B.2. Escala. La escala de la infraestructura de soporte a la operación del componente Troncal o Zonal, se asigna dependiendo la cantidad de vehículos y/o plataformas a servir.

Artículo 62C. Implementación. Transmilenio S.A. como ente gestor del SITP define las condiciones operacionales para la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal, teniendo en cuenta la normatividad vigente al momento de la aprobación.

Los principios para la implementación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de los componentes zonal y troncal del SITP son:

62C.1 Integrar y concentrar la infraestructura de transporte de buses de manera complementaria entre los servicios a vehículos y/o a pasajeros, con el fin de hacer más eficiente la operación y disminuir el esfuerzo de acceso al sistema de operación.

62C.2 Proveer la plataforma física necesaria para los servicios a vehículos y pasajeros para garantizar la disponibilidad de la flota en armonía con la gestión del tiempo del pasajero en el

sistema.

62C.3 Optimizar la inversión mediante el uso eficiente de las áreas con condiciones que garanticen el funcionamiento de la infraestructura de transporte de soporte a la operación.

62C.4 Atraer fuentes de financiación desde los sectores público y/o privado para la inversión en proyectos de infraestructura de transporte público de soporte a la operación.

62C.5 Promover actividades complementarias a la infraestructura de transporte de soporte a la operación, a través de la armonización de usos establecida en el POT, y la generación de espacios de oportunidad con el fin de lograr que mejore la experiencia del usuario en dichas infraestructuras, permitiendo aumentar la percepción, aceptación y apropiación de los usuarios y paralelamente fortaleciendo la sostenibilidad del sistema.

62C.6 Proveer la infraestructura de transporte con énfasis en la operación integrada con los sistemas de movilidad de la ciudad y sus diferentes modos.

62C.7 Lograr la inserción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación zonal y/o troncal de manera integrada con el entorno urbano.

62C.8 Proporcionar sitios de parada e intercambio adecuados con equipamientos e información asociada al sistema multimodal.

62C.9 Organizar la operación de las rutas y unidades funcionales que prestan el servicio de transporte zonal y/o troncal mediante la definición de puntos comunes.

62C.10 Mejorar los niveles de seguridad que requieren los usuarios en las operaciones de acceso y tránsito en el sistema.

62C.11 Reducir el esfuerzo del pasajero en la circulación mediante la disminución de barreras de acceso y la interferencia con la circulación vehicular del sistema de transporte o de otros sistemas modales.

62C.12 Incorporar lineamientos de seguridad vial para reducir los incidentes y accidentes en el tránsito de pasajeros y vehículos.

62C.13 Reducir y mitigar los impactos ambientales que se puedan generar en el entorno urbanístico y la Estructura Ecológica Principal.

Parágrafo. En el caso de los patios y terminales transitorios del componente zonal del SITP, se requerirá de los conceptos previos de las entidades que conforman el Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición, creado por el Decreto Distrital 294 de 2011 y modificado por el Decreto Distrital 289 de 2016, para la infraestructura de transición, según la Resolución 607 de 2016 de Transmilenio S.A. o aquella que la modifique, adicione o sustituya. Igualmente, el Comité de Seguimiento a la Etapa de Transición realizará el seguimiento y el acompañamiento a la estructuración del plan de implementación de los terminales zonales y patios zonales definitivos.

Subcapítulo I

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS A VEHÍCULOS

Artículo 62D. Actividades en la Infraestructura de servicios a vehículos. En los patios y zonas de regulación del componente zonal y troncal se permiten las siguientes actividades, según las tipologías y escalas de la infraestructura:

62D.1 Patios

Áreas	Actividad
Acceso	Portería Control de seguridad Inspección visual Despacho de servicios y asignación
Estacionamiento	Estacionamiento de buses Zonas de circulación y espera Área de maniobras
Zonas de Abastecimiento	Surtidores Tanques de suministro combustible y aditivo que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia. Cuarto de monitoreo Sistema para derrame y trampa de grasas Bahías y zonas de circulación
Lavado	Pista de lavado Instalaciones para manejo de vertimientos y residuos (trampa de grasa, lodos, cuartos técnicos) Cuarto de insumos Oficina y sala de espera
Mantenimiento	Mantenimiento y mecánica general Lubricación, montallantas Latonería y Pintura Bodega, depósitos de llantas, partes y otros elementos; almacén de repuestos Oficinas de mantenimiento Sala descanso Otras áreas ambientales

Áreas	Actividad
Áreas administrativas	<p>Oficinas administrativas, salas de espera y reunión</p> <p>Áreas de seguridad y control</p> <p>Centro de Control operativo</p> <p>Depósito, archivo, cuarto de infraestructura</p> <p>Zona Canina (perrera)</p>
Servicios a operadores del sistema	<p>Cafetería y alimentación</p> <p>Zona de descanso</p> <p>Baterías de baños o servicios sanitarios</p> <p>Enfermería</p>
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas</p> <p>Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia.</p> <p>Circulaciones para buses</p> <p>Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes</p> <p>Cicloparqueaderos</p> <p>Andenes y circulaciones para personas</p> <p>Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje)</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico).</p> <p>Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos</p>

62D.2 Zonas de regulación

Áreas	Actividad

Áreas	Actividad
Acceso	Portería Control de seguridad Inspección visual Despacho de servicios y asignación
Estacionamiento	Estacionamiento de buses Zonas de circulación y espera Área de maniobras
Mecánica y alistamiento rápido	Eléctrico Puertas Sistema de integrado de recaudo, control e información al usuario. SIRCI (Sistema Integrado de Recaudo, Control, Información y Servicio al Usuario) Aseo
Servicios a operadores del sistema	Cafetería y alimentación Zona de descanso Baterías de baños o servicios sanitarios Enfermería

Áreas	Actividad
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas</p> <p>Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia.</p> <p>Circulaciones para buses</p> <p>Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes</p> <p>Cicloparqueaderos</p> <p>Andenes y circulaciones para personas</p> <p>Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje)</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico),</p> <p>Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos</p>

Parágrafo 1. El sistema de abastecimiento deberá dar cumplimiento a la normativa vigente en la materia teniendo en cuenta si la tecnología está basada en diésel, electricidad, gas u otras fuentes energéticas.

Parágrafo 2. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte de soporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Artículo 62E. Escalas de la Infraestructura de soporte a la operación de servicios a vehículos. La escala de la infraestructura de transporte de servicios a vehículos para patios y zonas de regulación se clasifica teniendo en cuenta el número total de vehículos equivalentes. El diseño de la infraestructura de servicio de soporte operacional a los vehículos puede permitir el mantenimiento y parqueo de vehículos del componente zonal o troncal según las necesidades del sistema en la misma unidad funcional.

La escala de la infraestructura de transporte de soporte a la operación de servicios a vehículos para el componente troncal resulta de la capacidad estimada para estacionamiento y alistamiento de la flota que será definido conforme a los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor.

62E.1 Escala de los Patios

Componente	Número de vehículos	Observaciones

Componente	Número de vehículos	Observaciones
Zonal y Troncal	Hasta 300	Cantidad de vehículos que equivalen a una unidad funcional.

62E.2 Zonas de regulación para inserción urbana

Escala	Número de vehículos	Observaciones
Zonal 1	10 -50	Manejan una unidad funcional desde 10 hasta 50 buses tipo padrón equivalente.
Zonal 2	51 – 300	Manejan hasta dos unidades funcionales de máximo 150 buses tipo padrón equivalente cada una.

Parágrafo 1. La capacidad, volumen y cobertura de los diferentes componentes de la infraestructura de soporte a la operación del SITP evidencia particularidades en la infraestructura de los componentes troncal y zonal, lo que resulta de consideraciones específicas para la adquisición y disponibilidad de área en suelo e inserción urbana.

Parágrafo 2. Se permitirán máximo 3 unidades funcionales adyacentes.

Parágrafo 3. Para los patios ubicados en malla vial arterial la escala estará definida por los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor, con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, para establecer medidas de mitigación con el fin de disminuir el impacto sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Parágrafo 4. Para las zonas de regulación en el componente troncal, ubicados en malla vial arterial la escala estará establecida por los parámetros técnicos y operacionales que defina el ente gestor, con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, para establecer medidas de mitigación con el fin de disminuir el impacto sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Subcapítulo II

DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS A PASAJEROS

Artículo 62F. Actividades en terminales. En las terminales se permiten las siguientes actividades, según las tipologías y escalas de la infraestructura de soporte a la operación:

Áreas	Actividad
-------	-----------

Áreas	Actividad
Acceso	Portería. Control de seguridad. Inspección visual. Despacho de servicios y asignación.
Estacionamiento	Estacionamiento de buses. Zonas de circulación y espera. Área de maniobras.
Servicios a conductores	Cafetería. Zona de descanso. Baterías de baños o servicios sanitarios.

Áreas	Actividad
Servicios a pasajeros	<p>Información: oficina de información, mapa del sistema.</p> <p>Acceso a medio de pago: oficina de personalización, taquillas, torniquetes, medio de pago, máquinas de recarga, cajeros automáticos, en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A.</p> <p>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</p> <p>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A.</p> <p>Usos de Servicios y Comercio para el ciudadano: atención de emergencias, venta de bienes de primera necesidad en módulos localizados al interior de la infraestructura, según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. Los usos del suelo son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT o la norma que modifique o sustituya.</p> <p>Pausa y descanso: servicios sanitarios, servicios y comercio en los cuadros anexos No.1 y 2 del POT, en módulos localizados al interior de la infraestructura, según las condiciones definidas por Transmilenio S.A.</p> <p>Zona de embarque y desembarque.</p> <p>Zonas de circulación.</p> <p>Zonas de espera.</p> <p>Servicios de seguridad: oficina de policía, sistema de apoyo a la seguridad, cuartos de CCTV, centro de control de pánico, entre otros.</p> <p>Conexión con otros modos de transporte.</p> <p>Cicloparqueaderos.</p>
Servicios a operadores del sistema	<p>Cafetería y alimentación</p> <p>Zona de descanso</p> <p>Baterías de baños o servicios sanitarios</p> <p>Enfermería</p>

Áreas	Actividad
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	<p>Instalaciones de redes húmedas y secas</p> <p>Cuartos técnicos y de máquinas, tanques de agua, bombeo, planta eléctrica, subestación, planta de tratamiento que deberán cumplir con las normas técnicas y ambientales sobre la materia.</p> <p>Circulaciones para buses</p> <p>Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes</p> <p>Cicloparqueaderos</p> <p>Andenes y circulaciones para personas</p> <p>Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje)</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico),</p> <p>Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos</p>

Parágrafo 1. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina Transmilenio S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte de soporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Según las disposiciones contenidas en el artículo 9 del Decreto 1538 de 2005, o la norma que lo reglamente, sustituya o adicione, estas zonas deben prever la accesibilidad que cumpla con las normas para personas con discapacidad.

Artículo 62G. Escala de terminales. La escala de terminales de la infraestructura de soporte a la operación del SITP se clasifica teniendo en cuenta el sistema al cual sirven de soporte y al número de plataformas respectivamente, así:

62G.1. Terminales para el sistema zonal

Sistema Zonal	Número de plataformas
Tipo A	Hasta 3
Tipo B	4-6
Tipo C	7-9

62G.2. Terminales del sistema troncal

Esta infraestructura se implementa en los corredores troncales con plataformas de intercambio modal y se dimensionan de acuerdo con los parámetros técnicos y operacionales que emita el ente gestor y administrador del sistema de transporte público terrestre con base en el estudio de tránsito aprobado por la SDM, el cual incorporará entre otras condiciones, las medidas de mitigación de los impactos sobre la movilidad circundante y su zona de influencia.

Subcapítulo III

CONDICIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE SOPORTE A LA OPERACIÓN DE LOS COMPONENTES ZONAL Y/O TRONCAL DEL SITP

Artículo 62H. Condiciones para la localización según la naturaleza del bien. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP se podrá localizar en bienes fiscales, en bienes de propiedad privada y en espacios públicos determinados para tal fin, siempre y cuando se cumplan las condiciones señaladas en el presente Decreto y demás reglamentaciones aplicables.

En espacios públicos, en zonas de cesiones y bienes fiscales se podrán localizar siguiendo las siguientes reglas:

62H.1. En las cesiones para equipamiento comunal público resultado de desarrollos urbanísticos sin plan parcial.

