RV: CONTESTACION DEMANDA Y LLAMAMIENTO EN GARANTÍA JUZGADO 61 ADTIVO RADICADO 11001-3343-061-2022-00142-00

Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C.
<correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Jue 03/11/2022 12:39

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>
CC: esuarez1208@gmail.com <esuarez1208@gmail.com>

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 justicia 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
JFP

De: ELIANA SUAREZ HERNANDEZ <esuarez1208@gmail.com>
Enviado: jueves, 3 de noviembre de 2022 6:27 a. m.
Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Cc: VQ Abogados <cjvq@outlook.es>; notificacionetib@etib.com.co <notificacionetib@etib.com.co>; notificaciones <notificaciones@segurosbolivar.com>; JOHN WILLIAM ESPINOSA ROMERO <notificacionesjudiciales@secretariajuridica.gov.co>
Asunto: CONTESTACION DEMANDA Y LLAMAMIENTO EN GARANTÍA JUZGADO 61 ADTIVO RADICADO 11001-3343-061-2022-00142-00

Buenos días, en mi calidad de apoderada de TRANSMILENIO S.A. adjunto al presente contestación de la demanda y llamamiento en garantía para que obre dentro del siguiente proceso:

Doctora:
EDITH ALARCÓN BERNAL
JUZGADO 61 ADMINISTRATIVO CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ
-SECCIÓN TERCERA-
Carrera 57 No. 43 – 91
Edificio Sede Judicial CAN
Email: jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co
Bogotá D.C.

REFERENCIA: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA y LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

DEMANDANTE: CARLOS ANDRÉS GIRALDO MARTÍNEZ Y OTROS
DEMANDADO: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A. Y OTROS
RADICADO: 11001-3343-061-2022-00142-00
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Para acceder a los documentos señalados, deben hacer click en el siguiente enlace sin necesidad de clave, permiso o autorización.

https://drive.google.com/drive/folders/11_PDs7SavdwMkVZzXCzNpKkWMAIlfzAd?usp=share_link

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** y esuarez1208@gmail.com

Señor:
JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CÍRCULO JUDICIAL DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA-
E. S. D.

RADICADO:	2022-00142
MEDIO DE CONTROL:	REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE:	CARLOS ANDRÉS GIRALDO MARTÍNEZ Y OTROS
DEMANDADO:	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A. Y OTRO

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 2022-00142 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: esuarez1208@gmail.com y elisuher@yahoo.com

La apoderada queda investida 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

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 a la apoderada en los términos del presente mandato.

Cordialmente,



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

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

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

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

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

En uso de sus facultades legales y estatutarias, y en especial las previstas en el artículo 43 de los Estatutos de TRANSMILENIO S.A., así como las conferidas en la Constitución Política, las Leyes 489 de 1998, 80 de 1993 y 1150 de 2007, sus Decretos Reglamentarios y demás normas concordantes, y

C O N S I D E R A N D O:

Que el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia establece que la función administrativa se encuentra al servicio del interés general y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, delegación y desconcentración de funciones.

Que el artículo 211 de la Constitución Política de Colombia autorizó a las autoridades administrativas para delegar en subalternos o en otras autoridades las funciones que expresamente les señala la Ley.

Que en el artículo 3 de la Ley 489 de 1998 se establece que la función administrativa se desarrollará conforme a los principios de eficiencia, garantizando el cumplimiento del deber que tienen los organismos, entidades y personas encargadas de manera permanente o transitoria de su prestación, de elegir los medios que resulten más adecuados para el cumplimiento de sus deberes constitucionales, legales o reglamentarios.

Que el artículo 9 de la Ley 489 de 1998 señala que las autoridades administrativas, en virtud de lo dispuesto en la Constitución, pueden transferir mediante acto de delegación, la atención y decisión de ellos asuntos a ellas confiados, a los empleados públicos del nivel directivo, vinculados al organismo correspondiente.

Que el Numeral 9 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 prevé que en los procesos de contratación intervendrán el jefe y las unidades asesoras y ejecutoras de la entidad, que se

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

señalen en las correspondientes normas sobre su organización y funcionamiento.

Que de manera específica el artículo 12 de la Ley 80 de 1993, señala que los jefes y los representantes legales de las entidades estatales podrán delegar total o parcialmente la competencia para celebrar contratos y desconcentrar la realización de licitaciones en los servidores públicos que desempeñen cargos del nivel directivo o ejecutivo o en sus equivalentes.

Que el(la) Gerente General de **TRANSMILENIO S.A**. está facultado para delegar las funciones que le son propias, según lo dispone el artículo 44 de los Estatutos, contenidos en el acto de constitución, el cual fue elevado a Escritura Pública número 1528 otorgada en la Notaría Veintisiete (27) de Bogotá, D.C., el día 13 de octubre de 1999.

Que los artículos 44 y 56 de los Estatutos Sociales disponen que las delegaciones que realice el Gerente General sólo pueden hacerse en quienes ostenten la calidad de funcionarios de nivel directivo o asesor de conformidad con las disposiciones constituciones y legales aplicables.

Que el 8 de agosto de 2019, se dio cumplimiento a la autorización expuesta en el párrafo anterior mediante la expedición de la Resolución 774 por medio de la cual "*se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones*".

Que en desarrollo de los principios constitucionales que son los pilares de la función administrativa, en particular, asignada a **TRANSMILENIO S.A**., se hace necesario delegar en algunos funcionarios del nivel directivo de la mencionada Entidad, las funciones de ordenación del gasto, respecto de la mínima, menor y mayor cuantía, para adelantar las etapas precontractual y contractual y celebrar los contratos y convenios por parte de **TRANSMILENIO S.A.,** así como el ejercicio de otras funciones; para lo cual se derogará la Resolución No. 774 del 8 de agosto de 2019.

Que en reunión de la Junta Directiva de TRANSMILENIO S.A. del 16 de junio de 2020, se autorizó al Gerente General de **TRANSMILENIO S.A.** tomar las medidas pertinentes en

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

materia administrativa y procedimental para modificar la delegación de funciones de la entidad, por lo que se expide el presente acto administrativo.

En mérito de lo expuesto,

R E S U E L V E:

ARTÍCULO 1º.-Delegar en el(la) Subgerente General de **TRANSMILENIO S.A.:**

1. La competencia contractual y la ordenación del gasto de la mayor cuantía que supere los VEINTIDÓS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y CUATRO (22.784) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV), de todos los procesos y negocios que se encuentren regidos por el Estatuto de Contratación Estatal.
2. La competencia contractual y la ordenación del gasto de la mayor y menor cuantía de los procesos y negocios **de su resorte exclusivo de acuerdo con el manual de funciones**, que se encuentren regidos por el Estatuto de Contratación Estatal.
3. La competencia contractual y la ordenación del gasto de todos los negocios generados de procesos de mínima cuantía **SIN** convocatoria pública regidos por el Estatuto de Contratación Estatal **de su resorte exclusivo de acuerdo con el manual de funciones**.
4. La competencia contractual de convenios sin apropiación presupuestal que pretenda satisfacer necesidades y/o cumplir funciones u obligaciones de múltiples áreas de TRANSMILENIO S.A.
5. La suscripción o aprobación de todos los actos administrativos (*previos, contractuales, liquidatorios, post liquidatorios, en periodo de post venta, etc*) que se desprendan de los procesos de selección, contratos, convenios, pactos o acuerdos que se encuentren a su cargo.
6. La aprobación de las garantías de los contratos, convenios acuerdos y pactos de los negocios que se encuentren a su cargo.

PARÁGRAFO: El(la) Gerente General se reserva la competencia contractual y la ordenación del gasto con respecto a los contratos de concesión.

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

ARTÍCULO 2°. – Delegar en el(la) Director(a) Corporativo(a) de **TRANSMILENIO S.A.:**

1. La competencia contractual y la ordenación del gasto de mayor y menor cuantía de asuntos propios de su área y competencia, los cuales se encuentren regidos por el Estatuto de Contratación Estatal.
2. La competencia contractual y la ordenación del gasto de todos los contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión sin importar su cuantía.
3. La competencia contractual y la ordenación del gasto de todos los negocios generados de procesos de mínima cuantía **CON** convocatoria pública regidos por el Estatuto de Contratación Estatal.
4. La competencia contractual y la ordenación del gasto de mayor, menor y mínima cuantía con convocatoria pública o sin convocatoria pública, de la Oficina Asesora de Planeación y la Oficina de Control Interno, los cuales se encuentren regidos por el Estatuto de Contratación Estatal.
5. La competencia contractual y la ordenación del gasto de todos los negocios generados de procesos de mínima cuantía **SIN** convocatoria pública regidos por el Estatuto de Contratación Estatal de su resorte exclusivo.
6. La competencia contractual y la ordenación del gasto de los contratos y convenios de asociación.
7. La suscripción o aprobación de todos los actos administrativos (*previos, contractuales, liquidatorios, post liquidatorios, en periodo de post venta, etc*) que se desprendan de los procesos de selección, contratos, convenios, pactos o acuerdos que se encuentren a su cargo.
8. La suscripción de aquellos negocios que no impliquen ordenación del gasto de asuntos propios de su área y competencia, los cuales sean regidos por el Estatuto de Contratación Estatal.
9. La aprobación de las garantías de los contratos, convenios acuerdos y pactos de los negocios que se encuentren a su cargo.
10. La expedición de certificaciones contractuales, por sí mismo o profesionales especializados de su área.
11. Efectuar el reconocimiento y ordenar el gasto relacionado con las situaciones administrativas de carácter laboral de la empresa tales como licencias, permisos remunerados, vacaciones y comisiones; así como lo concerniente a la nómina y prestaciones sociales de los servidores públicos de **TRANSMILENIO S.A.**

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

12. La firma de las declaraciones tributarias y de ejecución presupuestal que se deban rendir, por si mismo(a) o el(la) Profesional Especializado(a) Grado 6 Contador(a) General de la Entidad.

ARTÍCULO 3°. – Delegar en el(la) Subgerente Jurídico(a), Subgerente de Desarrollo de Negocios, Subgerente de Atención al Usuario y de Comunicaciones, Subgerente Económico(a), Subgerente Técnico y de Servicios, Director(a) de TIC, Director(a) de Modos Alternativos y Equipamientos Complementarios, Director(a) Técnico de Seguridad, Director(a) Técnico de Buses y Director(a) Técnico de BRT las siguientes funciones:

1. La competencia contractual y la ordenación del gasto de la menor y mayor cuantía que no supere los VEINTIDÓS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y CUATRO (22.784) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV), de los procesos y negocios que se encuentren regidos por el Estatuto de Contratación Estatal. Esta causal se define a cargo del directivo del área en que se originó la apropiación presupuestal.
2. La competencia contractual y la ordenación del gasto de todos los negocios generados de procesos de mínima cuantía **SIN** convocatoria pública regidos por el Estatuto de Contratación Estatal. Esta causal se define a cargo del directivo del área en que se originó la apropiación presupuestal.
3. La competencia contractual de negocios sin apropiación presupuestal que pretenda satisfacer necesidades una de las áreas a que se refiere este artículo.
4. La suscripción o aprobación de todos los actos administrativos (*previos, contractuales, liquidatorios, post liquidatorios, en periodo de post venta, etc*) que se desprendan de los procesos de selección, contratos, convenios, pactos o acuerdos que se encuentren a cargo del área correspondiente.
5. La aprobación de las garantías de los contratos, convenios acuerdos y pactos de los negocios que se encuentren a cargo del área correspondiente.

PARÁGRAFO 1°. – Cuando un proceso de selección tenga que ser adelantado por más de un área, la ordenación del gasto la asumirá el directivo del área que más presupuesto aporte.