62H.2. En el subsuelo de las áreas endurecidas correspondientes a zonas de recreación activa, circulación, administrativa y estacionamiento de parques zonales y metropolitanos que no puede ser mayor al porcentaje de zonas duras que defina el respectivo Plan Director. En plazas y plazoletas, no tendrán restricción de área.

62H.3. En predios localizados en zonas de reserva vial, previo concepto técnico del Instituto de Desarrollo Urbano. En todo caso, la implantación de este tipo de infraestructura de carácter definitivo debe garantizar la operatividad actual y futura de los corredores viales arteriales de la ciudad, armonizando la infraestructura vial con la infraestructura de transporte.

62H.4. En cesiones de equipamientos comunal público y en el subsuelo de parques de planes parciales, de conformidad con las reglas señaladas en el 0.

62H.5. Los suelos destinados a cesiones públicas obligatorias para equipamiento en el marco de los planes parciales, hasta tanto no sean desarrollados, podrán ser entregados de manera anticipada a entidades distritales para la ubicación de infraestructura de transporte de soporte a la operación en los términos de este artículo, siempre que ésta no incluya construcciones convencionales que requieran de licencia de conformidad con el numeral 1.2 del artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Nacional 1077 de 2015 modificado por el Decreto 583 de 2017 o aquella norma que lo adicione, modifique o sustituya. Los costos de diseño o construcción que se encuentren asociados a la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP no se incorporarán en el reparto de cargas y beneficios del correspondiente plan parcial.

62H.6. En los suelos destinados para equipamiento comunal público se podrá implantar la infraestructura de transporte de soporte a la operación, siempre que se garantice la implantación del respectivo equipamiento.

Parágrafo 1. En los espacios públicos de sectores con tratamiento de conservación se requerirá concepto previo y favorable de la entidad competente.

Parágrafo 2. En los parques en los cuales se requiera de la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, estas infraestructuras no deberán ser mayores al porcentaje de zonas duras del parque que se defina el respectivo Plan Director. En estos casos la localización de Patios o de Zonas de Regulación se deberá desarrollar en subsuelo.

Parágrafo 3. Las áreas públicas definidas en los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP serán las definidas por el IDU en los estudios y diseños definitivos de los cuales se levantará el plano definitivo aprobado por la entidad para la ejecución de las obras a ejecutar, y será el documento de soporte para su recibo e inclusión en el inventario de la ciudad por parte del DADEP, sin que para ello se requiera plano urbanístico de conformidad con lo indicado en el Artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto 1077 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 4. Cuando se requieran áreas o vías adicionales necesarias para la operación de los proyectos de infraestructura de transporte, el IDU realizará los procedimientos de afectación, compra y construcción de dicha infraestructura adicional y el plano definitivo aprobado por la entidad para la ejecución de las obras será el documento de soporte para su inclusión en el inventario de la ciudad; el DADEP realizará el recibo de dichas áreas sin que para ello se requiera plano urbanístico de conformidad con lo indicado en el Artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto 1077 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 5. Se permite el cambio de uso de espacios públicos ya cedidos o aprehendidos, si los mismos son requeridos para la implementación de los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP. Tratándose de plazas y plazoletas se deberá remplazar por otros espacios destinados a ese fin de similares características.

Artículo 62I. Condiciones de localización en suelo urbano. La infraestructura de transporte zonal y/o troncal podrá localizarse en suelo urbano con las siguientes condiciones:

62I.1. Según áreas de actividad. Se permitirá en las áreas de actividad en concordancia con las condiciones establecidas en los cuadros anexos 1 y 2 del Decreto Distrital 190 de 2004:

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros. (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT),
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	Se permite la Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT), en zonas delimitadas de comercio y servicios en ejes viales.
	Neta	No se permite.
Dotacional	Equipamientos colectivos	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
	Equipamientos de la Red Especial y la Red Principal del Sistema Distrital de Equipamientos Deportivos y Recreativos	
	Servicios urbanos básicos	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Servicios empresariales Servicios empresariales e industriales Especial de servicios Servicios al automóvil Comercio cualificado Comercio aglomerado Comercio pesado Grandes superficies comerciales Especial de servicios de alto impacto	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación
Comercio y servicios	Centro tradicional Núcleos fundacionales	Únicamente zonas de regulación y terminales bajo las condiciones aplicables al tratamiento de conservación y previo concepto del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural o el Ministerio de Cultura, según corresponda.
Central	Residencial	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Urbana integral	Múltiple	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
	Industrial y de servicios	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.

Área de actividad	Zonas	Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación
	Industrial	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Industrial	Parques minero-industriales	Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.
Minera	Suspensión de actividad minera	Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en las zonas de canteras y de explotación minera siempre y cuando cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

62I.2. Según tratamientos urbanísticos:

La infraestructura de transporte zonal y/o troncal se permite en los inmuebles privados ubicados en todos los tratamientos urbanísticos, con excepción del tratamiento urbanístico de conservación que se regirá por el instrumento de planeación aplicable. En el subsuelo de espacios públicos de sectores de interés cultural se permitirá la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación previo concepto de la autoridad competente.

En las zonas sujetas al tratamiento de renovación urbana, se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en área útil, cesiones para equipamiento comunal público y en el subsuelo de las cesiones para plazas sin restricción de áreas y en cesiones para parques de escala zonal o metropolitana cumpliendo las condiciones definidas en el numeral 62H. de este Decreto.

Una vez se radique la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana o Desarrollo, según corresponda, de conformidad con la proyección de población establecida en el estudio de tránsito del plan parcial, la Secretaría Distrital de Planeación – SDP solicitará al Promotor que defina las áreas de generación y atracción de viajes y las condiciones necesarias para la adecuada prestación del servicio público de transporte, para que Transmilenio S.A. determine las condiciones operacionales que deben cumplirse y se incorporen los requerimientos en el sistema de reparto de cargas y beneficios del plan parcial.

Para las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo en las cuales no se requiere de la adopción previa de Plan Parcial, se permitirá en el área útil de conformidad con las condiciones de localización del área de actividad correspondiente y en las cesiones para parques y equipamientos, en las condiciones establecidas en el presente Decreto.

En las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo que requieren de la adopción previa del Plan Parcial se seguirán las siguientes reglas:

En las áreas localizadas al interior de planes parciales predelimitados, que no cuenten con formulación radicada. Transmilenio S.A. podrá adelantar la ejecución de las obras relacionadas con la infraestructura de transporte de soporte a la operación, de lo cual informará a la Dirección de Planes Parciales de la Secretaría Distrital de Planeación para lo de su competencia.

En el caso de planes parciales adoptados o en etapa de formulación que se localizan en el ámbito de aplicación del Decreto Distrital 305 de 2015, se deberá dar aplicación a las condiciones establecidas en los Decretos Distritales 443 de 2015 y 473 de 2018 o la norma que los modifique, adicione o sustituya.

En el caso de planes parciales adoptados o en etapa de formulación, que se localizan fuera del ámbito de aplicación del Decreto Distrital 305 de 2015 se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación cumpliendo las siguientes condiciones:

3.1. La formulación de los planes parciales deberá tener en cuenta en el desarrollo del urbanismo la infraestructura de transporte de soporte a la operación para satisfacer las necesidades del servicio en los nuevos desarrollos, tales como: corredores de transporte, paraderos, retornos operacionales, adecuación de secciones viales, entre otros, según concepto previo y favorable de la Secretaría Distrital de Movilidad.

3.2. Si para la cesión para equipamiento comunal público no se ha establecido un régimen de usos específicos, se podrá desarrollar Infraestructura de Transporte y de Servicios públicos y usos dotacionales, servicios urbanos básicos de tipo servicios públicos y de transporte, sin que sea requisito modificar el Plan Parcial, siempre que el área de actividad en la que se encuentre el predio según las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 permita el desarrollo de estas actividades y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

3.3. Cuando el suelo para equipamiento comunal público derivado de un plan parcial no sea requerido para el desarrollo del uso que le fue asignado, se podrá desarrollar la infraestructura de transporte de soporte a la operación por parte de Transmilenio S.A., previo concepto favorable de la Comisión Intersectorial de Gestión del Suelo en el Distrito Capital, siempre que el uso se permita en el área de actividad en la que se encuentre el predio, conforme con las disposiciones del Decreto Distrital 190 de 2004 y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018.

3.4. En el área útil del Plan Parcial, siempre que el uso se permita y no se modifiquen las condiciones de reparto de cargas y beneficios del respectivo instrumento.

3.5. En los casos en que el Distrito Capital, a través de sus entidades competentes, sea propietario o adquiera la totalidad del área correspondiente al ámbito de planificación de cualquier Plan Parcial se podrá desarrollar Infraestructura de Transporte sin que sea requisito modificar el Plan Parcial, siempre que el área de actividad en la que se encuentre el predio según las disposiciones del Decreto Distrital [190](#) de 2004 permita el desarrollo de estas actividades y se cumplan con las condiciones establecidas en el artículo [5](#) del Decreto Distrital 120 de 2018.

Parágrafo 1. Cuando se requiera el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación en el que no se planteen otros usos, en predios sujetos a plan parcial en suelo urbano, no se requerirá de este instrumento, ni de licencia de urbanización, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 2.2.6.1.1.11 del Decreto Nacional 1077 de 2015.

Parágrafo 2. Para el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en parques y zonas verdes localizados en el ámbito del Plan de Ordenamiento Zonal - Ciudad Lagos de Torca, adoptado por el Decreto 088 de 2017, aplican las determinaciones definidas en el Decreto 049 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 62J. Localización en Suelo Rural. No se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del componente Troncal del SITP en los centros poblados rurales y asentamientos menores, nodos de equipamientos y servicios.

Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del componente zonal del SITP en los centros poblados rurales, asentamientos menores, nodos de equipamientos y servicios, y en las zonas de expansión urbana que no han desarrollado plan parcial de conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.2.1.4.1.6 del Decreto 1077 de 2015. Así mismo se podrán desarrollar paraderos según lo dispuesto en la Resolución 264 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. En el Parque Minero Industrial Mochuelo se permite la localización de patios en áreas que cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

Artículo 62K. Localización en zonas de canteras y explotación minera. Se permite la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación en las zonas de canteras y de explotación minera siempre y cuando cuenten con un plan de manejo, recuperación y restauración ambiental – PMRRA aprobado por la autoridad ambiental y se hayan implementado las medidas de mitigación de riesgo, sin necesidad de la formulación e implementación de otro instrumento de planeación.

Artículo 62L. Condiciones generales de localización aplicables a todas las clases de suelo. Para la localización de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en cualquier clase de suelo se deberá tener en cuenta lo siguiente:

62L.1. Se podrá localizar infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en áreas que se encuentren reservadas para otras infraestructuras públicas en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo complementen siempre y cuando se establezca que la entidad propietaria o administradora del inmueble no lo requiere para la prestación del servicio.

62L.2. Se podrá localizar infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en cualquier predio privado o fiscal que cumpla con las condiciones de implantación establecidas en el presente decreto, inclusive en los predios con permanencia del uso dotacional según el artículo 344 del Decreto Distrital 190 de 2004. La localización de la infraestructura no afectará la permanencia del uso dotacional en el predio dada su finalidad pública.

62L.3. Para las áreas de amenaza y/o riesgo medio o alto deberán adelantarse los estudios detallados que definan las medidas de mitigación que garanticen la seguridad de la infraestructura durante los procesos de diseño, construcción, operación y reversión. El área de estudio debe considerar las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto.

Parágrafo. Cuando se prevea el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP en suelos de cesión para parques zonales y metropolitanos, equipamientos o reservas viales, el Distrito podrá proponer a los propietarios de suelos la entrega anticipada de las zonas de cesión una vez se adopte el Plan Parcial. En caso que los titulares no acepten la propuesta o no se haga dicha solicitud, la entrega de las cesiones se efectuará con la ejecución

de la licencia de urbanización conforme a lo previsto por el Decreto Nacional 1077 de 2015 modificado por el Decreto 583 de 2017 o la norma que lo complementa, modifique o sustituya.

Artículo 62M. Medidas de mitigación de impactos. La infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP Zonal y Troncal de carácter definitivo deberá dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el presente decreto y en el Capítulo II, Componente Ambiental – Estrategias y Proyectos del Plan Maestro de Movilidad y el artículo 5 del Decreto Distrital 120 de 2018 o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

Las condiciones de diseño deberán definir los requerimientos y las medidas de mitigación de los impactos urbanísticos, ambientales, de movilidad y los lineamientos de la Política de Ecorurbanismo y Construcción Sostenible, propendiendo por garantizar la adecuada inserción de estas infraestructuras de soporte en la ciudad, durante las fases de planeación, diseño, construcción, operación y seguimiento de los proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP.