PARÁGRAFO 2°. –: Los procesos referenciados en el presente artículo solo tendrán un ordenador del gasto, salvo que haya aportes presupuestales idénticos, caso en el cual la ordenación del gasto será compartida.

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

ARTÍCULO 4°. – Delegar en el(la) Subgerente de Desarrollo de Negocios:

1. La suscripción o aprobación de todo contrato, convenio, pacto o acuerdo sin importar su cuantía que se deban celebrar, en el cual TRANSMILENIO S.A. se compromete a realizar actividades correspondientes a la explotación colateral de la Empresa.
2. La suscripción o aprobación de todo negocio que no implique ordenación del gasto por parte de **TRANSMILENIO S.A.** y que se deba celebrar para realizar actividades correspondientes a la explotación colateral de la Empresa.
3. La suscripción o aprobación de todos los actos administrativos que se desprendan de las etapas precontractual, contractual y post contractual derivados de contrato, convenio y pacto celebrados para realizar actividades correspondientes a la explotación colateral de la Empresa.
4. La aprobación de las garantías de los contratos, convenios acuerdos y pactos que suscriba TRANSMILENIO S.A. como explotación colateral.

ARTÍCULO 5°. – Delegar en el(la) Subgerente Técnico y de Servicios de **TRANSMILENIO S.A.:**

La suscripción a nombre de **TRANSMILENIO S.A.** de todos los actos o contratos que contengan obligaciones y responsabilidades frente al **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU** y que deba ser suscrito por el Gerente General de **TRANSMILENIO S.A.,** en calidad de pagador, en virtud de los convenios interadministrativos 020 de 2001 y 612 de 2019, que en la actualidad se encuentran vigentes y están suscritos entre **TRANSMILENIO S.A.,** y dicha entidad.

ARTÍCULO 6°. – Delegar en el(la) Subgerente Jurídico de **TRANSMILENIO S.A.:**

1. La aprobación de las garantías de los contratos de concesión de TRANSMILENIO S.A.
2. Reconocimiento y ordenación del gasto de las condenas y cumplimientos de las decisiones judiciales y extrajudiciales en las que sea parte la empresa.
3. La representación judicial para atender procesos judiciales, extrajudiciales y administrativos, en las acciones y actuaciones que se adelanten contra **TRANSMILENIO S.A.,** o que esta promueva, en tal virtud tiene la facultad de recibir

notificaciones y otorgar poderes a funcionarios de **TRANSMILENIO S.A.,** o a particulares que tengan la calidad de abogados titulados y con tarjeta profesional para que en representación de la entidad adelanten dichos procesos.
4. Adelantar las actuaciones que garanticen el debido proceso por objeciones a la medición de niveles de servicio en los contratos de concesión o de operación.

ARTÍCULO 7°. – Delegar en el(la) Jefe de la Oficina Asesora de Planeación de **TRANSMILENIO S.A.:**

1. Facultad para actuar como Representante de la Alta Gerencia (Alta Dirección) para el Sistema Integrado de Gestión (incluyendo cada uno de los subsistemas componentes) y el Modelo Estándar de Control Interno.
2. Facultad para adoptar las actualizaciones necesarias al Manual de Procedimientos de la entidad.
3. Coordinación y responsabilidad de la correcta estructuración, proyección, desarrollo y modificaciones del Plan de Acción y en especial el Plan General de Compras de la Entidad.
4. Ejercer las funciones como Gestor Ambiental de la entidad.

ARTÍCULO 8°. – Delegar en el(la) Subgerente de Atención al Usuario y Comunicaciones de **TRANSMILENIO S.A.:**

Las funciones de Defensor del Ciudadano Usuario del Sistema Integrado de Transporte Público previstas en el Decreto Distrital 392 de 2015 y en la Resolución 632 de 2015 o demás normas que las deroguen, modifiquen, aclaren o sustituyan.

ARTICULO 9°: Los procesos sancionatorios y conminatorios estarán a cargo de la dependencia que funcionalmente sea asignada para tal fin y que se encuentre establecido en el Acuerdo de Junta vigente. En todo caso estas funciones tienen que estar relacionadas con la gestión y desarrollo de actividades misionales o no de la Entidad.

PARÁGRAFO: Los procesos sancionatorios o conminatorios que son adelantados previos a la expedición del presente acto administrativo, seguirán siendo adelantados (*hasta su culminación*) por el área en la cual se radicó originalmente.

RESOLUCIÓN No. 342 de 2020

Del 16 de junio de 2020

"Por medio de la cual se delega la ordenación del gasto, del pago y el ejercicio de las funciones y facultades propias de la actividad precontractual, contractual y post contractual de los negocios, pactos y acuerdos que se celebran por parte de TRANSMILENIO S.A., así como el ejercicio de otras funciones"

ARTÍCULO 10°. –: El Gerente General podrá asumir directamente las competencias aquí delegadas, sin que medie acto administrativo en tal sentido.

ARTÍCULO 11°. – TRANSICIÓN: Todos los negocios, contratos, acuerdos, convenios y pactos, que a la fecha de expedición del presente acto administrativo se encuentren en periodo de estructuración, ejecución, liquidación o en fases post negóciales (*servicios de post venta, garantías técnicas, acompañamientos especiales, etc.*), serán asumidos en cuanto a su ordenación del gasto por los funcionarios delegatarios, de conformidad con lo establecido en el presente acto administrativo. Para efecto de definición de delegaciones en SMLMV se tomará el valor de los negocios al momento de su suscripción sin adiciones presupuestales.

ARTÍCULO 12°. – La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deroga expresamente la Resolución 774 del 8 de agosto de 2019 y demás actos administrativos que sean contrarios a la misma.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C. a los 16 días del mes de junio de 2020.

FELIPE A. RAMÍREZ BUITRAGO
Gerente General

Proyectó: *Jorge Hernando Pardo – T.O. Dirección Corporativa*
Revisó: *José Guillermo Del Rio Baena - Director Corporativo*
Aprobó: *José Guillermo Del Rio Baena - Subgerente General (e)*

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

RESOLUCIÓN No. 035 DE 2021
"Por la cual se concede una comisión de servicios para ejercer un cargo de libre nombramiento y remoción"

El Gerente General de TRANSMILENIO S.A.
En ejercicio de sus facultades legales

CONSIDERANDO

Que la Señora **TATIANA GARCÍA VARGAS**, identificada con la cédula de ciudadanía Nº 36.300.770, se vinculó a TRANSMILENIO S.A. desde el 01 de julio de 2009 en calidad de Trabajador Oficial.

Que el cargo de **SUBGERENTE JURÍDICO, CÓDIGO 090 GRADO 03**, empleo de libre nombramiento y remoción de la planta de personal de TRANSMILENIO S.A., se encuentra vacante por la renuncia de la Doctora **JULIA REY BONILLA** como **SUBGERENTE JURÍDICO, CÓDIGO 090 GRADO 03**, a partir del seis (6) de enero de 2021.

Que el Reglamento Interno de Trabajo dice: "(…) COMISIONES.

ARTÍCULO 69.- CONCEPTO. - Un Trabajador Oficial se encuentra en comisión cuando, por disposición de la Gerencia General de la Empresa cumple oficialmente una o varias de las siguientes actividades

1. *Ejerce temporalmente las funciones de su cargo en lugares diferentes a la sede habitual de su trabajo.*
2. ***Desempeña cargos u empleos públicos, sean de libre nombramiento y remoción o de periodo, en TRANSMILENIO S.A.*** *o en otras entidades u organismos públicos.*
3. *Atiende transitoriamente actividades diferentes a las inherentes al empleo del cual es titular.*
4. *Adelanta estudios.*
5. *Atiende invitaciones de gobiernos extranjeros, de organismos internacionales o de instituciones privadas.*

PARÁGRAFO PRIMERO. La comisión será conferida hasta por el término de tres (03) años, en periodos continuos o discontinuos, pudiendo ser prorrogada por un término igual, para los trabajadores oficiales que hubiesen sido nombrados o elegidos en la misma entidad a la cual se encuentran vinculados o en otra. En todo caso la comisión o la suma de ellas no podrá ser superior a seis (06) años.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El Gerente General de TRANSMILENIO S.A., podrá designar a un trabajador oficial para que desempeñe en comisión un empleo de libre nombramiento y remoción o de período de TRANSMILENIO S.A., para lo cual señalara el término de la comisión. (...)"

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

RESOLUCIÓN No. 035 DE 2021
"Por la cual se concede una comisión de servicios para ejercer un cargo de libre nombramiento y remoción"

Que según concepto emitido por la Subgerencia Jurídica de Transmilenio S.A. mediante Oficio 2013IE4775 de fecha 20 de septiembre de 2013, reiterado mediante oficio 2015IE248 de 19 de enero de 2015 conceptuó: *"(...) que si es posible y por tanto procedente que se comisione o en cargue a un trabajador oficial para desempeñar un cargo de empleo público, toda vez que en los contratos individuales de trabajo celebrados entre TRANSMILENIO S.A. y sus TRABAJADORES OFICIALES se encuentran incorporadas y hacen parte de los mismos las normas del Reglamento Interno de Trabajo (artículos 1° y 4°) que prevén expresamente el encargo (artículos 73 y 74) y la comisión a trabajadores oficiales para desempeñar cargos de libre nombramiento y remoción o de periodo en* ***TRANSMILENIO S.A.*** *o en otras entidades u organismos públicos.(artículo 69)*".

Que por lo anteriormente expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder comisión de servicios a partir del 08 de febrero de 2021, para desempeñar el cargo de libre nombramiento y remoción: **SUBGERENTE JURÍDICO, CÓDIGO 090 GRADO 03** a la Señora **TATIANA GARCÍA VARGAS** identificada con cédula de ciudadanía N° 36.300.770, titular del cargo Profesional Especializado - Grado 06, adscrito a la Subgerencia Jurídica, hasta por el término de un (1) año, contado a partir de la fecha de posesión, en el cargo que motiva la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: Al vencimiento de término de la comisión, el trabajador oficial debe reintegrarse al cargo o solicitar la terminación del contrato de trabajo.

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los veintiocho (28) días del mes de enero de 2021.

FELIPE A. RAMÍREZ BUITRAGO
Gerente General

Proyectó: Angie Castillo Sánchez
Revisó: Paolo Ramírez Borbón – José Guillermo Del rio Baena
Aprobó: Alvaro Rengifo Campo

Código: 802.01.01

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 4823304

TRANSMILENIO

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

ACTA DE POSESIÓN 007 DE 2021

En Bogotá, Distrito Capital, a los ocho (08) días del mes de febrero de dos mil veintiuno (2021), compareció la señora **TATIANA GARCIA VARGAS,** identificada con cedula de ciudadanía **N° 36.300.770 de Neiva,** con el objeto de tomar posesión del cargo de **SUBGERENTE JURÍDICA, CÓDIGO 090, GRADO 03**, para el cual fue comisionada mediante Resolución Interna 035 de 2021 del veintiocho (28) de enero de 2021.

Fecha de efectividad: **A partir Del ocho (08) de febrero dos mil veintiuno (2021).**

Como están cumplidos todos los requisitos exigidos para la posesión, el Gerente de la Empresa le recibió, con las formalidades legales, el juramento que ordena el Artículo 121 de la Constitución Política de Colombia, y bajo esta gravedad prometió cumplir fiel y lealmente los deberes de su cargo.

Para constancia, se firma la presente diligencia

El Gerente General de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio –TRANSMILENIO S.A.

FELIPE A. RAMIREZ BUITRAGO

El posesionado.

TATIANA GARCIA VARGAS

Proyecto: Angie Castillo Sanchez
Revisó: José Guillermo Del Rio Baena
Aprobó: Álvaro Rengifo Campo

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"

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 Nº 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 rio Baena
Código: 802.01.01

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 4823304

TRANSMILENIO

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

****

EL JUEVES 1 DE DICIEMBRE DE 2022, SE REALIZARÁN LAS ELECCIONES DE JUNTA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. LA INSCRIPCIÓN DE LISTAS DE CANDIDATOS DEBE HACERSE DURANTE LA SEGUNDA QUINCENA DEL MES DE OCTUBRE. PARA MÁS INFORMACIÓN, PODRÁ COMUNICARSE AL TELÉFONO 5941000 EXT. 2597, AL CORREO ELECCIONJUNTADIRECTIVA@CCB.ORG.CO, DIRIGIRSE A LA SEDE PRINCIPAL (AVENIDA EL DORADO #68D-35, PISO 4), O A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB WWW.CCB.ORG.CO

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:	830063506 6
Domicilio principal:	Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No.	00974583
Fecha de matrícula:	20 de octubre de 1999
Último año renovado:	2022
Fecha de renovación:	23 de marzo de 2022
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.

Constanza del Pilar Puentes Trujillo

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

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

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

---

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; 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.

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

REPRESENTACIÓN LEGAL

La representación legal, la administración inmediata de la sociedad y 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 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:

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

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

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	ASESOR MINISTERIO 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	DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)	**********
Segundo Renglon	SUBSECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA	**********
Tercer Renglon	VICEMINISTRO DE TRANSPORTE	**********
Cuarto Renglon	DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y ENERGIA SOSTENIBLE DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	**********
Quinto Renglon	GERENTE GENERAL TERMINAL DE TRANSPORTE	**********

DE BOGOTÁ

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:

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

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	**********

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

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		
CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Cuarto Renglon	SUBDIRECTOR SECTORIAL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	**********

SUPLENTES

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
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

Por Acta No. 01 del 23 de febrero de 2022, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 7 de marzo de 2022 con el No. 02800359 del Libro IX, se designó a:

SUPLENTES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	DIRECTOR DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)	**********
Quinto Renglon	GERENTE GENERAL TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ	**********

Por Acta No. 02 del 30 de marzo de 2022, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 16 de junio de 2022 con el No. 02850458 del Libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Tercer Renglon	ASESOR MINISTERIO DE TRANSPORTE	**********

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

SUPLENTES CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Tercer Renglon	VICEMINISTRO DE TRANSPORTE	**********

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 02 del 30 de marzo de 2022, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 26 de agosto de 2022 con el No. 02872792 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Persona Juridica	MAZARS COLOMBIA S.A.S. BENEFICIO E INTERÉS COLECTIVO - BIC	N.I.T. No. 000008300550309

Por Documento Privado del 3 de agosto de 2022, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 26 de agosto de 2022 con el No. 02872793 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Principal	Ernesto Erazo Cardona	C.C. No. 000000094152564 T.P. No. 108159-T
Revisor Fiscal Suplente	Isabel Garcia Cano	C.C. No. 000000052183786 T.P. No. 58590-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

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

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 octubre de 2006 de la Notaría 71 de Bogotá D.C.	01096420 del 15 de diciembre de 2006 del Libro IX
E. P. No. 0000990 del 27 de agosto de 2007 de la Notaría 27 de Bogotá D.C.	01222703 del 20 de junio de 2008 del Libro IX
E. P. No. 1472 del 24 de abril de 2013 de la Notaría 47 de Bogotá D.C.	01737849 del 11 de junio de 2013 del Libro IX
E. P. No. 5473 del 22 de diciembre de 2016 de la Notaría 1 de Bogotá D.C.	02176230 del 16 de enero de 2017 del Libro IX
E. P. No. 799 del 24 de junio de 2020 de la Notaría 1 de Bogotá D.C.	02589650 del 23 de julio de 2020 del Libro IX
E. P. No. 1578 del 17 de junio de 2021 de la Notaría 2 de Bogotá D.C.	02735631 del 20 de agosto de 2021 del Libro IX
E. P. No. 1578 del 17 de junio de 2021 de la Notaría 2 de Bogotá D.C.	02757445 del 28 de octubre de 2021 del Libro IX

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 los Contencioso Administrativo.

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

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 $ 297.649.980.915
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 : 26 de agosto de 2022. \n \n Señor

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha Expedición: 3 de octubre de 2022 Hora: 10:46:30
Recibo No. 0322104871
Certificado sin costo para afiliado

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN 3221048713EAD4

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.

---

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.

****

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.

CONSTANZA PUENTES TRUJILLO

Doctora:
EDITH ALARCÓN BERNAL
JUZGADO 61 ADMINISTRATIVO CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ
-SECCIÓN TERCERA-
Carrera 57 No. 43 – 91
Edificio Sede Judicial CAN
Email: jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co
Bogotá D.C.

REFERENCIA:	**CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**
DEMANDANTE:	CARLOS ANDRÉS GIRALDO MARTÍNEZ Y OTROS
DEMANDADO:	EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A. Y OTROS
RADICADO:	11001-3343-061-2022-00142-00
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 el señor **CARLOS ANDRÉS GIRALDO MARTÍNEZ 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 ni el hecho y nexo causal y demás requisitos exigidos para la prosperidad de las pretensiones elevadas, toda vez que mi poderdante no presta el servicio público de transporte ya que por expresa disposición de orden legal, no puede ser operadora del servicio de transporte masivo terrestre urbano automotor.

Claro lo anterior, se precisa indicar que mi representada cumplió a cabalidad con las competencias funcionales que le fueron asignadas por la ley y sus actos de creación como gestor del sistema de transporte masivo de Bogotá. Así, no existe fundamento para imputar el resultado dañoso, en la medida que la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.** no ha incumplido ningún deber normativo ni funcional, fijados por el orden jurídico.

Según lo expuesto, no se le puede atribuir a mi poderdante, la responsabilidad que surge del accidente de tránsito en los términos de la cláusula de indemnidad contenida en el Contrato de Concesión No. 003 del 2 de julio de 2010, suscrito con LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. - ETIB S.A.S.-., quien es el propietario del vehículo involucrado en el accidente de tránsito.

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 problema jurídico en este caso debe limitarse a determinar si hay lugar, o no (como afirmo), a atribuir responsabilidad a la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**, por el daño sufrido por el señor **LEONEL GIRALDO MORALES**, al fallecer como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 15 de diciembre de 2020, con un vehículo articulado, propiedad de LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. - ETIB S.A.S.-.

En este caso no se puede aceptar la posición de los demandantes de responsabilizar a la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., conforme a las siguientes consideraciones:

SOBRE LAS PRETENSIONES

Desde ya debo mencionarle señor Juez, que me **OPONGO** a todas y cada una de las pretensiones solicitadas por la parte demandante, teniendo en cuenta que la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.,** no es la entidad llamada a responder por los perjuicios causados a el señor CARLOS ANDRÉS GIRALDO MARTÍNEZ Y OTROS**,** en relación con los hechos sucedidos el 15 de diciembre de 2020, que conllevó a que el señor LEONEL GIRALDO MORALES, perdiera la vida.

1. **A LA PRETENSIÓN PRIMERA**: ME OPONGO a que se declare a la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A., responsable por los daños materiales, inmateriales o morales o cualquier otra clase de perjuicio causado a los demandados.

2. **A LA PRETENSIÓN SEGUNDA Y SUS DERIVADAS:** ME OPONGO, a que se condene a la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A., a pagar cualquier clase de suma de dinero y por cualquier concepto a la parte demandada.

3. **A LA PRETENSIÓN TERCERA:** ME OPONGO, a que se condene a la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A., a pagar cualquier clase de suma de dinero y por cualquier concepto a la parte demandada

4. **A LA PRETENSIÓN CUARTA Y SUS DERIVADAS:** ME OPONGO, a que se condene a la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A., a pagar cualquier clase de suma de dinero y por cualquier concepto a la parte demandada.

RESPECTO DE LOS HECHOS DEL ESCRITO DE DEMANDA

Su señoría, en relación con los SEIS (6) 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

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

ellos, en lo que respecta a la responsabilidad que se le endilga a la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**

EXCEPCIONES DE MÉRITO O FONDO

1. **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.**

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. mediante Resolución No. 064 de 2010, convocó la Licitación Pública No. TMSA -LP-004-2009 "*con el objeto de otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP- "*

Posteriormente, mediante Resolución No. 452 de 2010, le fue adjudicada a LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. - ETIB S.A.S.-., la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009, en virtud de la cual se suscribió el Contrato de Concesión No. 003 del 2 de julio de 2010[1] y cuyo objeto es el siguiente:

> ***"CLÁUSULA 1. OBJETO DEL CONTRATO***
>
> *Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP, al CONCESIONARIO, en la Zona 10) BOSA, bajo los términos, condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato y en el pliego de condiciones de la licitación.*
>
> *Dicha concesión otorgará el derecho a operar de forma preferencial y no exclusiva al CONCESIONARIO las siguientes Zonas en que se ha dividido la ciudad, para la prestación del Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros bajo el esquema SITP: 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, que hacen parte de las trece (13) zonas en las que se ha dividido la ciudad de Bogotá.*
>
> *El alcance del Contrato de Concesión incluye el aporte de lotes de vehículos para las zonas del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP y su operación, conforme al esquema de gradualidad que se prevé en el Contrato.*

En el contrato, se determinó que el concesionario ejercería la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño

[1] *"CONTRATO No. 003 de 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP* ***PARA LA ZONA 10) BOSA****, SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA S.A.S. ETIB S.A.S."*

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

administrativo y financiero afecta la prestación de un servicio público, asumiendo los concesionarios con la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.** los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo:

> "***CLÁUSULA 108. DESEMPEÑO ADMINISTRATIVO DEL OPERADOR***
>
> *El CONCESIONARIO ejercerá la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño afecta la prestación de un servicio público. En todo caso, en virtud del presente* ***Contrato*** *el* ***CONCESIONARIO*** *asume con* ***TRANSMILENIO S.A.*** *los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo:*
>
> *108.1. Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, establecer los controles internos que permitan verificar su cumplimiento, y asumir los riesgos de salud y profesionales que se deriven de la inobservancia de las normas vigentes en la materia en relación con las personas que se vinculen al desarrollo de la operación*
>
> *108.2 Proveer a* ***TRANSMILENIO S.A.*** *toda la información que ésta le solicite y que sea necesaria para la adecuada planeación y control del Sistema.*
>
> *108.3. Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, un inventario vehicular con una hoja de vida de cada uno de los vehículos, conforme a lo señalado en el Manual de Operación, el cual deberá permanecer en la sede de operación del* ***CONCESIONARIO*** *y a disposición de* ***TRANSMILENIO S.A.*** *durante toda la vigencia del* ***Contrato.***
>
> *108.4. Mantener en línea y para consulta de* ***TRANSMILENIO S.A.****, una hoja de vida de cada uno de los conductores, en la que se detallen los kilómetros recorridos, quejas recibidas, accidentes, multas, certificación de calificación y entrenamiento, la cual deberá permanecer en la sede de operación del* ***CONCESIONARIO*** *y a disposición de* ***TRANSMILENIO S.A.****, durante toda la vigencia del* ***Contrato****. La información deberá actualizarse de manera mensual.*
>
> *108.5.* ***Implementar y desarrollar de manera permanente y continua durante la vigencia del presente Contrato, un programa de capacitación de su personal, en especial, de sus conductores y del personal de mantenimiento.***
>
> *Los costos de la capacitación y cursos, así como el de los exámenes médicos y sicológicos correrán por cuenta del* ***CONCESIONARIO.*** (Negrillas fuera de texto)
>
> *(…)*"

Si bien, la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A.TRANSMILENIO S.A**. es la administradora del sistema TransMilenio, no está habilitada como empresa de

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

transporte por autoridad competente, no está constituida como empresa de transporte público, y no está a su cargo la operación del servicio de transporte público en la medida que para su prestación no tiene vehículos de su propiedad, ni tampoco opera vehículos de propiedad de terceros, no contrata a los conductores de los vehículos, pues la ley expresamente se lo prohíbe.