Artículo 62N. Condiciones arquitectónicas. Para la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP zonal y troncal, se deberán cumplir las siguientes condiciones arquitectónicas.

62N.1. Edificabilidad

a. La edificabilidad máxima de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, zonal y troncal será la siguiente:

Para patios y zonas de regulación la altura máxima será de 15 metros y el índice de ocupación es de 0.7.

Para terminales la altura máxima será de 18 metros y el índice de ocupación máximo será de 0.7.

Cuando se mezclen patio o zonas de regulación con terminales en la misma edificación, la altura máxima será de 21 metros y el índice máximo de construcción será de 0.7.

b. De conformidad con el Artículo 62I° del presente Decreto, cuando se permita el desarrollo de infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, zonal y troncal, con otros usos en la misma edificación, la edificabilidad y normas volumétricas serán las establecidas en los instrumentos de planificación que le apliquen y el área construida de la infraestructura de transporte no será considerada en el cálculo de la aplicabilidad del índice de construcción, en la altura máxima, ni para el cálculo de cargas urbanísticas de las edificaciones del uso complementario. El índice de ocupación máxima de la edificación será el permitido para la infraestructura de transporte.

c. Cuando se desarrollen en proyectos integrales con otros usos en superficie, estos deberán atender las normas de índice de ocupación y de construcción aplicables a dichas edificaciones, en el área del predio en que se ubican, definida a partir de los aislamientos que se establecen por norma.

62N.2. Cerramientos. Los cerramientos se podrán construir en el lidero del predio y deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a. Mantener una transparencia del 90%.

b. La altura total del cerramiento no podrá ser superior a 2.40 metros.

- c. Se podrá levantar sobre zócalo de hasta 0.60 metros y, a partir de éste, se podrán fijar elementos con materiales que permitan la transparencia visual, hasta completar la altura máxima.

En los casos que los cerramientos para Patios se presenten con predios colindantes cuyos usos sean residenciales, dotacionales de equipamientos colectivos educativos, de salud e integración social y elementos del Sistema de Áreas Protegidas, adicionalmente al interior del patio deberán implementarse obligatoriamente medidas de mitigación de impactos generados durante su operación, principalmente por emisiones, con la instalación de barreras acústicas, coberturas vegetales multi estrato de altas densidades, setos, taludes y demás alternativas que garanticen una efectiva mitigación y reducción de los impactos provocados.

62N.3. Aislamientos para Patios. Los aislamientos para los Patios se implementarán según el área de actividad con que limiten y sobre predios vecinos, edificaciones adyacentes y espacio público cumpliendo con los siguientes requisitos:

Área de actividad	Zonas	Requisitos de aislamientos
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 5.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.</p> <p>Dentro del área de 5.0 metros descrita anteriormente, se deberá construir un terraplén empradizado de altura variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	<p>Los diseños paisajísticos del terraplén incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Dotacional	Equipamientos colectivos	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 3.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja descrita anteriormente incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
	Equipamientos deportivos y recreativos	

	Servicios urbanos básicos	
Comercio y Servicios	<p>Servicios empresariales</p> <p>Servicios empresariales e industriales</p> <p>Especial de servicios</p> <p>Servicios al automóvil</p> <p>Comercio cualificado</p> <p>Comercio aglomerado</p> <p>Comercio pesado</p> <p>Grandes superficies comerciales</p> <p>Especial de servicios de alto impacto</p>	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna peatonal.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Central	<p>Centro tradicional</p> <p>Núcleos fundacionales</p>	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 3.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>En el área anteriormente descrita, se construirá un terraplén empedrado de altura variable (mínimo 1.0 metro) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p> <p>Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Urbana integral	<p>Múltiple</p> <p>Industrial y de servicios</p> <p>Industrial</p>	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos del terraplén incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>

Industrial	De uso mixto industrial	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros
------------	-------------------------	--

Industrial	Parques minero-industriales	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Minera	Suspensión de actividad minera	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>Los diseños paisajísticos de la franja de terreno incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	<p>Franja libre del terreno de sección mínima de 4.5 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna.</p> <p>Se complementará con un terraplén empujado de altura variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p> <p>Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.</p>
	Sistemas de Barreras Distritales	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.0 metros

	Sistema de Parques Distritales Corredores Ecológicos Área de Manejo Especial del Río Bogotá	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 metros desde el lindero del predio al interior del patio que puede ser utilizada parcialmente para la circulación interna. Los diseños paisajísticos incorporarán altas densidades de vegetación de diversos estratos o setos de altura variable (mínimo 3.0 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas.
--	---	---

Al interior de las infraestructuras de transporte no aplican normas de aislamientos entre edificaciones. Las condiciones serán las propias necesarias para el óptimo funcionamiento de la infraestructura y de la normatividad específica aplicable a cada área de la infraestructura.

La revisión y asesoría de los diseños paisajísticos para la infraestructura de transporte se realizará según lo establecido en la Resolución de la SDA 6563 de 2011 “Por la cual se dictan disposiciones para la racionalización y el mejoramiento de trámites de arbolado urbano” o aquella que la modifique o sustituya.

Se podrán ubicar instalaciones sobre la franja de aislamiento, con excepción de las instalaciones para actividades de estacionamiento, zonas de abastecimiento, lavado o mantenimiento establecidas en el 0

62N.4. Aislamientos para Terminales y Zonas de Regulación. Los aislamientos para Terminales y Zonas de Regulación se implementarán según el área de actividad con que limiten, contra predios vecinos, edificaciones adyacentes y espacio público cumpliendo con los siguientes requisitos:

Área de actividad	Zonas	Aislamientos Mínimos Contra Predios Vecinos (metros)
Residencial	Con actividad económica en la vivienda	3
	Con zonas delimitadas de comercio y servicios	3
Dotacional	Equipamientos colectivos	3
	Equipamientos deportivos y recreativos	3
	Servicios urbanos básicos	3

Comercio y Servicios	Servicios empresariales	0
	Servicios empresariales e industriales	
	Especial de servicios	
	Servicios al automóvil	
	Comercio cualificado	
	Comercio aglomerado	
	Comercio pesado	
	Grandes superficies comerciales	
Especial de servicios de alto impacto		
Central	Centro tradicional	3
	Núcleos fundacionales	
Urbana integral	Múltiple	0
	Industrial y de servicios	0
	Industrial	0
Industrial	Parques minero-industriales	0
Minera	Suspensión de actividad minera	0
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	3
	Parques Urbanos	3
	Corredores Ecológicos	
	Área de Manejo Especial del Río Bogotá	

Al interior de las infraestructuras de transporte no aplican normas de aislamientos entre edificaciones. Las condiciones serán las propias necesarias para el óptimo funcionamiento de la infraestructura y de la normatividad específica aplicable a cada área de la infraestructura.

62N.5. Antejardines y espacio público. La construcción y adecuación de accesos y la intervención correspondiente sobre todos los elementos del espacio público, deberán respetar

las normas sobre andenes y espacio público definido en el Sistema de Espacio Público del Plan de Ordenamiento Territorial y los lineamientos de diseño definidos en los Decretos Distrital 603 de 2007 (Cartilla de Mobiliario Urbano) y [Decreto Distrital 308](#) de 2018 (Cartilla de Andenes) y Manual de Calles o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan y las Normas Técnicas Colombianas NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos-ayuda táctil”, NTC 4143 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos-rampas”.

No se requiere zona de antejardín. Los paramentos de construcción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación sobre espacio público deberán cumplir con los lineamientos urbanísticos establecidos respecto a la integración los accesos peatonales y vehiculares con el espacio público, así como la conformación de fachadas sobre paramento de construcción.

62N.6. Accesibilidad. La infraestructura de transporte troncal se localizará en la malla vial arterial y corredores de transporte público. La infraestructura de transporte de soporte operacional del componente zonal y del troncal, patios y terminales de inserción urbana, se podrá localizar conforme al estudio de tránsito que se realice en los términos del artículo 5 del Decreto 120 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Se debe cumplir con las condiciones de accesibilidad establecidas en el artículo 182 del Plan de Ordenamiento Territorial y con las que señalan a continuación:

Según el tipo de infraestructura de transporte zonal para servicios a pasajeros y a vehículos se debe tener acceso directo desde una vía con un perfil mínimo V-6, excepto en el caso que estén definidos como corredores de transporte público, y un ancho de carril de circulación no menor a 3,25 m, y cuya maniobra según la tipología vehicular no invada el espacio público u otros carriles de circulación. Los accesos y salidas deben tener como mínimo un ancho de 7.0 metros y la maniobra para el estacionamiento de los vehículos se realizará dentro del predio, sin generar impacto sobre la vía pública. El acceso vehicular y peatonal debe ser segregado.

Para el componente troncal, si el predio cuenta con frente a vías de la malla vial arterial el acceso deberá cumplir, en lo que aplique, con lo establecido en el Decreto Distrital 190 de 2004 – POT en su Artículo 182 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

En el marco del desarrollo urbano integral, se deben considerar proyectos estratégicos complementarios asociados al sistema de movilidad en el área de influencia de Terminales y demás infraestructuras con servicios a pasajeros identificando, estructurando y ejecutando un conjunto de intervenciones multisectoriales coordinadas principalmente de infraestructura de espacio público necesaria para garantizar la accesibilidad y conectividad de peatones y ciclistas hacia y desde estas infraestructuras.

El IDU deberá identificar y estructurar integralmente los proyectos estratégicos complementarios y su ejecución será responsabilidad de las diferentes entidades distritales, según su competencia.

Cuando se localicen dentro del mismo predio la edificación de la infraestructura y una o más edificaciones aisladas (contra la edificación de la infraestructura) con usos comerciales, de servicios, vivienda y/o dotacionales existentes o propuestos, se deben cumplir con los aislamientos mínimos entre edificaciones y demás condiciones aplicables establecidas en el artículo 29 del Decreto Distrital 327 de 2004 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, si se trata de tratamiento de desarrollo o en los decretos que reglamenten las Unidades de Planeamiento Zonal.

Se exceptúan de las condiciones de localización, usos permitidos e implantación, los patios transitorios que se regulan por lo contenido en los Decretos Distritales 294 de 2011 y 289 de

2016 y las normas que lo adicionen, complementen o sustituyan.

Artículo 62O. Instrumentos complementarios. Por tratarse de una infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP zonal y troncal, no se requerirá de la formulación y adopción de otros instrumentos de planeación urbana para su desarrollo. Cuando se implante la infraestructura de transporte con otros usos que si requieran instrumentos de planeación urbana para su desarrollo, estos deberán adelantarse excluyendo en todo caso el área de la infraestructura de transporte.

Cuando se requiera la construcción de infraestructura de transporte de soporte a la operación en predios de cesión de equipamientos públicos que contengan usos dotacionales existentes, no se requerirá de la formulación y adopción de un plan de implantación, ni de adelantar actuaciones tendientes a la segregación del uso dotacional. En estos casos, se debe cumplir con lo establecido en el parágrafo del 0del presente Decreto, siempre y cuando no se proponga ampliar el uso dotacional.

Parágrafo. En el caso de construcción de la infraestructura de transporte de soporte a la operación en cesiones de equipamientos, los metros cuadrados de construcción de edificaciones no se contabilizarán dentro de los índices y normas de edificabilidad aplicables a los equipamientos públicos definidas en la norma vigente. Se debe garantizar el área útil para el adecuado funcionamiento de la infraestructura de transporte con el desarrollo del uso dotacional según los índices de ocupación y construcción establecidos para las cesiones de equipamientos, excluyendo el área de las instalaciones de la infraestructura de transporte.

Artículo 62P. Armonización de usos del suelo con proyectos de infraestructura de transporte de soporte a la operación. La infraestructura de transporte podrá implantarse en el mismo predio con usos permitidos por el instrumento de planeación aplicable. En todo caso, la armonización de usos debe atender las acciones de mitigación establecidas en el artículo 62N. Medidas de mitigación de impactos, del presente decreto.

Parágrafo 1. Para el desarrollo de usos diferentes a dotacionales que se implanten con la infraestructura de transporte de soporte a la operación en predio con condición de permanencia del uso dotacional, se deberá solicitar la segregación para su desarrollo, de conformidad con el Decreto Distrital 430 de 2005 o aquella norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo 2. En el caso de implantación de la infraestructura con otros usos del suelo, los metros cuadrados de construcción destinados para la infraestructura de transporte de soporte a la operación no se contabilizarán dentro de los índices aplicables a los usos del suelo, ni contabilizarán para el cálculo de las cesiones obligatorias u otras cargas urbanísticas.

Artículo 62Q. Principios para la implantación de la infraestructura con usos permitidos. Para la implantación de la infraestructura de soporte a la operación con usos permitidos, se deberán tener en cuenta los siguientes principios:

62.Q.1. Uso racional del suelo. Se promoverá el desarrollo de proyectos integrales que permitan la localización de la infraestructura con los usos del suelo que se encuentren permitidos, con el propósito de dar una utilización intensiva al suelo y fortalecer principios de movilidad sostenible.

62.Q.2. Prevención y mitigación de riesgos. Se deberán generar medidas de prevención y mitigación de ocurrencia de riesgos asociados a accidentalidad, a incendios y explosiones por manipulación de combustibles y lubricantes, y otros riesgos antrópicos, especialmente en población vulnerable.

62.Q.3. Prevención y mitigación de impactos ambientales negativos en el entorno. Se debe garantizar la prevención y mitigación de impactos que puedan afectar la salud humana como ruido, vibraciones, emisión de gases y vertimientos, entre otros. Cuando se realice la implantación de la infraestructura con dotacionales, solo se permitirá para usos compatibles con los cuales no se ponga en riesgo a la población que hace uso de ellos.

62.Q.4. Aprovechamiento de impactos sociales y económicos positivos. Se debe procurar la prestación de los servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura de transporte de soporte a la operación, para no generar impactos negativos en los usos del entorno.

62.Q.5. Disminución de impactos territoriales negativos. Se deben minimizar los posibles impactos negativos en la movilidad y el espacio público cuando se desarrolle infraestructura de transporte únicamente o con otros usos.

Subcapítulo IV

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 62R. Gestión, control y seguimiento. La gestión, control y seguimiento al cumplimiento del presente decreto deberá ser adelantado por las entidades del distrito en cumplimiento de las competencias institucionales de cada entidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad y demás instituciones que intervengan en la implantación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP.

Artículo 62S. Programa de mejoramiento de patios. La Administración Distrital en la formulación de los planes de desarrollo deberá incorporar en el cumplimiento de las metas asociadas a los proyectos priorizados en el plan de implementación de Transmilenio S.A.

Parágrafo. El Plan de Implementación de Infraestructura de Transporte de soporte a la operación para el componente zonal y troncal será revisado periódicamente por el Comité de Seguimiento a la Implementación y aprobado por Transmilenio S.A. El comité de Seguimiento a la Implementación de la Infraestructura de Transporte de Soporte a la Operación se regirá por el reglamento que este defina.

Artículo 62T. Participación ciudadana. La planeación, implementación y operación de la infraestructura de transporte de soporte a la operación deberá garantizar la participación ciudadana y atención a los usuarios y vecinos del sistema.

Artículo 62U. Régimen de transición. Las disposiciones contenidas en este Decreto aplicarán para la infraestructura de transporte de soporte a la operación del SITP, cuyos estudios, diseños, construcción y/o operación se haya iniciado con posterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto.

Parágrafo. La normatividad de la infraestructura de transporte zonal de carácter transitorio se regirá por las disposiciones establecidas en el Decreto Distrital 294 de 2011 modificado por el Decreto Distrital 289 de 2016 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Capítulo VIII

De la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro

Artículo 62V. Actividades en estaciones. En las estaciones del sistema metro se permiten las siguientes actividades, según la tipología de estación que determinará la Empresa Metro de Bogotá S.A.:

Áreas	Actividad
Áreas operativas	Circulaciones internas en el área operativa de la estación. Cuartos operativos, cuarto para el supervisor de la estación, cuarto de limpieza, área para almacenamiento de basura, sala para empleados, baños y vestidores para empleados hombres, baños y vestidores para empleados mujeres, cuarto para policía, calabozo, sala de reunión, oficina de mantenimiento.

Áreas	Actividad
Áreas no paga y paga de la estación	<p>Información del sistema.</p> <p>Acceso: Máquinas de venta y recarga del medio de pago y barreras de control de acceso</p> <p>Baños públicos para hombres y baños públicos para mujeres</p> <p>Atención de emergencia para pasajeros.</p> <p>Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje.</p> <p>Servicios de comunicaciones y conectividad virtual localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Infraestructura de circulación al interior de las estaciones: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros.</p> <p>Infraestructura de interconexión con otros modos de transporte: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros.</p> <p>Cajeros automáticos, máquinas de vending, entre otros, localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A.</p> <p>Usos de Servicios y Comercio para el ciudadano: venta de bienes de primera necesidad, servicios financieros, servicios a empresas e inmobiliarios, venta de servicios alimentarios, servicios profesionales técnicos especializados, localizados en locales o módulos al interior de la infraestructura del sistema Metro, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá. Los usos del suelo son los permitidos según Área de Actividad en los cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT o la norma que modifique o sustituya.</p> <p>Servicios a la ciudadanía: Centros de Atención del Distrito Especial – CADES, Super CADES, áreas de uso cultural, bibliometro, equipamientos, entre otros.</p> <p>Zona de embarque y desembarque.</p> <p>Zonas de circulación.</p> <p>Zonas de espera.</p> <p>Conexión con otros modos de transporte.</p> <p>Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.</p>

Áreas	Actividad
Áreas técnicas de las estaciones	Instalaciones de redes húmedas y secas Circulaciones internas en el área de espacios técnicos Cuartos técnicos y de máquinas, subestación de tracción, centro de transformación, local de conducción automática, telecomunicaciones de la estación, local secundario de telecomunicaciones, equipo de boletería, almacén para mantenimiento, sala de tableros, almacén de equipos eléctricos, local de equipo electromecánico, ventilación, suministro de agua, tanque para el sistema contra incendio – RCI, local de bombas y rociadores, tanque para la recuperación de aguas lluvias, cuarto de bombas, equipo de filtración.

Parágrafo 1. Según las condiciones arquitectónicas y operacionales que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. el diseño operacional de la infraestructura de transporte podrá disponer de todas o algunas de las áreas y actividades señaladas en el presente artículo.

Parágrafo 2. Los bienes y servicios que se encuentren integrados a la infraestructura de transporte y que mejoren la experiencia del usuario no requerirán una cuota mínima de estacionamientos para vehículos motorizados por ser parte de la infraestructura de acuerdo con lo definido en el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013.

TÍTULO III

DEL SUBSISTEMA DE REGULACIÓN Y CONTROL

Capítulo I

De las estrategias

Artículo 63. Estrategias de Regulación y Control. Adóptense las siguientes estrategias de regulación y control:

*Fortalecimiento Institucional.

*Financiamiento para la sostenibilidad del sistema.

Artículo 64. Proyectos. Adóptense los siguientes proyectos.

*Implantación de planes de seguridad vial.

*Implementación del sistema integrado de información de movilidad urbano regional "SIMUR".

Artículo 65 De la jerarquización del control y vigilancia del tránsito. Los medios de control y vigilancia del tránsito estarán directamente relacionados con las características de la vía sobre la cual se ejerce dicho control y vigilancia, prefiriendo en las vías peatonales y ciclorrutas, el control por personal no motorizado, o por parte de agentes de tránsito especializados.

Capítulo II

Plan de Seguridad Vial

[Ver el art. 26, Decreto Distrital 397 de 2010](#)

Artículo 66 Formulación. Con el fin de disminuir la accidentalidad y la gravedad de las lesiones a personas y los daños a las cosas, se formula el primer Plan de Seguridad Vial del Distrito Capital, bajo las siguientes directrices y en las siguientes fases, incluyendo entre otras las siguientes actividades.

1. Primera Fase:

Se realizarán dos actividades, sin perjuicio de su continuidad en las fases restantes:

a. Mercadeo Intensivo de la Seguridad Vial: Para lograr generar conciencia colectiva del riesgo de accidente de tráfico, como externalidad impuesta al sistema de movilidad, enfatizando en los peatones, ciclistas y transporte escolar, como universo menos protegido ante la accidentalidad, a través de:

*Diseño y puesta en marcha de campañas de seguridad vial de larga duración.

*Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.

b. Control al exceso de velocidad de los vehículos: Dada la vinculación directa entre la velocidad de los vehículos y los daños que generan éstos en un accidente, a través de:

*Implantación de medios tecnológicos automatizados de detección de exceso de velocidad y refuerzo del control mediante agentes de tránsito, en vías rápidas y en las restantes que se seleccionen, respectivamente.

*Proyectos pilotos de apaciguamiento del tráfico en gestión compartida con la comunidad.

2. Segunda Fase:

*Mejoramiento de la capacidad institucional de las entidades del sector: Implementando auditorías de seguridad vial, mejorando el sistema de gestión de activos de señalización, fortaleciendo la atención prehospitalaria a través de capacitación de legos, y mejorando los mecanismos de coordinación interinstitucional. Se enfocará en la capacitación de personal y/o vinculación de nuevo personal capacitado.

*Investigación de la causalidad: Reestructurando los grupos de investigación de accidentes, dotándolos de herramientas tipo sistema de información, con desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico, y de software rector de accidentes de tráfico.

*Fomento de la Educación Vial: Desarrollando integralmente el sistema de educación vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.

PARÁGRAFO. La primera intervención destinada a proteger grupos de usuarios se realizará con peatones, ciclistas y transporte escolar, para aumentar la conciencia y motivación sobre los accidentes de tránsito y sus efectos y aumentar el reconocimiento de las amenazas del sistema de tráfico urbano y los grados de vulnerabilidad de los actores.

Artículo 67 De la capacitación de los conductores de servicio público. La Secretaría de Tránsito y Transporte, en coordinación con la Secretaría de Educación promoverá la realización de programas de capacitación para los conductores de vehículos de servicio público, tendientes a mejorar de manera integral, su formación y competencia, sin perjuicio de la iniciativa que en el mismo sentido y de forma coordinada con esa entidad, realicen las empresas de transporte.

Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial. Adóptense de manera general los siguientes:

*Campañas de larga vida.

*Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.

*Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad.

*Desarrollo del Sistema de Auditorias de Seguridad Vial.

*Fortalecimiento de la atención prehospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo capacitación de legos.

*Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.

*Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.

Capítulo III

Disposiciones sobre control y vigilancia del Tránsito

Artículo 69. Medios de control y vigilancia del tránsito. El recurso humano de control y vigilancia del tránsito se destinará preferentemente a labores preventivas, así como a las de control y vigilancia que requieran la intervención de agentes de tránsito y al control y ayuda a la accidentalidad y a los usuarios de las vías, sin perjuicio de las labores de detección de infracciones que se presenten en desarrollo de las mismas.

Como un medio auxiliar para el control y vigilancia del tráfico vehicular y la detección de infracciones de tránsito que puedan probarse a través de los medios tecnológicos que permite el Código Nacional de Tránsito, se implantarán las posibilidades previstas en el parágrafo 2 del artículo 129 y el artículo 137 de ese ordenamiento, o de las normas que lo reemplacen o modifiquen.

Artículo 70. Características del control de tráfico por medios tecnológicos. Se instalarán equipos destinados al control y vigilancia del tránsito, que puedan generar las piezas probatorias unificadas que permitan una identificación gráfica satisfactoria del vehículo y del conductor, al tiempo que demuestren la conducta prohibida, su tiempo y lugar. Los equipos deberán cumplir los estándares internacionales en cuanto a emisión de radiación.

Se enfatizará en el control y vigilancia de infracciones que representen grave riesgo para las personas y cosas, como el exceso de velocidad, cruces prohibidos, maniobras peligrosas, conducción sobre bermas, irrespeto a las señales de semáforos o de pare, así como las que limitan seriamente la movilidad, como violación de la restricción vehicular o al régimen de estacionamiento. En las vías de más de dos carriles o de varias calzadas se preferirá el uso de estos dispositivos, con el fin de mitigar el impacto de la detención de los vehículos en las mismas.

La apreciación de la infracción para efectos de la comparecencia del implicado y la valoración de la responsabilidad contravencional, serán de competencia exclusiva de las autoridades de tránsito, y los particulares podrán intervenir en las labores de obtención de las pruebas, en las logísticas de apoyo a las autoridades de tránsito, así como en todas las restantes que permite el Código Nacional de Tránsito en su artículo 160, o en las normas concordantes o modificatorias del mismo.