El Contrato, establece los derechos y obligaciones del concesionario, derivados de la concesión de la operación troncal del Sistema:

> ***"CAPÍTULO 4. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES***
>
> ***CLÁUSULA 16. DERECHOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:***
>
> *La concesión de la explotación económica de la actividad de transporte del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP**, confiere al **CONCESIONARIO**, sin que impliquen exclusividad, los siguientes derechos:*
>
> *• El derecho a la explotación económica de la actividad de transporte urbano masivo de pasajeros dentro de los servicios del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** y, en forma preferencial, pero no exclusiva, en la **Zona** concesionada, a través de la participación del **CONCESIONARIO** en los recursos económicos producidos por la prestación del servicio. Se entiende por opción preferencial el derecho a presentar la primera oferta para atender los nuevos servicios de transporte público de pasajeros por vías para vehículos automotores que se generen en su **Zona** y a que la misma se prefiera en condiciones de igualdad frente a otras propuestas.*
>
> *• El derecho a la utilización de la infraestructura de transporte del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP**, para transitar a través del mismo dentro de los límites que impongan las condiciones de operación establecidas por **TRANSMILENIO S.A***
>
> *• El derecho a utilizar en conjunto con los demás concesionarios y los operadores del sistema, de así requerirse, el área de parqueo del **Patio de Operación** entregado en **Concesión.***
>
> *• El derecho a operar y administrar el **Patio de Operación Troncal** entregado en **Concesión.***
>
> *• El derecho a celebrar todos los **Contratos** y operaciones que considere útiles a sus intereses, siempre que se encuentren dentro del alcance de los derechos que la **Concesión** le otorga, y sean consistentes con su finalidad.*
>
> *• El derecho a administrar todos los bienes recibidos con la **Concesión** o que hubieren sido adquiridos, construidos o incorporados por él para beneficio de la concesión, debiéndose ajustar en dicha administración a las necesidades reales del servicio.*

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 derecho a pignorar o en cualquier otra forma, gravar los derechos que a través del presente **Contrato** adquiere, siempre que tal garantía tenga como fin asegurar el pago de los créditos que obtenga para el desarrollo de la **Concesión**, sin que en ningún caso se puedan afectar los derechos de **TRANSMILENIO S.A.***

*• El derecho a recibir y disponer libremente de los ingresos y participaciones que obtenga como resultado de la prestación del servicio público de transporte en el **SITP** en los términos y condiciones previstos en el presente **Contrato de Concesión**.*

*• El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente **Contrato.***

*• El derecho a ejercer los derechos que el **Contrato de Concesión** le confiere.*

*• El derecho de proponer nuevas rutas y servicios en la **Zona** concesionada, con sustento en estudios técnicos de demanda y de cubrimiento, elaborados a su costa y riesgo.*

*• El derecho a hacer uso de las licencias y permisos para el uso del software, así como de las licencias de comunicaciones que tramite o ponga a disposición el **Concesionario** del **SIRCI**, para el centro de control y los equipos a bordo*

(…)

CLÁUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

*A través del presente **Contrato**, y como consecuencia de la **Concesión** no exclusiva y conjunta con otros concesionarios y de la explotación de la actividad de transporte mediante la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá** -SITP, el **CONCESIONARIO** adquiere las siguientes obligaciones:*

17.1. Respecto a la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros:

*17.1.1. Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros bajo el esquema del **Sistema Integrado de Transporte Público - SITP**, en condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio, permanencia, continuidad y seguridad de los usuarios, conforme a lo dispuesto en este **Contrato** y a los **Manuales** y **reglamentos** que al efecto determine **TRANSMILENIO S.A.***

*17.1.2. Efectuar la programación y operación en la forma prevista en este **Contrato**, en el Manual de Operación.*

*17.1.3. Cumplir con los **Niveles de Servicio** previstos en el Manual de Niveles de Servicios.*

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

*17.1.4. Efectuar el control de la operación, conforme a los lineamientos previstos en este **Contrato**.*

*17.1.5. Establecer y desarrollar en forma permanente y continua un Programa de Capacitación, el cual estará dirigido a los conductores y al personal técnico y operativo del **CONCESIONARIO** y se referirá a las normas de tránsito, atención a los usuarios, la maniobrabilidad de los equipos de transporte, comunicaciones, operación, seguridad, planes de contingencia, entre otros. Este Programa debe ser remitido a **TRANSMILENIO S.A.** para su revisión y aprobación.*

17.1.6. Adelantar con sus empleados, en especial con los conductores, programas de capacitación sobre atención al cliente, facilidades de uso de los vehículos, medidas de protección y seguridad, en función del tipo de población, específicamente bajo tres criterios: género, discapacidad y edad. La inobservancia de esta obligación traerá como consecuencia la imposición de las multas asociadas a la prestación del servicio al usuario.

17.1.7. Entrenar el personal de conducción, conforme al programa de capacitación, asegurando el conocimiento y estricto cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito, de la reglamentación aplicable para la circulación de los autobuses públicos, de las normas ambientales y garantizando la debida atención y protección del pasajero y de acuerdo con los requisitos y condiciones que establezca TRANSMILENIO S.A. en el Manual de Operación. (Resaltado fuera de texto)

*17.1.8 Cumplir y hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes contratistas o subcontratistas, los **MANUALES Y REGLAMENTOS** vigentes o que llegue a expedir **TRANSMILENIO S.A.** y en forma expresa cumplir y hacer cumplir el régimen sancionatorio previsto.*

(…)"

Las anteriores obligaciones contractuales, diferencian el papel de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. como garante del servicio público en términos genéricos y el que desempeña el operador concesionario en la ejecución contractual.

Así, los deberes y responsabilidades que a éste le conciernen de manera exclusiva frente a su operación defectuosa, o frente a los actos cometidos en desarrollo de este, por sus dependientes o trabajadores, ***lo obligan a mantener indemne a mi representada por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños atribuidos al concesionario.***

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.** debe velar por la prestación, pero a través de la suscripción de contratos y la expedición de los actos administrativos que sean necesarios para garantizar en debida forma el servicio, a través de la integración del sistema con el transporte colectivo, la migración de éste último

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

al transporte masivo, la eficiente operación, funciones asignadas, entre otros, en los términos de los Decretos 319 de 2006, 486 de 2006 y 309 de 2009.

La razón por la cual la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. no puede ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor, corresponde al deber que la norma le impone como garante del servicio en su papel de gestor. Lo que se suma a la prohibición de prestar el servicio directamente en aras de transparencia, pues la garantía de un eficiente servicio requiere de la separación del gestor, el ente controlador y el prestador directo, u operador, fue esto lo que motivó el modelo de prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito.

En este contexto, la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A. no es quién debe responder por los errores, acciones u omisiones en que incurran los operadores, sus dependientes, o trabajadores, en desarrollo del objeto contractual. Imputarle responsabilidad a mi representada por estos hechos, además de ser constitutivo de la desnaturalización del contrato de concesión, contradice la naturaleza misma del concepto de ente gestor y operador y la noción de responsabilidad extracontractual.

Con respecto a la legitimación en la causa, la jurisprudencia constitucional la ha definido como la *"calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso".* Esto implica, que cuando una de las partes en litigio carece de esta calidad o condición, el juez se encuentra imposibilitado para adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas.

> *"Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la* ***obligación correlativa alegada***.
>
> *Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber:*
>
> *"(…) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (…)".*

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. posee facultades de gestión, coordinación, evaluación y seguimiento a la operación; pero estas facultades no se extienden hasta el terreno de la responsabilidad extracontractual, su deber como ente gestor se reduce a un plan de operación del sistema de transporte masivo.

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

Igualmente, el deber de gestión se limita a la prestación del servicio en los términos acordados en el contrato y en las normas que autorizaron al Distrito para la prestación del servicio público de transporte masivo. El proceder del personal contratado por los operadores, en desarrollo de la actividad de conducción, no es de su competencia funcional. Su facultad de ente gestor está circunscrita a nociones técnicas de la operación, no a la prestación directa del servicio.

Ahora bien, de los hechos de la demanda, se infiere que lo acontecido encuadra 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".*

Teniendo en cuenta que el accidente de tránsito como evento, es una de las contingencias propias de la actividad de conducción, 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 a las víctimas de dichos accidentes y a los vehículos.

En el presente caso, el concesionario asume por su cuenta y riesgo la actividad de conducción y las contingencias que ésta implica, como lo es el accidente de tránsito. Trasladar la responsabilidad de esta actividad a la entidad estatal restaría razón de ser a la figura de la concesión.

Mientras la operación del Sistema TransMilenio no se afecte, no existe la posibilidad de hacer responsable al ente gestor, pues el deber de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., es la de garantizar el servicio, no la pericia, diligencia o cuidado de los trabajadores del concesionario en su actividad de conducción, frente a los demás vehículos o actores de la vía o a los pasajeros como en el presente caso.

Adicionalmente, el contrato de concesión estableció la cláusula limitativa y exonerativa de responsabilidad frente a la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., así:

> ***"CLÁUSULA 120. RESPONSABILIDADES FRENTE A TERCEROS*** *La responsabilidad civil contractual y extracontractual del* ***CONCESIONARIO*** *frente a terceros, es la que surja de la legislación aplicable en cada caso. El* ***CONCESIONARIO*** *es el responsable de los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, las de sus bienes muebles e inmuebles o la de los bienes muebles e inmuebles que estén bajo su administración, la derivada de la operación, la causada por el personal por él empleado, contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o 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*

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 su gestión, ni sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes."

En virtud del contrato de concesión, LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. - ETIB S.A.S.-. se obligó a asumir los daños causados a terceros, entonces, será el concesionario quien deberá asumir la responsabilidad en el accidente sufrido por el señor LEONEL GIRALDO MORALES, donde perdió la vida.

En el contrato, igualmente se estipuló la responsabilidad civil extracontractual, así:

"CLÁUSULA 138. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.

*El **CONCESIONARIO** deberá constituir una póliza de seguro para cubrir la obligación del **CONCESIONARIO** de asumir la responsabilidad civil extracontractual que le pueda corresponder, con motivo de la ejecución del presente **Contrato de Concesión**, entendiendo que dentro de dicho riesgo se encuentran incluidas todas las consecuencias derivadas de los actos, hechos y omisiones del **CONCESIONARIO** y los de sus dependientes, agentes, contratistas o subcontratistas, y el cumplimiento de la obligación de mantener indemne a **TRANSMILENIO S.A.** por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza, derivadas de daños y/o perjuicios causados a las propiedades o a la vida o integridad personal de terceros con ocasión directa o subsecuente de la ejecución del **Contrato de concesión**.*

*Esta garantía deberá sujetarse a los términos exigidos en el Decreto 4828 de 2008 para este tipo de seguro. Esta garantía deberá ser constituida por períodos anuales y deberá mantenerse vigente por el plazo de vigencia del **Contrato de Concesión**.*

La póliza de responsabilidad civil extracontractual deberá contener adicional a la cobertura básica de predios, labores y operaciones, los siguientes amparos:

- ✓ *Daño emergente.*
- ✓ *Responsabilidad surgida por actos de contratistas y subcontratistas, salvo en el evento que el subcontratista tenga su propio seguro de responsabilidad civil extracontractual con los mismos amparos aquí requeridos.*
- ✓ *Cobertura del amparo patronal.*
- ✓ *Cobertura de vehículos propios y no propios.*

El deducible para el amparo básico será del 10% del valor de cada pérdida, sin que nunca pueda superar los 2000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, tal y como lo establece el decreto 4828 de 2008.

El seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos es un seguro que cubre los daños, lesiones o muerte ocasionados por el vehículo a terceros. Este seguro deberá contener los siguientes amparos:

- ✓ *Responsabilidad civil extracontractual.*
- ✓ *Daños a bienes de terceros.*

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

- ✓ *Muerte o lesiones a una o más personas.*
- ✓ *Muerte o lesiones a dos o más personas.*
- ✓ *Protección patrimonial.*
- ✓ *Asistencia jurídica en proceso penal o civil.*
- ✓ *Perjuicios morales y lucro cesante del pasajero afectado por lesiones u homicidio a consecuencia del accidente de tránsito.*

De conformidad con lo establecido en el Decreto 2493 de 2009, este seguro operará en exceso de otras coberturas"

Por último, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca -Sección Tercera- Subsección B - en sentencia de segunda instancia, de fecha once (11) de mayo del 2011, dentro del proceso en Acción de reparación directa, promovido por la señora Luz Amada Quiroga Aguilar y otros, Radicación: 2007-00037, absolvió a mi representada 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, con el siguiente argumento:

"*...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. ..."

Así, propongo la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, y solicitó al señor Juez, la desvinculación de mi representada.

2. **DE LA AUSENCIA DE LOS REQUISITOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO DENTRO DEL PRESENTE ASUNTO**

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 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, es decir, de quien causó el daño.

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

A partir de la Constitución Nacional 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 el 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.

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 la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A. de todas y cada una de las peticiones incoadas por la parte demandante

La responsabilidad de los entes estatales se fundamenta en los artículos 2[2], y 90[3] de la Constitución Política de Colombia; sin embargo, en la demanda no se encuentran fundamentos de hecho, de derecho o probatorios que sustenten, de acuerdo con estas normas constitucionales, la presunta responsabilidad de mi representada bajo ningún régimen de responsabilidad.

---

[2] *"**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."*

[3] *"**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."*

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

Para demostrar que el presunto daño no es imputable a mi representada, realizó una reseña del papel que desempeña en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, y que se restringen a la gestión, organización y planeación en el sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, con el fin de demostrar que no existe acción u omisión de la cual se pueda derivar imputación de responsabilidad.

A. CUMPLIMIENTO A CABALIDAD DE LOS DEBERES FUNCIONALES DE TRANSMILENIO S.A.

Inicialmente, fue el Ministerio de Transporte, por mandato de la ley, el llamado a ser la autoridad única de transporte para la administración de sistemas de transporte masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes modos de transporte.

Sin embargo, la Corte Constitucional a través de la sentencia C-66 de 1999 declaró inexequible la expresión "única" que consagraba la Ley 336. Encontró en su examen de constitucionalidad que: "*el artículo 300, numeral segundo de la Carta Política, entre otras funciones asigna a las Asambleas Departamentales la de expedir disposiciones relacionadas con el "transporte", lo que significa, entonces, que no puede ser el Ministerio de Transporte la autoridad única de que habla la norma impugnada, razón por la cual resulta inexequible".*

Con ello, armonizó las facultades que constitucionalmente fueron reconocidas a las entidades territoriales, especialmente las consignadas en los artículos 311 (facultad de los municipios para prestar los servicios públicos que determine la ley); 313-1 (al Consejo le corresponde reglamentar la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio); 313-3 (autorizar al alcalde para celebrar contratos); 313-6 (el concejo determina la estructura de la administración municipal); y 322 (estipula que al Distrito Capital de Bogotá se le aplican las disposiciones vigentes para los municipios, y que las autoridades distritales les corresponde garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos, y prestar directa o indirectamente el servicio público esencial de transporte masivo).

Reconocida la anterior facultad a la entidad territorial, surge el Acuerdo 04 de 4 de febrero de 1999, el cual 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 S.A. TRANSMILENIO S.A** - la cual tendría por objeto 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.

Dentro de las funciones, se destacan especialmente las consignadas en el numeral 4 y 6 que facultan a la entidad para suscribir contratos con privados, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, y prohíbe de manera taxativa que la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A** preste de manera

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

directa o por interpuesta persona dicho servicio, lo cual guarda armonía con el artículo 322 constitucional que señala la facultad del distrito para garantizar el servicio de transporte masivo directa o indirectamente, así:

> *"Acuerdo 04 de 1999 "Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor de Bogotá en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la constitución de la Empresa del Transporte del Tercer Milenio TransMilenio S.A. y se dictan otras disposiciones.*
>
> *(…) 4). Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de trasporte 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 (…)".*

Por lo tanto, la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., como sociedad pública, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, ***desarrolla la actividad de gestión y administración del servicio***, la cual difiere de aquella de las empresas operadoras, pues no tiene a su cargo la prestación directa del servicio público masivo de pasajeros y, por lo tanto, no es responsable de los daños causados por el prestador directo.

- ✓ **Disposiciones normativas sobre el transporte público.**

El artículo 3 de La Ley 105 de 1993[4] 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.*
>
> *c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos*

[4] "*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*"

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

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 PUBLICO 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.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u

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

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…"

La Ley 336 de 1996[5]expresa:

"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.

ARTÍCULO 9º El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente

[5] "*Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte*"

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

constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

(…)

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.

(…)

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.

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

(…)

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.

(…)"

El ordenamiento jurídico en materia de transporte ha entregado al Estado la misión de ordenar, gestionar y promover el servicio público de transporte 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.

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."

La Ley 310 de 1996[6] en el numeral 1º del artículo segundo señala:

"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 citadas normas jurídicas y del mandato del Concejo de Bogotá contenido 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 S.A. TRANSMILENIO S.A.** Así, se considera 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: Autorizase 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

[6] "*Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989*"

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

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.*

(…)

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."*

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…"

El sistema TransMilenio, está estructurado sobre la base de la reglamentación legal que rige la implantación y operación de sistemas para el transporte masivo de pasajeros en Colombia:

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

El sistema TransMilenio está dotado de buses articulados de especificaciones acordes al diseño del sistema, estaciones, patio-garajes, puentes plazoletas de acceso peatonal especial, todo específicamente diseñado y localizado sobre aspectos de armonía, respeto y renovación del espacio público urbano, para, cumplir con la legislación ambiental y facilitar al usuario el menor costo operacional y tarifario posible.

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 dar respuesta a sus necesidades de movilización.

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. 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 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, lo que se denomina estaciones de cabecera o portales, para 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 la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. 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 la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**, les entrega en concesión o administración.

a. Operadores troncales.

Son operadores troncales aquellas empresas que, por resultar adjudicatarias de una licitación, 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

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

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.

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 correspondiente, 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 de este. Su remuneración es un porcentaje del total de ventas semanales.

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., es la gestora de una forma homogénea de prestación de un servicio de transporte, con una marca registrada TransMilenio; sin embargo, la operación dentro del sistema y el uso de la marca de este para realizar la explotación económica, lo realizan empresas privadas de transporte público y no mi representada.

Además, la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. 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

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

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.

B. DILIGENCIA EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS FUNCIONALES DE TRANSMILENIO S.A.

LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A, ha verificado que las empresas privadas concesionarias cumplan con los estándares establecidos en los contratos de concesión, en lo referente a tipología de vehículos, la programación de mantenimiento preventivo y correctivo, la idoneidad del personal de manejo y de mantenimiento. Así como las actividades de seguimiento a cada operador en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales dentro del Sistema.

LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A., ha cumplido a cabalidad con las funciones que le fueran encomendadas por la ley y sus estatutos, otorgando el contrato de concesión a LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. - ETIB S.A.S.-., no siendo dable en algún punto controlar o responsabilizarse por la conducción de todos y cada uno de los cientos de vehículos que transitan por el sistema a cargo de terceros.

De acuerdo con lo anterior, y al tener mi representada como única función la gestión, organización y planeación del sistema de transporte de TransMilenio, no tiene en ningún momento la posibilidad de detentar la dirección y control de la actividad.

Es pertinente señalar que la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., verificó que el vehículo de placas VEM-254 se encontrara en óptimas condiciones mecánicas de operación, pues éste contaba con revisión técnico mecánica vigente, como lo dispone el artículo 53 del Código Nacional de Tránsito[7].

Es importante señalar que el mantenimiento de la flota vinculada en el SITP es una obligación contractual del concesionario, por lo cual estos cuentan con un esquema de

[7] *"**ARTÍCULO 53. CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR.** Modificado por el art. 13, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art. 203, Decreto Nacional 019 de 2012. La revisión técnico-mecánica y de gases se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente en lo de sus competencias"*

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

gestión de mantenimiento para la inspección y atención de su parque automotor vinculado al Sistema.

En tal sentido, la atribución jurídica del daño que se hace a **LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. como requisito indispensable para declarar la responsabilidad patrimonial no se encuentra probada, puesto que no se acreditó que el daño sufrido por el señor LEONEL GIRALDO MORALES, haya sido originado por una falla del ente gestor del Sistema TransMilenio, o por una negligente, inadecuada, omisiva o tardía materialización de las competencias y funciones asignadas por la normatividad a mi representada.

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. como Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), elaboró un Manual de operaciones para el componente zonal, donde se evidencia la obligación para los concesionarios de instruir a sus conductores para respetar la distancia y no acercarse a menos de 1,5 metros al vehículo que le antecede aún con el vehículo detenido o tráfico lento. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. (Numeral 7.1. - Manual del Operador).

3. **AUSENCIA DE NEXO CAUSAL.**

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. 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 asumir el riesgo propio de la actividad de conducción que está a cargo del concesionario.

La **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**, no puede ser llamada a responder por un daño al que no concurrió directa o indirectamente, pues 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.

En estas condiciones, no tiene lugar la responsabilidad civil por el hecho de otra persona, 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

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

control y dependencia con la EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ ETIB S.A.S.

No existe nexo causal entre TRANSMILENIO S.A y el daño causado, toda vez que mi representada ha cumplido a cabalidad con las obligaciones legales que le fueron impuestas en cuanto a la vigilancia y control del Sistema TransMilenio.

A la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**, no se le puede atribuir ninguna responsabilidad en el accidente, pues está debidamente acreditado que dicho accidente no se presentó con ocasión de una acción u omisión imputable a mí representada en los términos del artículo 90 C.P.

La doctrina define el nexo causal como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador y el daño. La jurisprudencia agrega que la atribución de un resultado y la consecuente declaración de responsabilidad por acción u omisión debe derivarse obligatoriamente de una relación de causa y efecto. Por el contrario, si no es posible encontrar dicha relación, no puede hablarse de juicio de responsabilidad.

En este sentido el Consejo de Estado, afirmó que en todos los casos el nexo causal debe ser probado. Mediante la sentencia del 2 de mayo de 2002, expresó: *"El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al Estado mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho, el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante (…)"*

De acuerdo con lo anterior, la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., no cometió ninguna irregularidad en sus funciones como gestor del sistema integrado de transporte, del que se hubiera generado el accidente de tránsito.

Por lo expresado, la actividad de conducción ejercida por la EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ ETIB S.A.S.**,** es un hecho completamente ajeno a TRANSMILENIO S.A., lo cual pone de manifiesto la completa inexistencia de responsabilidad. La dirección y control de la actividad de conducción no es responsabilidad de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**. y por lo tanto la dirección y control de la actividad de conducción escapa a su ámbito de responsabilidad.