Se hará uso de los mismos medios para el control y vigilancia del transporte público, en cuanto a las infracciones compatibles con ellos mediante lectores automatizados de placas u otros que permitan identificar los vehículos no autorizados para prestar el servicio público.

Artículo 71. Del Control y vigilancia de las zonas anexas a la red de estacionamientos públicos y de estacionamiento en vía de cobro. En toda zona donde se pongan en operación estacionamientos públicos se instalarán además dispositivos electrónicos destinados al control y vigilancia del estacionamiento ilegal en el área aledaña sin perjuicio de las facultades de control y vigilancia del recurso humano al servicio de la Secretaría de Tránsito y Transporte, o de los operadores particulares.

Artículo 72. Límites de velocidad. En las vías cuyas características coincidan con lo que el Código Nacional de Tránsito dispone sobre Autopistas, podrá la autoridad de tránsito distrital incrementar la velocidad máxima autorizada, una vez se garantice el cruce seguro de peatones y/o la segregación segura de los mismos del tráfico motorizado.

Artículo 73. Cargue y descargue en malla vial arterial. El cargue y descargue en vía de la malla vial arterial durante días hábiles deberá efectuarse de acuerdo con las limitaciones que al respecto señale la Secretaría de Tránsito y Transporte.

El cargue y descargue que se preste como parte de los servicios públicos domiciliarios por parte de entidades distritales, o de sus contratistas u operadores, deberá tomar medidas operacionales o de horario para mitigar el impacto en la malla vial arterial, excepto en los casos de solución de contingencias.

Artículo 74. Tránsito de vehículos de más de dos ejes. Los vehículos de más de dos ejes podrán transitar libremente en los corredores logísticos. El tránsito de vehículos públicos de carga de hasta dos ejes no estará restringido a horarios determinados, excepto cuando transporten cargas peligrosas. La Secretaría de Tránsito y Transporte, definirá las restricciones para el tránsito de vehículos de más de dos ejes por fuera de los corredores logísticos.

Artículo 75. Racionalización de recursos de semaforización. La autoridad de tránsito adelantará un estudio con el fin de suprimir intersecciones semaforizadas redundantes, entendidas éstas como las que atraviesan vías de mayor jerarquía, de dos o más calzadas, en sentidos iguales a corta distancia, y dispondrán en tales casos, medidas de ordenamiento a través de pares viales, cierres de cruces, variación de sentidos, y todas las que permitan destinar los equipos de semaforización a intersecciones que por sus características físicas no admitan tratamiento diferente.

Capítulo IV

Del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional SIMUR

Artículo 76. Del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional. Créase el Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbana y Regional SIMUR el cual estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y cuyos procesos, instrumentos y mecanismos de información alimentarán la toma de decisiones de las entidades del Sector de la Movilidad.

Artículo 77. Obligación de entregar información. Todas las entidades distritales pertenecientes al Sector de la Movilidad forman parte del SIMUR y deberán recolectar y entregar la información que el sistema le requiera. Las entidades del Distrito y en especial las integrantes del sector de la movilidad adoptarán los indicadores que le permitan generar, procesar y suministrar la información en las condiciones requeridas por el SIMUR.

Artículo 78. Características del SIMUR. El Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana y Regional "SIMUR" contará con las siguientes características:

- a. Tendrá como marco de referencia para su desarrollo los artículos 4 y 14 del Plan de Ordenamiento Territorial, que da origen a IDEC@, el Sistema Integrado de Información de Tránsito y Transporte concebido y desarrollado para la Secretaría de Tránsito y Transporte, y la Guía para la elaboración de Indicadores del Departamento Nacional de Planeación.
- b. Apoyará los procesos planteados para el Plan Maestro de Movilidad con el objeto de realizar una evaluación permanente de los resultados de la toma de decisiones y una actualización de las variables del sistema. Para lograr este objetivo, se deberá contar con la participación y el compromiso de todas las entidades relacionadas con la movilidad, que generan información y que realizan estudios, proyectos o contratos relacionados con el sistema.
- c. Contará con la participación permanente de todas las entidades distritales en su construcción, adecuación y funcionamiento para asegurar la recopilación periódica de los datos suministrados por las diferentes entidades y apoyar la toma de decisiones y la formulación de estrategias para la adecuada aplicación del PMM.
- d. Contará con el reporte de la información sectorial de cada entidad, para ser utilizada en función del PMM.
- e. Contará con un sistema de Indicadores para la evaluación, seguimiento y control de cada uno de los procesos del Plan Maestro de Movilidad.
- f. Incluirá la estructuración de un Sistema Inteligente de Transporte SIT.

Artículo 79. Características del Sistema Inteligente de Transporte SIT. El Sistema Inteligente de Transporte, SIT, contará con las siguientes características:

- a. La centralización de la información a través de un centro de control maestro.
- b. Lectura y transformación directa de la información que se origine principalmente de los dispositivos en vía, de los usuarios, de los vehículos, el tránsito y los centros de control relacionados con la operación y control de la movilidad futura.
- c. Interactuar con diferentes medios de comunicación.
- d. Los vehículos de control y vigilancia del tránsito deberán tener dispositivos especiales que permitan contar con servicios de información en tiempo real sobre los usuarios y controlar otros aspectos del tránsito como ocurrencia de accidentes, dirigido a cubrir una política de prevención.
- e. Información al los usuarios tendrán en tiempo real.

Artículo 80. De los proyectos de la logística de la movilidad. Adóptense de manera general los siguientes:

*Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información.

*Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información y como un sistema administrador de la información.

*Diseño de un manual de señalización para vías urbanas.

*Implantación de un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT (p.e. señales electrónicas que actúen en tiempo real).

*Implantación de un sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial.

*Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.

*Fortalecimiento del marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad.

*Control operativo integral en campo.

*Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización.

*Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT.

*Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad.

*Elaboración de un manual de diseño geométrico para vías urbanas.

LIBRO III

OTRAS DISPOSICIONES

Capítulo I

De la estrategia Institucional

Artículo 81. Modelo Ciudad-Región. El Distrito Capital llevará en el corto plazo a la mesa de planeación regional, al Consejo Regional de Competitividad, y a las instancias que para ello se instauren, los temas concernientes al modelo de ordenamiento de la ciudad región en relación con la movilidad, entre otros:

1. Construcción del modelo desconcentrado, en cuanto a actividades económicas generadoras de empleo y oferta de equipamientos.

2. Crecimiento de las áreas urbanas de forma compacta.

3. Freno a la conurbación.

4. Reserva de suelo no urbanizable en los bordes de los corredores principales de movilidad regional.

5. Reserva anticipada de suelo para obras de infraestructura de movilidad, y concertación sobre responsabilidades y actividades comunes.

6. Conformación de un observatorio de movilidad regional.

7. Avances en articulación de los entes territoriales de la Región respecto de la movilidad.

PARÁGRAFO. Los temas que se planteen por parte de las entidades distritales, serán orientados en un todo al contenido del presente Plan Maestro.

Artículo 82. Relaciones Distrito - Región - Nación. Las entidades distritales, a través de las instancias institucionales previstas dentro del presente capítulo, abordarán en el corto plazo, iniciativas de coordinación tendientes a definir, junto con las autoridades nacionales y regionales competentes, aspectos relativos, entre otros, a:

*Adopción de reformas a los reglamentos del transporte público para reforzar las potestades de exigencia a los distritos y municipios de primera categoría en cuanto a modelos empresariales, vida útil de vehículos de radio de acción Distrital, municipal o metropolitano.

*Adopción de un manual de señalización específico para calles.

*Adopción de mayores exigencias en materia de expedición de licencias de conducción a conductores de servicio público.

*Definición de la utilización de la red ferroviaria situada dentro del Distrito Capital, y de las posibilidades para la modificación de sus trazados o para la cesión o permuta al Distrito de la misma.

*Definición de los sitios de parada para los servicios de transporte público de intercambio modal IMA.

*Participación del Distrito en la proposición de proyectos sobre producción y comercialización de combustibles limpios.

*Autorización de ingreso de vehículos de transporte especial de tipo automóvil, condicionado a las exigencias del sector turístico y a las capacidades transportadoras de las empresas autorizadas.

PARÁGRAFO. Los temas que se planteen por parte de las entidades distritales, serán orientados en un todo al contenido del presente Plan Maestro.

Artículo 83. Agendas locales de movilidad. Ordénese a la Secretaría de Tránsito y Transporte, adelantar en un término no superior, a doce meses, los procesos necesarios para elaborar de manera coordinada con los actores y agentes pertinentes las agendas locales de movilidad, las cuales detallarán a nivel de cada localidad los diagnósticos y propuestas que complementen el presente Decreto.

Artículo 84. Agenda regional de Movilidad. Ordénese a la Secretaría de Tránsito y Transporte, coordinar en un término no superior, a doce meses, los procesos necesarios para elaborar la agenda regional de movilidad, las cuales detallarán los diagnósticos y propuestas que complementen el presente Decreto.

Artículo 85. De los proyectos del componente institucional. Adóptense de manera general los siguientes:

*Fortalecimiento de las capacidades institucionales de las entidades responsables de la ejecución del PMM. (Incluye la conformación de equipo de profesionales expertos en concesiones públicas).

*Definición de mecanismos para la coordinación institucional entre entidades vinculadas al Sistema de Movilidad del nivel distrital y de entidades territoriales. Redefinición de competencias claras entre entidades vinculadas al sistema de movilidad de acuerdo con el modelo de reorganización del Distrito.

*Viabilidad y estructuración de los aspectos tributarios.

Artículo 86. De los proyectos regionales. Adóptense de manera general los siguientes:

*Avenida Longitudinal de Occidente.

*Adecuación de la salida al Llano.

*Ampliación de la Autopista Norte.

*Ampliación de la carrera Séptima.

Capítulo II

Componente Ambiental - Estrategias y Proyectos

Artículo 87. Estrategias. Con el fin de obtener mejoras en la calidad del aire y el ambiente asociadas a la movilidad, se adoptan como estrategias:

1. Mejores y más efectivos métodos de detección, control y sanción a los infractores de las normas ambientales, aplicando el máximo rigor posible dentro de las competencias ambientales, entendidas no sólo en el control de emisiones, sino también en cuanto a ruidos y vibraciones que puedan producir los vehículos.

2. Formular mecanismos de compensación a la ciudad por el endurecimiento de zonas verdes que causen las obras de infraestructura vial, e introducción del concepto ambiental en la infraestructura.

3. Implementar el monitoreo y seguimiento del material particulado PM2.5.

4. Responsabilizar a los actores causantes de los impactos ambientales y, mediante medidas correctivas, proceder a su mitigación.

5. Desarrollar e implementar sistemas de alerta para la comunidad respecto a las condiciones ambientales críticas.

6. Incentivar prácticas ambientales saludables en materia de sincronización vehicular, a través de subsidios y preferencias tributarias a esas actividades y a la venta de productos destinados a reducir las emisiones o que cumplan con métodos de fabricación respetuosos del medio ambiente.

7. Estimular a través de subsidios y preferencias tributarias a los vehículos de bajo consumo energético.

8. Regular y controlar la disposición de carburantes y lubricantes en el espacio público e incentivar el reciclaje de subproductos del transporte.

9. Mitigar el impacto ambiental de la nueva infraestructura vial, manteniendo la cantidad de césped y árboles e incrementándolos en las áreas con mayor déficit.

Artículo 88. Proyecto de Diseño y Conformación de Distritos Verdes. Procuran:

1. Delimitar zonas específicas para alcanzar en ellas condiciones ambientales óptimas donde sólo se permite el acceso a vehículos cuyas especificaciones garanticen mínima contaminación, y a los modos de transporte no motorizados.

2. Adoptar restricciones a motorizaciones dadas en ciertos corredores, de acuerdo con su sección transversal y jerarquía, con el fin de alcanzar la conformación de corredores ecológicos

con dotación de infraestructura mitigadora de impactos ambientales sobre el medio urbano.

3. Armonizar los planes de menor jerarquía inferiores que resulten modificados por proyectos de movilidad prefiriéndose las acciones de renovación urbana.

Artículo 89. Proyecto de Gestión Integral en combustibles. Promueve y facilita la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores a través de:

1. Promoción del uso de tecnologías más limpias y aseguramiento de la inclusión de procesos tendientes a la producción limpia dentro del concepto de ciclo de vida de los productos.