Frente al tema, el Juzgado 63 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá -Sección Tercera- mediante fallo de fecha 19 de marzo de 2019, proferido dentro del proceso de reparación directa, No. 2017-00195 instaurado por MARÍA EUGENIA GUACANEME CELEMIN Y OTROS en contra de DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ Y OTROS, señaló en su momento:

3.9.2 . De la imputación jurídica y el nexo de causalidad.

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

3.9.2.1 Respecto de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio-Transmilenio S.A

Ahora bien, al realizar el estudio del nexo de causalidad, se tiene en primer lugar que respecto de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., el mismo no se encuentra acreditado, como quiera que conforme a lo dispuesto en el Acuerdo No. 04 de 1999 y el Decreto 831 de 1999, a dicha empresa, se le otorgó la posibilidad de celebrar contratos a fin de garantizar la debida prestación del servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá y teniendo en cuenta que dentro de sus funciones específicas no se encuentra la de prestar directamente la operatividad respecto de la conducción de los mismos, dicha entidad con el fin de prestar un servicio público adecuado y con el propósito de garantizar la efectiva prestación del mismo, decidió celebrar contratos de concesión, dentro de los cuales se encuentra el contrato de concesión No. 008 de 2010, siendo partícipe del mismo el Consorcio Express S.A.S., siendo éste concesionario quien directamente asumió las actividades propias para ejercer el servicio público de transporte de pasajeros y por ende, la conducción de los vehículos bajo su propia cuenta y riesgo.

En consecuencia, en vista de que la ocurrencia de los hechos que se alegan en el sub judice, fue generada de forma independiente a cualquiera actividad o competencia funcional que pudiera ser desplegada directamente por Transmilenio S.A., y no se encuentra dentro del plenario prueba que permita, imputar alguna circunstancia material frente a la concreción del peligro en cabeza de dicha Entidad o un incumplimiento en sus funciones, se entiende que a la misma no le pueden ser imputables el daño invocado, ni la indemnización de los perjuicios solicitados.

En tal razón, como no le asiste responsabilidad alguna a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., se torna improcedente realizar el estudio de responsabilidad frente a sus llamados en garantía Nacional de Seguros S.A. Compañía General de Seguros, ni la causal eximente denominada hecho exclusivo y determinante de un tercero.".

4. **HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO.**

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 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 expresó[8]:

[8] 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-

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

"*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:

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 demandado[9]"-

En el presente caso, 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 y su fundamento.

Lo anterior, como se ha expresado, ningún funcionario o contratista de **la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A**., es el conductor del vehículo que produjo el daño que se detalla en los hechos de la demanda y por ende no tiene de manera alguna, vinculación laboral o contractual con mi representada.

Así las cosas, el infortunado hecho en el cual perdió la vida el señor LEONEL GIRALDO MORALES, no obedece a una causa proveniente de incumplimiento alguno por parte de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.** de su objeto social de gestión, organización y planeación del Sistema de Transporte Masivo, o de no administrar correctamente la infraestructura.

Los hechos del presente Medio de Control no son el resultado de una acción u omisión por parte de la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO**

23-31-000-1997-08797-01(18891), Actor: PEDRO FELIX HOYOS VARGAS Y OTROS, Demandado: NACION - RAMA JUDICIAL.

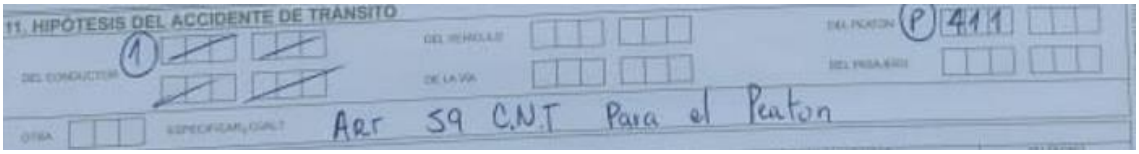
[9] Sobre ese aspecto puede verse MAZEAUD Y TUNC. Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y cuasidelictual. Buenos Aires. Ediciones Jurídicas Europa-América, 1962. Tomo II Volumen II, pág. 237.

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

S.A. o funcionario de la Entidad ya que el hecho es ajeno al desarrollo de la gestión de la Empresa.

5. **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA**

El informe policial de accidente de tránsito No. A 001235692 del 15 de diciembre de 2020, señala como hipótesis del accidente de tránsito, entre otras, la causa 411, esto es, *Del peatón, OTRA,* habiéndose indicado en el IPAT, que corresponde las conductas contempladas en el artículo 59 del Código Nacional de Tránsito, esto es, "*Limitaciones a peatones especiales"*.



DEL PEATÓN
401 PASAR SEMÁFORO EN ROJO Más
402 SALIR POR DELANTE DE UN VEHÍCULO Más
403 TRANSITAR POR SU DERECHA EN VÍAS RURALES Más
404 TRANSITAR POR LA CALZADA Más
405 JUGAR EN LA VÍA Más
406 CRUZAR EN DIAGONAL Más
407 PARARSE SOBRE LA CALZADA Más
408 CRUZAR EN CURVA Más
409 CRUZAR SIN OBSERVAR Más
410 CRUZAR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ Más
411 OTRAS Más

El artículo 59 de la Ley 769 de 2002, señala, respecto del peatón:

> *"ARTÍCULO 59. LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:*
>
> - *Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.*

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

- *Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.*

- *Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.*

- *Los menores de seis (6) años.*

- ***Los ancianos.***

(…) "

De acuerdo con lo anterior, en el caso que objeto de estudio, se logra establecer que el señor LEONEL GIRALDO MORALES, violó su deber de autoprotección, constituyéndose en causa determinante de su daño al desconocer las obligaciones que como pasajero le asisten, y que se enmarcan en las señaladas en el artículo 59 de la Ley 769 de 2002, específicamente, la que señala, que por su edad, esto es, 82 años, al momento de presentarse el accidente, es decir de cruzar la vía, debía estar acompañado por una persona mayor de 16 años.

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 su propia integridad física, al ejercer su rol de peatón.

De manera que la causa del fallecimiento del señor LEONEL GIRALDO MORALES**,** fue su propia imprudencia, al desconocer abiertamente su deber de autocuidado y autoprotección, al cruzar la vía, sin el acompañamiento de una persona mayor de edad, teniendo en cuenta que, por su edad, esto es, 82 años, se cataloga como un peatón con limitaciones, que debe ser protegido por la ley, como sucede en el presente caso, al exigirse, que personas de esta edad, deben estar acompañados por una persona mayor de 16 años, al momento de cruzar las vías.

Por consiguiente, se tiene que la causa determinante del daño, no se encuentra ni siquiera en el ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la conducción de buses articulados, por el contrario, es la conducta de la víctima, la que se convierte en 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*

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

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.)

En efecto, para que opere el hecho de la víctima como eximente de responsabilidad, es necesario determinar, en el caso concreto, si el proceder –activo u omisivo- de aquélla tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño, siendo procedente concluir que para que el hecho de la víctima tenga efectos liberadores de la responsabilidad estatal, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea la causa exclusiva, esto es, la causa única del daño y que constituya la raíz determinante del mismo; es decir la causa adecuada.

Atendiendo a lo anterior, una vez analizado el acervo probatorio obrante dentro del sub judice, es posible concluir que la causa del fallecimiento del señor LEONEL GIRALDO MORALES, se presentó por voluntad propia y directa de él misma, en su calidad de peatón, al asumir una actitud incorrecta y desacatar sus deberes como peatón: CAPITULO II. PEATONES. ARTÍCULO 59. LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES "*Los peatones que se enuncian a continuación deben ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años: (…) Los ancianos (…).*"

De lo narrado, se puede concluir sin lugar a duda, que el señor LEONEL GIRALDO MORALES, bajo su cuenta propia y riesgo decidió cruzar la vía, solo, omitiendo su deber de cuidado, siendo evidente que tal situación fue la causa determinante del accidente de tránsito, ya que con su actuar voluntario, imprudente, negligente y descuidado, determinó la consecución de las lesiones sufridas a causa de tal hecho y omisión, y su posterior deceso.

Lo anterior se corrobora, con el video que registro el siniestro, donde se observa que el señor LEONEL GIRALDO MORALES, aún seguía cruzando la vía, cuando el semáforo para peatones ya había pasado a rojo y el semáforo que permite el cruce de los carros, ya había pasado a verde, lográndose evidenciar igualmente, que antes del bus del SITP, ya habían cruzados otros vehículos, incluso una moto.

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



Captura de pantalla, segundos antes del accidente, donde se observa a los carros, haciendo el cruce en la intersección vial.



Captura de pantalla, segundos antes del accidente, donde se observa al peatón (círculo morado) y un carro, haciendo el cruce en la intersección vial (círculo fucsia).



Captura de pantalla, segundos antes del accidente, donde se observa al peatón (círculo rojo) y el bus del SITP (círculo amarillo), haciendo el cruce en la intersección vial.

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

Las anteriores imágenes, llevan a concluir sin lugar a dudas que el señor LEONEL GIRALDO MORALES, bajo su cuenta propia y riesgo decidió cruzar la vía, aun cuando ya habían cambiado los semáforos para los participantes de la vía, para el peatón en rojo y para los vehículos que van a cruzar la intersección en verde.

Es por ello por lo que, TRANSMILENIO S.A. no se encuentra llamada a responder por los daños causados por la PROPIA VÍCTIMA, pues como se ha demostrado es ella quien ha sido el responsable del daño ocasionado.

CONCLUSIÓN.

No existen elementos normativos ni probatorios que permitan establecer que el daño sufrido por el señor LEONEL GIRALDO MORALES, fue provocado directa o indirectamente por la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. TRANSMILENIO S.A.**, al contrario, se encuentra probado que mi representada ha cumplido eficiente y de manera oportuna con las competencias funcionales asignadas y adicionalmente no se configuran los elementos para determinar la responsabilidad, menos aún, cuando se encuentra configurada la causal de culpa exclusiva de la víctima.

PRUEBAS.

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

1. Documentales.

- Copia simple de la sentencia dictada en segunda instancia por el TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA- SECCIÓN TERCERA- SUBSECCIÓN B, 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: 2007-00137.

- Copia simple de la sentencia dictada en primera instancia por el JUZGADO SESENTA Y TRES ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUIDICIAL DE BOGOTÁ D.C., de fecha diecinueve (19) de marzo del 2019, debidamente ejecutoriada, dictada dentro del proceso en Acción de Reparación Directa, promovido por MARIA EUGENIA GUACAMENE CELEMIN Y OTROS, Radicación: 2017-00195

- Copia del Contrato de Concesión No. 003 del 2 de julio de 2010.

- Copia de la póliza de seguros de Responsabilidad Civil Extracontractual, cuyo asegurado es TRANSMILENIO S.A.

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

- Copia de la bitácora que recoge las circunstancias de tiempo, modo y lugar reportadas por el operador.
- Certificado de revisión técnico-mecánica.
- Licencia de tránsito No. 10017220862
- Tarjeta de operación No. 1839856.
- Manual de operaciones componente zonal.
- Certificados de capacitación del señor Fernando García Barrios.
- IPAT No. A001235692 del 15 de diciembre de 2020
- Video que registra el siniestro.

2. PRUEBA DE OFICIO.

- Solicitar a la Secretaría Distrital de Movilidad:

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

- Oficiar a LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. - ETIB S.A.S.-., con el fin de:

– Certifique la vinculación o contrato de trabajo con el señor Dawir Ávila García, vigente para el 15 de diciembre de 2020, indique cargo o labores desempeñados, tipo de contrato y duración de este.

– Certifique las capacitaciones que recibió el señor Dawir Ávila García, en el marco del contrato de concesión y en cumplimiento de las obligaciones contractuales.