2. Incentivos a la producción y uso de etanol u otros combustibles limpios o motorizaciones híbridas, y su incorporación en los sistemas de transporte locales.

Artículo 90. Otros Proyectos ambientales.

a. Fomentar los proyectos relacionados con el mercado de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel internacional.

b. Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de materias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias adaptándolo con base en los procedimientos adoptados por el Gobierno Nacional.

c. Diseño y montaje por etapas de un Sistema de Gestión Ambiental acorde con la norma ISO 14000 al interior de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Artículo 91. Coordinación Institucional. La dirección de la estrategia ambiental estará a cargo de las entidades distritales de acuerdo con las competencias asignadas a cada una de ellas, quienes coordinarán las labores y actividades de las demás entidades que puedan relacionarse con la misma.

Los entes ambientales distritales y éstos con los regionales realizarán, cuando sea el caso, evaluaciones ex - ante de las acciones de prevención y control ambiental asociadas a los proyectos del presente Plan Maestro, que incluyan valoración de la inversión en mitigación de impactos ambientales, la determinación de la relación costo-beneficio de tales inversiones, y los mecanismos de seguimiento y control correspondientes.

Artículo 92. De los proyectos ambientales de la movilidad. Adóptense de manera general los siguientes:

*Conformación y dotación de Distritos Verdes.

*Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros.

*Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas.

*Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de sustancias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias.

*Implantación de un sistema de gestión ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad.

Capítulo III

Aspectos Financieros y Tributarios

Artículo 93. De la participación pública-privada. En los proyectos y actividades incluidas dentro del presente Plan Maestro, se procurará incentivar la participación pública-privada, dentro de condiciones de sostenibilidad financiera de los proyectos para los particulares, bajo la regulación y orientación del Distrito.

Artículo 94. De los proyectos de participación pública privada. La Administración emprenderá, entre otros, los siguientes proyectos con participación del sector privado en el sector de movilidad:

1. Intercambiadores Modales: Incluirá la explotación de servicios como estacionamientos, locales comerciales y otros servicios conexos por parte de la entidad a cargo de los servicios que allí se presten.

2. Operación del Transporte Público con participación privada: La participación que se determine para el Distrito dentro de los contratos de concesión u operación de transporte público y servicios conexos, corresponderá a TRANSMILENIO S.A.

3. Zonas de Estacionamiento en vía: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, previa definición de los criterios de ubicación de las zonas, en forma conjunta con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

4. Red Distrital de Estacionamientos: Su reglamentación y control estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte, sin perjuicio de la construcción a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, o de otras entidades distritales, que se coordinará a través de contratos ínter administrativos específicos.

5. Programa de detección y generación de pruebas de infracciones de tránsito por medios tecnológicos automatizados: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

6. Programa de grúas y patios de inmovilización: A cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

7. Peajes: A cargo de la entidad a la que el Concejo Distrital asigne las funciones de operación de los mismos.

8. Tasa por revisión de emisiones de fuentes móviles: En forma conjunta, a cargo del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente y de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

9. Zonas Amarillas fuera de vía para taxis: Cuando el Distrito provea el inmueble, los operadores deberán reconocer valores por su operación o explotación. La selección de los operadores y proveedores estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los proyectos de explotación económica que se encuentren en curso, mantendrán su esquema de explotación, pero se ajustarán a las condiciones técnicas y de operación previstas dentro del presente Plan Maestro.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La información que poseen las entidades distritales del sector movilidad, obtenida en cumplimiento de deberes legales, es pública y deberá entregarse a quienes la requieran y aporten los medios para su entrega. No obstante lo anterior, cuando se requieran procesos particulares con intereses del mismo tipo, las entidades que tengan la información podrán cobrar tales procesos adicionales a las tasas fijadas de acuerdo con las normas tributarias locales aplicables.

PARÁGRAFO TERCERO: Todos los proyectos o contratos que envuelvan la facultad de recaudo para particulares de servicios de carácter Distrital, incluirán la facultad de revisar en forma permanente los ingresos de los particulares, a través de medios que permitan comprobar su facturación, para salvaguardar los intereses del Distrito, y determinar en forma continua, el desarrollo económico de los mismos.

Artículo 95. Peajes. Cuando se determine la necesidad de hacer uso de la figura de peajes dentro de la jurisdicción del Distrito Capital y en sus vías de acceso, la Administración Distrital, en la iniciativa que se presente ante el Concejo, tendrá en cuenta:

- a. Que el establecimiento de peajes no posee únicamente efectos tributarios, sino de regulación de la demanda de viajes, con el fin de reducir la congestión vehicular.
- b. Que debe preverse un tratamiento diferencial y benéfico para el transporte público de pasajeros por carretera, cuando se trate de vías de ingreso al Distrito, para evitar el incremento de las tarifas a sus usuarios y favorecer el intercambio modal desde los vehículos automotores particulares.
- c. Que los recursos provenientes de los peajes se destinen a mantener la infraestructura vial en la cual se ubican y a financiar la operación y mantenimiento del intercambio modal.
- d. Que la intervención de particulares como contratistas del Distrito si se requiere, debe estar precedida de exigencias tecnológicas que permitan una prestación adecuada del servicio, el ofrecimiento de una infraestructura de cobro que mitigue el impacto sobre el tráfico y medios de control del ingreso que garanticen un exacto seguimiento del comportamiento del contrato y la guarda de los recursos físicos y financieros del Distrito.

Artículo 96. De la estrategia tributaria para mejorar la movilidad. La Administración Distrital presentará al Concejo Distrital proyectos tendientes a:

1. Gravar en mayor medida las actividades que impactan la movilidad, como:
 - a. Estacionamientos que generan congestión por maniobras de ingreso-salida de vehículos.
 - b. Estacionamientos situados sobre malla vial arterial.
 - c. Estacionamientos de alta capacidad asociados a usos institucionales educativos de educación superior.
2. Gravar favorablemente, conforme sea el beneficio de la acción de los sujetos pasivos, con incentivos, descuentos y exenciones en tributos, como el Impuesto Predial Unificado, de Industria y Comercio, Delineación Urbana, Plusvalía, contribuciones, derechos y otros que generen un tratamiento benéfico para:
 - a. Quienes modifiquen la ubicación de desarrollos multifamiliares aprobados previamente en las zonas periféricas, por otros situados en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital presentará proyecto de Decreto describiendo qué se considera para efectos del presente artículo, zonas periféricas.
 - b. Quienes transfieran derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital presentará proyecto de Decreto describiendo qué se considera para efectos del presente artículo, zonas periféricas.

- c. Quienes desarrollen proyectos multifamiliares en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad en predios previamente desarrollados de menor densidad.
- d. Quienes desplacen sus instalaciones industriales situadas en Barrios Unidos, San Cristóbal y Suba, hacia los centros de ordenamiento logístico.
- e. Quienes participen de la organización de centros logísticos que reduzcan el impacto sobre la movilidad de la zona.
- f. Quienes desarrollen para usos residenciales e institucionales los inmuebles destinados actualmente al estacionamiento en el centro de la ciudad.
- g. Quienes poseyendo al menos diez (10) vehículos de servicio público de carga adopten el uso del gas natural en sus flotas de vehículos, debidamente constatado por entes certificadores de calidad.
- h. Quienes rehabiliten o mantengan los tramos de malla vial colindante, bajo las condiciones que defina el Instituto de Desarrollo Urbano quien certificará la acción con destino a las autoridades tributarias.

3. Gravar, o incrementar los gravámenes existentes, en los siguientes casos:

- a. Tránsito de vehículos de construcción.
- b. Certificados de emisiones de gases de fuentes móviles.
- c. Ajustar el valor de la revisión técnico mecánica para incluir un valor por contaminación acústica que generan los motores y otros dispositivos mecánicos o neumáticos, y los dispositivos acústicos.
- d. Desarrollo de predios situados sobre malla vial arterial.
- e. Desarrollos multifamiliares en zonas sin cubrimiento de transporte público, o en zonas situadas en la proximidad del área suburbana.
- f. Contribución de semaforización.
- g. Registro inicial de vehículos de servicio público individual.

PARÁGRAFO PRIMERO. Para la definición del grado de incentivo, descuento o exención en los proyectos a presentar al Concejo en cuanto al presente numeral, se entenderá de mayor impacto favorable a la movilidad la acción descrita en el literal "a" y de menor la del último literal.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En los casos de entidades descentralizadas, podrán adoptarse medidas similares en cuanto a las potestades de determinación de tasas, derechos, tarifas u otros tributos de competencia de las Juntas Directivas.

Artículo 97. Acumulación de derechos de edificabilidad. Quienes realicen transferencia de derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad, podrán también permutar inmuebles de su propiedad en áreas periféricas al Distrito, a cambio de mayores condiciones de edificabilidad en áreas centrales.

Artículo 98. Entidad competente. El DAPD presentará proyecto de Decreto para determinar las manzanas de borde anexas a las infraestructuras de transporte que serán consideradas ejes

de renovación urbana.

Artículo 99. Destinación de recursos. Se dará cabal cumplimiento a la destinación ordenada por el artículo 160 de la Ley 769 de 2002 en relación con los ingresos provenientes de infracciones de tránsito con el fin de garantizar la viabilidad del SIMUR y demás estrategias, proyectos y programas incluidos dentro del presente Título. En todo caso, de requerirse recursos adicionales, se apropiarán los necesarios para ello.

Artículo 100. Coordinación con otros planes maestros. Para el, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad, las entidades del sector y los demás actores privados deberán considerar los ordenamientos de los diferentes planes maestros de la ciudad.

Capítulo IV

Mecanismos de Evaluación, Control y Seguimiento del Plan

Artículo 101. Sistema de Indicadores de Gestión. Para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de movilidad, las entidades del sector aplicarán dentro del Sistema de Información Integrado de Movilidad Urbano y Regional el Sistema de Indicadores *de Gestión que* determinará la eficacia, la eficiencia y la efectividad de la gestión, conforme lo señala el capítulo 18 del documento técnico de soporte, numeral 18.2.5.2. La eficacia de la gestión se medirá como la relación entre las metas propuestas y las realizaciones o resultados obtenidos, medidos en términos de las magnitudes de en que estén formuladas las metas de los componentes, estrategias o proyectos del PMM. El indicador de eficiencia medirá la relación entre metas logradas y los recursos económicos empleados en los términos de calidad requeridos. La efectividad de la gestión se medirá en términos de los impactos causados por la implementación de las estrategias, programas y proyectos del Plan.

Artículo 102. De los indicadores en particular. Adóptense los siguientes indicadores de gestión para el control, seguimiento y evaluación de la ejecución y el cumplimiento de las metas contempladas por el Plan Maestro de Movilidad:

1. Índice de pasajeros por kilómetro: Indica la gestión en cuanto a la reducción de sobreoferta de unidades de transporte público colectivo. El valor recomendado está entre 3 y 4, asignando un porcentaje lineal (creciente o decreciente) a valores superiores o inferiores. El IPK corresponde al IPK ponderado por tipo de vehículo de la ciudad en el año de análisis. Este dato se obtiene de la relación entre los pasajeros movilizadas y los kilómetros recorridos que reporta anualmente el DANE.

2. Edad promedio de los vehículos de transporte público: Mide la gestión en calidad del servicio, al bajar la edad promedio de la flota. El ideal propuesto es de 8 años y el máximo permisible será de 12 años.

3. Porcentaje de taxis ocupados: Mide la gestión en cuanto al rodamiento de la flota de taxis, que está asociado con el uso equitativo de la infraestructura. Se medirá el porcentaje de taxis ocupados según el cálculo de una muestra representativa de la flota total de taxis, en los corredores principales seleccionados, en un día y hora específica de tal manera que permita su seguimiento.

4. Estado de la Malla Vial: Establece el nivel de intervención anual sobre los corredores de la malla vial que incluye: mantenimiento, rehabilitación y construcción de los corredores viales. Se deberá calcular para los diferentes tipos de vía (malla arterial, malla intermedia y malla local), el número de km-carril existentes y el número de kilómetros en buen estado.

5. Índice de accidentalidad: Mide las condiciones de seguridad vial a través del análisis estadístico de cifras. El indicador es número de accidentes por cada 100 mil habitantes.
6. Distancia promedio de viajes: Este indicador mide los esfuerzos por las estrategias urbanas de crecimiento inteligente y el fortalecimiento de centralidades y municipios vecinos.
7. Velocidad de modos motorizados: Es la velocidad promedio medida sistemáticamente en los mismos corredores, días y horarios establecidos.
8. Porcentaje de ejecución de las estrategias de ordenamiento logístico que incluye los corredores y centros logísticos: Mide la gestión en cuanto al ordenamiento del transporte de carga de la ciudad, según las estrategias planteadas en el PMM.
9. Participación del GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, en el total de energía consumida para el sector Transporte: El índice se define como el porcentaje de energía de GNV y otros combustibles amigables con el medio ambiente, consumida por el sector transporte, en la ciudad.
10. Distancia promedio recorrida a pie. Mide la efectividad de los incentivos hacia modos no motorizados a través del seguimiento de la distancia promedio de caminata por habitante.
11. Distancia promedio recorrida en bicicleta: Mide la distancia promedio recorrida en bicicleta por habitante y se calcula con base en el módulo de viajes de la encuesta de movilidad.
12. Sostenibilidad financiera: Este indicador mide la sostenibilidad financiera del PMM, partiendo del hecho de que la sostenibilidad del sistema está fuertemente relacionada con la inversión total programada.
13. Porcentaje de implementación del SIMUR y ejecutorias de la agenda de movilidad: Mide la gestión en cuanto a coordinación interinstitucional y actividades ejecutadas para cumplir agenda regional de movilidad, según las estrategias planteadas en el PMM. Se define como el porcentaje de acciones ejecutadas sobre el porcentaje de acciones programadas.
14. Porcentaje de población de los municipios con viajes rutinarios a Bogotá: Se define como el porcentaje de las personas que realizan viajes que se originan en los municipios vecinos a Bogotá y que tienen como destino Bogotá y como motivo Trabajo o Estudio, del total de la población del municipio. Mide la gestión en cuanto a las políticas de crecimiento inteligente de la ciudad región.

Artículo 103. Obtención y aplicación periódica de los Indicadores de gestión. Los indicadores serán los referentes para medir la gestión de cada uno de los procesos en términos del sistema de calidad del Plan Maestro de Movilidad y deberán aplicarse periódicamente en los procesos de Direccionamiento estratégico, ejecución, logro y mejora continua.

Artículo 104. Metas esperadas en la implementación del plan. La medición y calificación de la gestión del Plan en los escenarios de corto, mediano y largo plazo, se efectuará en los términos del indicador agregado I_{GPM} cuyos valores se fijan de conformidad con las estrategias, proyectos y montos de inversión en cada uno de los escenarios de acuerdo con lo establecido en el documento técnico correspondiente.

Artículo 105. Difusión de los resultados. La Secretaría de Tránsito y Transporte Distrital, definirá y promoverá los mecanismos para difundir los resultados del ejercicio del control de las metas del Plan, los cuales en todo caso serán públicos.

Capítulo IV

Disposiciones finales

Artículo 106. Los procesos de pedagogía. Deberán diseñarse y adoptarse los procesos pedagógicos para el logro efectivo de la implementación de plan maestro de movilidad. La pedagogía es herramienta fundamental para el logro de objetivos y se plantean acciones concretas en torno a:

a. Fortalecimiento de la capacidad técnica y legal del talento humano designado a la operación del sistema.

b. Continuación e intensificación de las campañas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad, en busca de consolidar aspectos culturales que faciliten la apropiación de los planteamientos Plan Maestro de Movilidad. Es necesario llegar a cada uno de los actores, como son: Particulares: Escuelas de enseñanza automovilística, Centros de educación primaria y de bachillerato, Universidades. Empresas de transporte público: colectivo e individual y de transporte especial, Centros de atención de emergencias. Centros de participación ciudadana.

c. Implementar programas de largo plazo para la difusión efectiva de las normas.

Los procesos pedagógicos incluirán módulos de capacitación, talleres, eventos y la publicación de documentos de formación.

Artículo 107. Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades distritales garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales a partir de una adecuada y completa divulgación del presente Plan Maestro que facilite la intervención de la comunidad.

Artículo 108. Análisis, evaluación y definición de impacto del plan en condiciones sociales. De acuerdo con la estratificación socio económica y a partir de los resultados de la encuesta de movilidad adelantada por la Secretaría de Tránsito y Transporte, se estima el impacto en la movilidad de la ciudad, en función de la población que se beneficiará por las medidas en transporte motorizado y no motorizado, de acuerdo con los documentos técnicos de referencia del presente Decreto.

Artículo 109. De la revisión del plan maestro. Podrá revisarse el plan maestro:

a. Cuando concluya su período de ejecución.

b. Cuando varíen sustancialmente las condiciones de demanda de viajes de acuerdo con los resultados de una nueva encuesta de movilidad.

c. Cuando el plan de ordenamiento territorial así lo ordene.

La revisión del plan deberá seguir el mismo mecanismo de formulación del presente Decreto, y en los casos de los literales "b" y "c" del presente artículo, acreditará además técnicamente, las circunstancias que ameritan variar sus disposiciones.

Artículo 110. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de su publicación en el Registro Distrital y deroga todas las normas que le sean contrarias. Igualmente, el presente Decreto se publicará en la Gaceta de Urbanismo y Construcción.

PUBLIQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, a los 15 días del mes de agosto del año 2006.

Luis Eduardo Garzón

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ D. C.

Catalina Velasco Campuzano

Director Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Justo Germán Bermúdez Gross

Secretario de Tránsito y Transporte.

RÉGIMEN LEGAL DE BOGOTÁ D.C.

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

Secretaría
Jurídica Distrital

Decreto 309 de 2009 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Fecha de Expedición:

23/07/2009

Fecha de Entrada en Vigencia:

24/07/2009

Medio de Publicación:

Registro Distrital No. 4249 del 24 de julio de 2009.

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.

DECRETO 309 DE 2009

[Modificado parcialmente por el Decreto 111 de 2018](#)

(Julio 23)

Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; artículos 1 y 3 de la Ley 105 de 1993; artículos 3, 5 y 8 de la Ley 336 de 1996, numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Decreto Distrital 319 de 2006, y,

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos [1](#), [2](#), [322](#) y [365](#) de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo [2º](#) de la Ley 105 de 1993, señala que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará 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 en los artículos [2º](#) y [3º](#) de la Ley 336 de 1996 se establece como prioridad esencial del Estado la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que conforme a lo establecido en el artículo [8º](#) de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

Que el artículo [5º](#) de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo [17](#) de la Ley 336 de 1996, "El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes".

Que de acuerdo con el artículo [18](#) de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral [5º](#) del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el artículo [3º](#) del Decreto Nacional 3109 de 1997 define el transporte masivo de pasajeros como aquel servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Que el sistema de transporte masivo de Bogotá, incorpora un componente flexible el cual se presta a través de vehículos de transporte terrestre automotor.

Que de conformidad con los artículos [1000](#) y [1001](#) del Código de Comercio, el transporte de personas, en cuanto al pago del pasaje, las condiciones de seguridad y las especificaciones del boleto de transporte, se regirá por los reglamentos oficiales que se expidan para el efecto.

Que en estos términos, corresponde a las autoridades distritales ejercer la potestad reglamentaria para garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo.

Que el Alcalde Mayor es la máxima autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en virtud de lo establecido por la normatividad de transporte nacional y por el artículo [3](#) de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito y el artículo [10](#) del Decreto Nacional 170 de 2001.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de transporte masivo 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 sobre las facultades del Alcalde Mayor, en materia de transporte público, se ha pronunciado la Sección Primera del Consejo de Estado, mediante sentencia 25000 2324 000 2003 00834 02, con ponencia del Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, el 26 de abril de 2007, en la que se reafirma que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de Transporte en el Distrito Capital y tiene la competencia legal y reglamentaria para dictar los criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Que el Decreto Distrital [319](#) de 2006, "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones", establece la necesidad de integrar los sistemas de transporte público, con el fin de garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la libre circulación por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible en la ciudad de Bogotá.

Que mediante el Acuerdo [4](#) de 1999 "Por el cual se autoriza 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. y se dictan otras disposiciones", el Decreto [831](#) de 1999 "Por el cual se reglamenta el Acuerdo [4](#) de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones" y el Decreto [486](#) de 2006 "Por el cual se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A." se definieron las competencias y funciones de Transmilenio S.A. frente al sistema de transporte masivo de la ciudad.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido realizando la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, la cual se adelantó con base en lo ordenado por el Plan Maestro de Movilidad y los resultados de dichos estudios se incorporan al presente Decreto.

En mérito de lo anteriormente expuesto,

[Ver el Acuerdo Distrital 395 de 2009](#), [Ver el Decreto Distrital 398 de 2009](#)

DECRETA:

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público. Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

Parágrafo.- La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. Posteriormente y de acuerdo con el cronograma que se defina por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional definidas por el Alcalde Mayor, se integrará el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el artículo 14 del Decreto Distrital 319 de 2006. Este cronograma

deberá ser revisado y ajustado periódicamente de conformidad con los resultados de los estudios previos y con el desarrollo de ejecución de las obras.

Artículo 2°.- Eje Estructurante. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.

Artículo 3°.- Régimen Aplicable. [Modificado por el art. 1° del Decreto 111 de 2018.](#) El SITP de Bogotá, D.C., se estructurará 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 presente acto administrativo.

En consecuencia, el acceso al servicio público que se prestará a través del SITP requerirá, en todos los casos, de la celebración de contratos de concesión, adjudicados en licitación pública, bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo [11](#) de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Nacional [3109](#) de 1997, deberán incluirse con precisión en los respectivos pliegos de condiciones.

Artículo 4°.- Valoración del Impacto Fiscal. Los procesos de contratación del SITP deberán agotar los procedimientos establecidos en el Distrito Capital para el trámite de obligaciones contingentes contractuales.

Para todos aquellos aspectos que en la implementación del SITP puedan generar impacto fiscal, deberá solicitarse concepto de viabilidad a la Secretaría Distrital de Hacienda para lo cual deberán cumplir los requisitos que establezca en los temas de su competencia exclusiva.

Artículo 5°.- Objetivos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Para el logro de los fines del Plan Maestro de Movilidad, además de los establecidos expresamente en dicho Plan, se establecen los siguientes objetivos específicos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario:

1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
2. Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.
3. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.
5. Modernizar la flota vehicular de transporte público.
6. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros.
7. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la información; la gestión

de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

8. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.

9. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

Artículo 6°.- 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.

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.

Artículo 8°.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital [4](#) de 1999 y los Decretos Distritales [319](#) y [486](#) de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.

Artículo 9°.- Garantía de la continuidad del servicio. 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 y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía.

Artículo 10°.- Vigencia de los permisos de operación: 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, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.

Parágrafo.- Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP. A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios

hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.

CAPÍTULO II

OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 11°.- Modelo Operacional. El SITP operará de acuerdo con una arquitectura de rutas jerarquizadas, la cual comprende los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones y paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular.

El SITP se organizará bajo el modelo de operación por zonas. El número, características, ubicación geográfica y condiciones de operación de las zonas serán definidos en los estudios técnicos, financieros y jurídicos elaborados para tal fin, lo cual será reflejado en las exigencias y requisitos contenidos en los pliegos de condiciones de las Licitaciones Públicas para la operación del Sistema.

Artículo 12°.- Tipología Vehicular. La flota de vehículos destinada a la operación del SITP, operará bajo los criterios de estandarización de equipos, uniformidad de la flota, accesibilidad para la población discapacitada o con movilidad reducida, cumplimiento de las disposiciones técnicas y ambientales que se definan en las normas jurídicas, en los estudios técnicos y en los pliegos de condiciones.

Los estudios técnicos y los pliegos de condiciones definirán las características de la flota actual del sistema de transporte público colectivo con la cual iniciará la operación del SITP y las pautas para la racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

Parágrafo 1°.- A partir de la publicación del presente Decreto, la reposición de vehículos del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, únicamente podrá efectuarse por un vehículo nuevo, de acuerdo con la demanda a ser atendida, con el número de vehículos que se reemplazan, y con su capacidad, según reglamentación y/o acto administrativo que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

No obstante lo anterior, la reposición de flota durante la etapa previa al inicio de operación del SITP no genera derecho alguno frente a la participación futura en este Sistema, ni frente al Distrito Capital, por lo cual es responsabilidad exclusiva del propietario que la efectúe.