– Aporte copias de las revisiones periódicas o reportes de revisiones técnicas o mecánicas realizadas al vehículo tipo BUS de placas VEM-254, vigente al 15 de diciembre de 2020.

– Copia autentica del SOAT correspondiente al vehículo placas VEM-254, vigente al día 15 de diciembre 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

- A SEGUROS DEL ESTADO, para que informe si se realizó reclamación por parte del demandante, que haya afectado el SOAT No. 14561100018680 o la póliza colectiva de pasajeros.

ANEXOS.

1. Copia del Acuerdo Distrital 04 de 1999 (febrero 4), del Concejo de Bogotá D.C., "*Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjunta mente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones.*"

2. 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*."

3. 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.*"

4. 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*."

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

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.

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 tapar 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.

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

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

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 [illegible] transporte público masivo de pasajeros y se trata de una

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.oo) M/CTE.

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.oo) 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.oo) 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.oo) 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).

- 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

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 especificas 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, [illegible] dar lugar a dicho vínculo con base en el acuerdo

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 vinculo contractual, es el llamado a garantizar el pago total del vinculo 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

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

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 vinculo obligacional legal o contractual imposibilita la génesis de la solidaridad que se depreca y, por ende, su concurrencia conjunta a la presunta reparación ordenada.

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 acecidos 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 respecto[1]:

> "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

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 jurisdiccionis, 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.

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 [illegible] indica que el accidente que dio origen a la

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 (Mattirolo).*

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

[illegible] dijo la Corte recientemente: 'Este

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 Estado[3].

---

[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.

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 términos[4]:

> 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 sostenido[5] 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.

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

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 BOLÍVAR 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 WILLIAN 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 hacía 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: SIRVASE 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.

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 1° 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 1°.-** Modificar el artículo tercero del Decreto 980 de 1997, el cual quedará así: "**Artículo 3°.-** En concordancia con lo dispuesto en el artículo 2° 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". (negrillas y subrayado fuera de texto).

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 represente 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.

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 si 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.

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

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 produjeren 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.

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, así[6]:

> **"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 garantía [6].
>
> 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 resolutiva sobre la segunda relación:*** *se aclara, si, 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".* (Negrillas 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,

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO SESENTA Y TRES ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ - "SECCIÓN TERCERA"

Bogotá D.C., Diecinueve (19) de Marzo de dos mil Diecinueve (2019)

Radicado:	**11001-33-43-063-2017-00195-00**
Demandante:	**MARÍA EUGENIA GUACANEME CELEMÍN Y OTROS**
Demandado:	**DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y OTROS**
Medio de control:	**REPARACIÓN DIRECTA**

Procede el despacho en primera instancia sin observar irregularidad en lo actuado, a proferir sentencia, con fundamento en lo establecido por el artículo 187 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por haberse agotado las etapas procesales ordinarias en el proceso de la referencia, conforme lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

DEL MEDIO DE CONTROL:

A través de apoderado judicial debidamente designado y en ejercicio del medio de control de **REPARACIÓN DIRECTA**, los señores **MARÍA EUGENIA GUACANEME CELEMÍN, LEIDY JOHANNA GUACANEME GUACANEME** y **MANUEL ANDRÉS GUACANEME GUACANEME** formulan demanda en contra del **DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DE MOVILIDAD,** el **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU,** la **EMPRESA DE RENOVACIÓN URBANA – ERU,** la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A.** y **CONSORCIO EXPRESS S.A.S.**, con el fin de obtener el reconocimiento de las siguientes:

1.1. PRETENSIONES:

1.1.1. Declarar que las demandadas son administrativa y solidariamente responsables por todos los perjuicios causados a los demandantes a causa del fallecimiento del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, el día 22 de julio de 2015, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 10 del mismo mes y año, en inmediaciones de la carrera 24 con calle 18 sur, barrio Restrepo de la ciudad de Bogotá, en el cual estuvieron involucrados un vehículo de servicio público de placas WDE 384, de propiedad de la concesionaria Consorcio Express S.A.S., y un vehículo de servicio particular de placas NQB 370.

1.1.2. Como consecuencia de la anterior declaración de responsabilidad, se ordene a las Entidades demandadas a pagar a los demandantes, las sumas equivalentes en salarios mínimos legales mensuales vigentes en su condición de directos perjudicados, como consecuencia del dolor, aflicción, angustia y repercusiones emocionales, causadas por la muerte de Manuel Alfredo Guacaneme Parra, por perjuicios morales. Igualmente perjuicios materiales, en un valor equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, para cada uno de los demandantes.

1.1.3. Condenar en costas a los demandados.

1.2. FUNDAMENTOS FÁCTICOS DE LAS PRETENSIONES:

De acuerdo con lo expuesto en la demanda, los hechos relevantes que fundamentan el presente proceso se sintetizan de la siguiente forma:

1.2.1. El día 10 de julio de 2015, se produjo un accidente de tránsito en la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá, en el cual se vieron involucrados los automotores de placas WDE 384, de servicio público conducido por el señor Jeison Julián Aguirre Rubio y NBQ 370, de servicio particular en el cual se movilizaba el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, quien por las graves lesiones sufridas, falleció el día 22 del mismo mes y año, en centro médico asistencial.

1.2.2. El vehículo de transporte masivo de pasajeros de placas WDE 384, hacía parte del parque automotor de propiedad del operador Consorcio Express S.A.S.

1.2.3. La causa eficiente y determinante para que se presentara el accidente de tránsito, obedeció a la violación de las normas de tránsito por parte del conductor de servicio público, como quiera que al momento de acercarse a la intersección vial, no redujo la velocidad.

1.2.4. La conducción de un vehículo automotor se considera como actividad riesgosa o peligrosa, lo cual impone a quien la ejerce un especial cuidado, lo cual fue omitido por el conductor del vehículo de servicio público, generando un nexo causal entre dicha omisión y la producción del accidente, que debido a las graves lesiones padecidas por el señor Guacaneme Parra, le ocasionó su deceso días después.

1.2.5. Entre los demandantes y el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, existía una excelente relación familiar donde imperaba el afecto, amor, ayuda mutua, comprensión y solidaridad, razón por la cual se han visto perjudicados por el deceso del primero de ellos, quien era el soporte y base central del hogar.

1.3. FUNDAMENTOS LEGALES Y ARGUMENTOS DE LA PARTE DEMANDANTE:

La parte demandante fundamenta sus pretensiones en el artículo 90 de la Constitución Política, para endilgar la responsabilidad deprecada en cabeza de las demandadas, como quiera que efectivamente se produjo un daño antijurídico a causa de las omisiones en que incurrieron.

Igualmente, argumenta que conforme a la jurisprudencia del Consejo de Estado, el presente asunto se enmarca dentro del régimen de responsabilidad por riesgo excepcional, máxime teniendo en cuenta que por tratarse de la prestación de un servicio público, la entidad debía asegurar su adecuada prestación.

II. TRÁMITE PROCESAL

La demanda fue presentada en la Oficina de Reparto el día 08 de agosto de 2017 y asignada a este Despacho Judicial según consta en acta individual de reparto de la misma fecha[1]; el cual la admitió mediante auto del 16 del mismo mes y año[2]; posteriormente, a

[1] Folio 71 Cuaderno Principal
[2] Folio 73 Cuaderno Principal

través de providencia del 11 de abril de 2018, se rechazó la reforma de la demanda respecto de incluir en la misma un demandado y se admitió frente a los hechos y las pruebas reformadas (fl. 240 C. Principal).

Dentro del término establecido para tal fin, las Entidades demandadas presentaron contestación de la demanda y su respectiva reforma, excepto el Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad, quien únicamente se pronunció frente a la demanda; tales contestaciones se surtieron de la siguiente manera: i) Instituto de Desarrollo Urbano "IDU" (fls. 103 a 109 y 256 a 263); ii) Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad (fls. 118 a 122); iii) Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá "ERU" (fls. 128 a 131 y 267 a 269); iv) Consorcio Express S.A.S. (fls. 172 a 168 y 250 a 255) y v) Empresa de Transporte del Tercer Milenio "Transmilenio S.A." (fls. 186 a 221 y 291 a 359).

Se corrió traslado de las excepciones propuestas por todas y cada una de las Entidades demandadas en las respectivas contestaciones de la demanda y su reforma (fls. 239 C. Principal y 123 C. Llamamiento en Garantía No. 1), frente a las cuales hubo pronunciamiento de la parte demandante.

Mediante auto del 09 de mayo de 2018, se admitió la solicitud de llamamiento en garantía solicitado por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio "Transmilenio S.A.", y en consecuencia, se vinculó a Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales (fls. 276 y 277 C. Principal), quien presentó contestación de la demanda (fls. 93 a 108 C. Llamamiento en Garantía No. 1).

Igualmente, mediante providencias de la misma fecha referida en precedencia, se admitieron las solicitudes de llamamiento en garantía solicitadas por el Instituto de Desarrollo Urbano "IDU" (fls. 10 y 11 C. Llamamiento en Garantía No. 1) y por el Consorcio Express S.A.S (fls. 11 y 12 C. Llamamiento en Garantía No. 2); en consecuencia, se vinculó a QBE Seguros S.A. y Seguros del Estado S.A., respectivamente, quienes presentaron contestación frente a la demanda y al llamamiento en garantía (fls. 16 a 36 C. Llamamiento en Garantía No. 1 y fls. 47 a 59 C. Llamamiento en garantía No. 2).

De las excepciones propuestas por los llamados en garantía, se corrió traslado (fls. 239 C. Principal y 123 C. Llamamiento en Garantía No. 1), frente a las cuales hubo pronunciamiento de la parte demandante respecto de las mismas.

2.1. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA, SU REFORMA Y DE LOS LLAMAMIENTOS EN GARANTÍA:

2.1.1. Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad (fls. 118 a 122 C. Ppal.)

El apoderado judicial de la entidad demandada inicia señalando que se opone a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones de la demanda, toda vez que del escenario probatorio arrimado no se desprende responsabilidad imputable a dicha Entidad, ni se presentan los elementos esenciales para la configuración de la obligación de reparar por parte del Estado, más aun cuando el Distrito Capital – Secretaría de Movilidad, no ha desarrollado ninguna conducta irregular que conlleve la causación de los perjuicios patrimoniales deprecados, es decir, de las circunstancias de hecho relatadas en la demanda, no se esgrime en modo alguno la configuración de un daño imputable a dicha Entidad.

Aunado a lo anterior, considera que en el presente asunto no existe nexo causal que involucre a dicha Entidad con los perjuicios sufridos por los demandantes, debido a que la organización, control y manejo propio de los buses articulados, biarticulados y alimentadores del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia se encuentra, en principio a cargo de la Empresa del Tercer Milenio Transmilenio S.A., siendo evidente que no tiene responsabilidad alguna, máxime cuando al analizar las competencias y facultades de la Entidad, no existe legitimidad en los hechos deprecados.

Finalmente, atendiendo a los hechos de la presente demanda, se avizora que la legitimidad en la causa por pasiva recae en el Consorcio Express S.A.S., la cual presta el servicio urbano de transporte público masivo de pasajeros, en virtud de un contrato de concesión en el cual se halla pactada una cláusula de indemnidad, por lo que la intervención de personal ajeno a esta entidad, excluye de manera clara la responsabilidad del Distrito Capital.