Parágrafo 2°.- La reposición de vehículos de transporte público colectivo para el transporte masivo actual, continuará rigiéndose por lo establecido en los contratos de concesión vigentes del Sistema TransMilenio y en las disposiciones que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

[Ver la Resolución de la Sec. de Movilidad 416 de 2009](#)

CAPÍTULO III

ESQUEMA EMPRESARIAL Y DEMOCRATIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 13°.- Esquema Empresarial de Prestación del Servicio. Las empresas operadoras del SITP serán las responsables de la prestación del servicio público de transporte, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en el reglamento de operación que expida el ente gestor, a cambio de la remuneración definida contractualmente y bajo las condiciones señaladas por el ente gestor del SITP.

Las zonas del SITP sólo podrán ser operadas por empresas con condiciones financieras y organizacionales suficientes para asumir la responsabilidad de toda la flota necesaria para la operación, según lo establecido en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en los contratos de operación.

Parágrafo.- Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma en los términos que se definan en los pliegos de condiciones de la licitación.

Artículo 14°.- Contratación de Conductores. Corresponderá a las empresas operadoras del SITP contratar a los conductores de los vehículos que prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y lo establecido en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente.

Artículo 15°.- Principios para la Democratización. Para hacer efectivo el mandato de democratización establecido en el Plan Maestro de Movilidad y demás normas concordantes, se establecen los siguientes principios para la implementación del SITP:

1. Propiciar, en los nuevos contratos de operación, la participación del mayor número posible de propietarios actuales de vehículos de transporte público colectivo matriculados en Bogotá. El pliego de condiciones definirá las condiciones y calidades que se exigirán a los propietarios que participen como proponentes en la licitación de operación. En todo caso, la calidad de propietario se acreditará a partir de la información pública contenida en el Registro Distrital Automotor.

La participación de propietarios en los procesos de selección de operadores no estará condicionada a la expedición de paz y salvos por parte de las empresas. Únicamente se exigirán los requisitos y condiciones establecidos en las licitaciones de operación.

2. Incentivar la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público colectivo, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

3. Propiciar la inclusión del mayor número posible de conductores y demás actores actuales del sector de transporte urbano colectivo en el nuevo sistema, sin afectar las finalidades básicas del proceso de licitación, principalmente en cuanto a la contratación de la mejor propuesta para la operación de los servicios, tendiente a generar la menor tarifa posible a los usuarios.

4. Permitir la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público masivo en la ciudad de Bogotá, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

Artículo 16°.- Política de Readaptación Laboral. La Secretaría Distrital de Movilidad elaborará programas de capacitación, actualización, recalificación o reconversión laboral para aquellas personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema.

Esta política comprende, entre otros:

- Programas de orientación y sensibilización.
- Programas que busquen organizar el recurso humano en términos de habilidades y destrezas.

- Programas de capacitación y calificación al beneficiario.
- Alianzas estratégicas con entidades del nivel distrital o nacional que permitan recopilar y ofrecer la información sobre la oferta y demanda laboral.

CAPÍTULO IV

SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO-SIRCI-

Artículo 17°.- Definición. El Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario -SIRCI- es el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación de recaudo de los centros de control troncal y zonal, de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SITP, el cual estará a cargo del ente gestor del SITP, quien efectuará además los controles respectivos.

Artículo 18°.- Operador del SIRCI. [Modificado por el art. 2° del Decreto 111 de 2018.](#) El ente gestor del SITP seleccionará el concesionario del SIRCI del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, mediante una licitación pública, de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación y en los pliegos de condiciones de la licitación.

Parágrafo Transitorio. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, hasta cuando entre en operación el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario, todo en el marco de la gradualidad del SITP establecida en el siguiente Capítulo.

CAPÍTULO V

GRADUALIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 19°.- Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases:

19.1. Fase 1 SITP. Preparación para la implementación del SITP.

Iniciarán los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI.

19.2. Fase 2 SITP. Implantación gradual de la operación.

Una vez terminada la fase 1, se adjudicarán las licitaciones de operación zonales y del SIRCI y se iniciará gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total.

El inicio de operación de cada una de las zonas operacionales será definido en los pliegos de condiciones de las licitaciones de operación zonales y del SIRCI.

En esta fase, las zonas que inicien la operación se integrarán operacionalmente entre ellas y con el actual Sistema TransMilenio. En las demás zonas se mantendrán las condiciones de prestación del servicio del actual sistema de transporte público colectivo hasta tanto los operadores SITP inicien la prestación del servicio.

La integración podrá darse bajo cualquiera o varias de las siguientes modalidades:

- a. **Integración operativa:** Es la articulación de la programación y el control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios a ser operados por los vehículos vinculados al SITP, mediante el establecimiento de horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.
- b. **Integración física:** Es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos.
- c. **Integración virtual:** Es la utilización de medios tecnológicos para permitir a los usuarios el acceso en condiciones equivalentes a las de la integración física.
- d. **Integración del medio de pago:** Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema.
- e. **Integración tarifaria:** Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SITP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso de tiempo que se definirá en los estudios técnicos y el pliego de condiciones para las licitaciones de operación del SITP, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.

La integración tarifaria se dará tan pronto esté surtida la etapa de pruebas del SIRCI y se garantice la completa conectividad y seguridad en su integración con el actual sistema de recaudo del Sistema TransMilenio.

La integración tarifaria implica la existencia de un medio tecnológico de pago común a los servicios integrados.

En esta Fase se realizarán las obras de infraestructura previstas en el Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor", de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.3. Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP.

Una vez terminada la fase 2 se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.

En esta fase se realizarán mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales y se continuará el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y de renovación de vehículos, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

19.4. Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos.

Esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo.

En esta fase el sistema de transporte público masivo terrestre automotor se integrará tarifaria y operacionalmente con el Metro, como componente del SITP y con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera, bajo las condiciones que las autoridades de transporte y los agentes privados prestadores del servicio acuerden. Todo lo anterior se desarrollará en un marco de sostenibilidad financiera, de tal forma que se conserve

el equilibrio económico de los componentes integrados y se beneficie al usuario del servicio de transporte.

Parágrafo. [Eliminado por el art. 1, Decreto Distrital 535 de 2011.](#) Ordénese al Sector Movilidad adelantar todas las acciones administrativas necesarias para que a 15 de octubre de 2011 estén implementadas las Fases 1 y 2 del SITP, para lo cual contará con el acompañamiento y cooperación interinstitucional de las demás entidades y organismos distritales en los asuntos de su competencia.

CAPÍTULO VI

TARIFAS

Artículo 20°.- Tarifa Técnica y Tarifa al Usuario. Se define la Tarifa Técnica del SITP como aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

Se define la Tarifa al Usuario del SITP como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

Artículo 21°.- Principios para la determinación de la Tarifa del SITP. Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:

21.1. Costeabilidad: El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.

21.2. Equilibrio: La tarifa técnica del SITP reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema.

21.3. Sostenibilidad: El diseño tarifario garantizará la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo, obedeciendo los principios de costeabilidad y equilibrio antes enunciados. En todo caso, el modelo financiero del SITP deberá remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.

21.4. Integración: El diseño tarifario del SITP integrará los costos de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C., y estará abierto a su integración con sistemas de transporte de pasajeros intermunicipales.

21.5. Tarifas para poblaciones específicas: El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Artículo 22°.- Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. [Modificado por el art. 3° del Decreto 111 de 2018.](#) El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.

Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.

CAPÍTULO VII

MEDIDAS ADMINISTRATIVAS RELACIONADAS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 23°.- Restricciones a la circulación del transporte público de pasajeros por carretera por las zonas, corredores y/o troncales del Sistema Integrado de Transporte Público. En desarrollo de los principios contenidos en el artículo 3° numeral 1 literal c) de la ley 105 de 1993, se priorizará la operación de las actuales y futuras troncales del Sistema TransMilenio, así como de las zonas, corredores y/o troncales del SITP.

A partir de la fecha en que se establezca el inicio de operación del SITP, los vehículos automotores utilizados en el transporte de pasajeros por carretera no podrán transitar por estos corredores o zonas, trátase de los carriles exclusivos o de los paralelos destinados al tráfico mixto, encontrándose prohibidos los recorridos totales y permitiéndose recorridos parciales sobre dichas vías únicamente hasta los puntos de integración y bajo las restricciones de ingreso a la ciudad que determine la Secretaría Distrital de Movilidad a través de acto administrativo.

Para este fin el ente gestor y la Secretaría Distrital de Movilidad incentivarán la realización de acuerdos con el Ministerio de Transporte y las autoridades de transporte de los municipios vecinos a Bogotá y/o con las empresas autorizadas a prestar este servicio, con el fin de facilitar la integración de estos pasajeros al SITP en el Distrito Capital.

Estas limitaciones podrán ser graduales, según determine la Secretaria Distrital de Movilidad, de acuerdo con el inicio de operación de cada una de las Zonas del SITP.

Artículo 24°.- Recursos del Factor de Calidad del Servicio. A partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto [115](#) de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.

Artículo 25°.- Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público. Los recursos del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público, creado en el artículo [7](#) del Acuerdo Distrital 4 de 1999 del Concejo de Bogotá, deberán destinarse prioritariamente a las siguientes actividades:

Los programas de capacitación, divulgación, información, promoción y promulgación del SITP; líneas de apoyo financiero para los propietarios del transporte público colectivo que se asocien a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, bajo cualquiera de las modalidades definidas en los pliegos de condiciones de la licitación de operación del SITP; y líneas de apoyo financiero a Empresas Operadoras adjudicatarias en los procesos de selección del SITP con participación accionaria representativa de propietarios del transporte público colectivo actual.

En caso de que los propietarios opten por la línea de apoyo financiero para asociarse a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, dichas empresas no podrán acceder a las líneas destinadas a Empresas Operadoras adjudicatarias.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 26°.- Contratos Vigentes de Transmilenio S.A. El modelo tarifario y en general el diseño del SITP, deberán respetar los esquemas de remuneración y el equilibrio económico de los contratos suscritos para el desarrollo del Sistema TransMilenio hasta su culminación. Cualquier ajuste que sea necesario realizar a estos contratos para garantizar la implementación del SITP, respetará el principio anteriormente enunciado.

El recaudo actual del Sistema TransMilenio se continuará prestando en las condiciones previstas en los contratos. Transmilenio S.A. adelantará las gestiones necesarias para garantizar la integración con el SIRCI.

Artículo 27°.- Transporte Público Colectivo. Continuarán rigiendo las disposiciones sobre transporte público colectivo contenidas en las normas nacionales y distritales sobre esta materia y el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio continuará con el criterio de prioridad establecido en el artículo [1](#) del Decreto Distrital 115 de 2003, hasta tanto entre en operación gradualmente en cada zona el SITP y se revoquen los permisos de operación del transporte público colectivo vigentes.

Los actuales operadores del transporte público colectivo están obligados a garantizar la continuidad en la prestación del servicio en las condiciones establecidas en la normatividad y en los permisos de operación vigentes, hasta tanto se cumpla cualquiera de las siguientes condiciones: sean reemplazadas sus rutas por el SITP o sus vehículos cumplan con el término máximo de vida útil legalmente definido. La reposición de vehículos sólo será posible en los términos previstos en el presente Decreto y en las normas que se dicten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en desarrollo del mismo.

Artículo 28°.- Reorganización del Sector Movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A., adelantarán los estudios necesarios para adecuar la organización y estructura del sector movilidad a las necesidades del SITP.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 29°.- Proceso de divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad efectuará los procesos de divulgación y difusión con los actores actuales del transporte, para incentivar su participación en el SITP así como campañas institucionales de información a la ciudadanía acerca del nuevo sistema.

Parágrafo.- Para este fin, a partir de la expedición de este Decreto, los interesados podrán consultar la información técnica relevante para la creación e implementación del SITP, en el centro de documentación de Transmilenio S.A.

Artículo 30°.- Mecanismos de participación ciudadana. Las entidades y organismos distritales, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad, garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales, partiendo de una adecuada y completa divulgación del presente Decreto. Igualmente, adelantarán las acciones

correspondientes que permitan facilitar la participación del sector transportador en los procesos de implementación.

Artículo 31°.- Vigencia. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación y deroga el parágrafo primero del artículo [primero](#) del Decreto 436 de 1996 y el Decreto [1094](#) de 1998, así como todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los 23 días de julio de 2009

SAMUEL MORENO ROJAS

Alcalde Mayor

FERNANDO ÁLVAREZ MORALES

JUAN RICARDO ORTEGA LÓPEZ

Secretario Distrital de Movilidad

Secretario Distrital de Hacienda