Por último, el apoderado judicial de la Entidad demandada propuso las siguientes excepciones:

- Falta de legitimación en la causa: Manifiesta que los hechos imputados no son de competencia del Distrito Capital de Bogotá; por cuanto el vehículo envuelto en el accidente objeto de debate, es de propiedad de un concesionario privado, el conductor no tiene relación laboral, ni contractual con la Entidad y la Secretaría Distrital de Movilidad no tiene a su cargo la administración y control en la operación de los buses articulados, biarticulados y alimentadores en el Distrito Capital.
- Culpa exclusiva de la víctima: Considera que es claro que el Informe Policial No. A 09677 del 10 de julio de 2015, es claro al establecer como hipótesis del accidente, la culpa exclusiva de la víctima, pues quien iba conduciendo el vehículo de placas NBQ 370, omitió la señal de pare ocasionando el siniestro que nos ocupa.

2.1.2. Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. (fls. 186 a 224 y 292 a 359 C. Ppal.)

En su contestación de demanda, la mandataria judicial precisa que ninguno de los vehículos del Sistema de Transporte Urbano Transmilenio S.A., se encuentra afiliado, adscrito o vinculado a dicha Entidad y tampoco existe relación laboral alguna con los conductores de los buses articulados operados por los concesionarios, siendo así que la operación, prestación y explotación del sistema público de transporte terrestre automotor urbano, son realizadas por los operadores bajo la figura de un Contrato de Concesión.

Aunado a lo anterior, señala que Transmilenio, por expresa disposición normativa, no presta el servicio de transporte terrestre de pasajeros y solamente le corresponde la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, pero no presta dicho servicio, y en consecuencia no tiene el control de la actividad de prestación del servicio de transporte, pues la prestación del servicio corresponde a la empresa concesionaria que ha recibido en concesión la prestación del mismo por su propia cuenta y riesgo.

En conclusión, aduce que Transmilenio S.A., no es una empresa que preste el servicio público de transporte terrestre de pasajeros. su razón de ser, su objeto social, la razón

de su existencia normativa se limita a la gestión, organización, planeación y control del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en razón de dichas funciones por lo tanto se limita su ámbito de responsabilidad y reitera que la entidad no presta el servicio de transporte público de pasajeros, no es afiliadora de vehículos, no es tampoco la empleadora de los conductores de los vehículos transportadores, ya que todas estas funciones y condiciones se encuentran a cargo de las empresas concesionarias del sistema.

Finalmente, afirma que no tiene lugar la responsabilidad civil por el hecho de otra persona respecto de Transmilenio S.A., 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 dependencia y control por parte de Consorcio Express S.A.S., sin que sobre ésta la Empresa Transmilenio ejerza funciones de vigilancia diferentes al control técnico de la operación en los términos del contrato de concesión.

Para reforzar sus argumentos, propone las excepciones que denominó:

- Falta de legitimación en la causa por pasiva con fundamento en la concesión para la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo del sistema Transmilenio: Aduce que Transmilenio S.A., no contempla la condición jurídica necesaria para estar legitimado por pasiva dentro de la presente acción, en tanto los hechos dañinos en que pretende fundarse la pretensión reparatoria no guardan relación con su actividad, con su régimen de competencias, ni con su capacidad jurídica, en virtud de la celebración del contrato de concesión No. 008 de 2010 suscrito con el operador concesionario Consorcio Express S.A.S.; en efecto, no existe factor de imputación ninguno por el cual dicha entidad deba responder por los daños sufridos por los demandantes.
- Hecho exclusivo y determinante de un tercero: Manifiesta que los daños cuya reparación se reclama, no son imputables jurídicamente a Transmilenio S.A., como quiera que el hecho determinante del accidente de tránsito es responsabilidad directa de un tercero.
- Culpa exclusiva de la víctima: Refiere que está acreditado que en el sub judice el señor Guacaneme Parra, violó su deber de autoprotección, constituyéndose en una causa determinante de su propio daño; así se denota en el Informe Policial No. A 09677 del 10 de julio de 2105, en el cual se establece como hipótesis del accidente de tránsito, que quien iba conduciendo el vehículo de placas NBQ 370, omitió la señal de pare ocasionando el siniestro.
- Ineptitud sustancial de la demanda: Argumenta carencia de fundamentos de hecho frente a dicha Entidad, pero de fondo sus argumentos tienden a demostrar que no existe prueba en el sub judice que acredite la responsabilidad de la entidad demandada; dicha excepción fue resuelta en la oportunidad correspondiente a la audiencia inicial, declarándose no probada.
- Inexistencia de prueba de hecho dañoso imputable a la Entidad: Indica que mediante la celebración del contrato de concesión No. 008 de 2010, se le otorgó la operación y prestación del servicio público esencial urbano masivo de pasajeros a Consorcio Express S.A.S., quien desarrolla dicha actividad por su propia cuenta y riesgo, desvirtuando la responsabilidad de Transmilenio S.A., al no poderse desbordar las obligaciones de dicho contrato.

2.1.3. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU (fls. 103 a 109 y 256 a 263C. Ppal.)

La apoderada judicial de dicha Entidad, manifiesta que se opone a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones por carecer de objeto y no tener sustento probatorio que le permita al demandante endilgar responsabilidad a la administración distrital y menos a la Entidad que representa.

Para reforzar sus argumentos defensivos, propuso las siguientes excepciones:

- Ausencia de nexo causal entre el daño causado y la responsabilidad endilgada al Instituto: Argumenta la excepción con fundamento en el artículo 90 constitucional, para señalar que el accidente en el que perdió la vida el señor Manuel Alfredo Guacaneme, no es imputable a la administración, estando ante una inexistencia de imputación, pues no se encuentran demostrados todos los elementos requeridos para declarar la responsabilidad del Estado.
- Hecho de un tercero: Dentro del presente asunto se configura un hecho determinante, cometido por un tercero cuyo actuar determinó el resultado; por una parte está el conductor del vehículo de servicio público que venía manejando con exceso de velocidad, rompiéndose el nexo causal e imposibilitando la atribución de responsabilidad de la Entidad, más aun cuando los hechos se alejan de la órbita de previsión y control de la misma.
- Falta de legitimación en la causa: Considera que los hechos imputados no son de competencia de la Entidad, pues los hechos y los vehículos objeto del accidente son de propiedad de una empresa privada y quien conducía el vehículo, no posee ninguna relación laboral, ni contractual con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y tampoco tiene a cargo la administración y control de la operación de los buses articulados, biarticulados y alimentadores en el Distrito Capital.
- Culpa exclusiva de la víctima: Indica que el Informe Policial No. A 09677 del 10 de julio de 2015, establece como hipótesis del accidente, la culpa exclusiva de la víctima, quien iba conduciendo el vehículo de placas NBQ 370 y quien omitió la señal de pare ocasionando el siniestro que nos ocupa.

2.1.4. Empresa de Renovación Urbana – ERU (fls. 128 a 131 y 267 a 274 C. Ppal.)

Dicha Entidad, a través de su apoderado considera que, la función de esta Empresa es generar zonas de desarrollo urbano y ser un banco de tierras para la ciudad de Bogotá, sin injerencia alguna en las actividades propias del servicio de transporte público urbano, razón por la cual se opone a todas y cada una de las pretensiones de la demanda respecto de su responsabilidad

Como excepciones propone:

- Carencia de legitimación en la causa por pasiva, inexistencia de la relación causal y de la imputación: Indica que en el presente proceso no existe una relación causal entre los hechos ocurridos, los presuntos perjuicios causados y la Entidad representada, por tanto conforme a las directrices del artículo 90 de la Constitución Política, no es procedente imputar ningún tipo de responsabilidad a la demandada Empresa de Renovación Urbana.
- Responsabilidad de la víctima: Manifiesta que si bien los hechos enunciados pueden llegar a constituir la realización de una actividad peligrosa, de la cual podría

derivarse una responsabilidad objetiva, es necesario destacar que la víctima también se encontraba ejerciendo la misma actividad.

2.1.5. Consorcio Express S.A.S. (fls. 163 a 168 y 250 a 255 C. Ppal.)

En términos generales, su apoderada judicial manifiesta que se opone a todas las pretensiones de la demanda, pues dicho Consorcio no se encuentra obligado a efectuar pago alguno por los hechos acaecidos que se debaten.

Como excepciones propone las que denomina:

- Culpa exclusiva de la víctima: Para el caso concreto, señala que el hoy occiso Manuel Alfredo Guacaneme, quien conducía uno de los vehículos involucrados en el accidente, omitió la señal de pare ubicada sobre la vía por la cual se desplazaba, razón por la cual el Patrullero de Tránsito de la Policía Nacional, codificó el accidente en la causal 112; siendo tal actuar, imprudente, negligente y determinante en la causación del hecho dañoso.
- Inexistencia de prueba de la culpa en cabeza del Consorcio: Argumenta que en el caso que nos ocupa, señala el informe del accidente de tránsito que respecto del señor Manuel Guacaneme, fue codificado con el numeral 112 que estipula el desobedecer señales, para el caso concreto, el pare ubicado en la vía por la cual se desplazaba; por tanto, se llega a la certeza respecto de la culpa exclusiva del hoy fallecido.
- Compensación de culpas: Solicita que en el hipotético caso de considerar que existe culpa en cabeza del operador del vehículo, se tenga en cuenta que el señor Manuel Guacaneme, excedió el riesgo que le era permitido al desconocer la señal de pare ubicada en la vía por la cual conducía y que le obligaba detener su marcha por completo conforme a las normas del Código Nacional de Tránsito, a efectos de reducir sustancialmente una eventual condena, pues su conducta contribuyó a la producción del hecho dañoso.

2.1.6. QBE Seguros S.A. (fls. 16 a 36 C. Llamamiento en Garantía No. 1)

El llamado en garantía Seguros del Estado S.A., efectúa contestación a la demanda, su reforma y al llamamiento que le fue efectuado, precisando que se opone a las pretensiones de la demanda y del llamamiento en garantía, por considerar que no existen los elementos de la responsabilidad frente al Instituto de Desarrollo Urbano, razón por la cual presenta las siguientes excepciones:

- Falta de jurisdicción: Considera que las entidades Instituto de Desarrollo Urbano "IDU", Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá "ERU" y Empresa de Transporte del Tercer Milenio "Transmilenio S.A.", no prestan el servicio de transporte directamente, ni realizan la conducción de vehículos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público "SITP", por tanto no pueden asumir la responsabilidad que se pretende, siendo ésta una función que le compete únicamente al Consorcio Express S.A.S., como entidad privada, razón por la cual no se configura el fuero de atracción y quien debe conocer el presente litigio es la Jurisdicción Civil; dicha excepción fue declarada como no probada en la audiencia inicial.

- Falta de legitimación den la causa por pasiva del IDU: Aduce que la relación entre los demandantes y dicha Entidad ex inexistente, como quiera que no se encuentra ningún vínculo laboral, ni contractual que justifique la comparecencia del Instituto en este proceso, más cuando éste no presta servicio alguno de transporte, ni realiza la conducción de vehículos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público.
- Inexistencia de responsabilidad administrativa del IDU por ausencia de elementos constitutivos de la misma: Precisa que no existe acción, ni omisión alguna por parte de dicho Instituto en el accidente acaecido el día 10 de julio de 2015, pues reitera que dentro de sus funciones no se le facultó para la prestación del servicio de transporte, ni la conducción de vehículos asociados al Sistema Integrado de Transporte Público.
- Culpa exclusiva de la víctima: Refiere que la conducta del hoy fallecido Manuel Alfredo Guacaneme Parra, transgredió el Código Nacional de Tránsito al no respetar la señalización de pare que existía en la intersección del lugar de los hechos, configurándose una culpa exclusiva de la víctima, la cual exonera de responsabilidad a las entidades demandadas.
- Causal de exoneración por el hecho de un tercero: El IDU no puede ser declarado responsable en tanto que el presunto daño reclamado, deriva del actuar del señor Jeison Julián Aguirre Rubio, quien conducía el vehículo de placas WDE 384, de propiedad y afiliado a la empresa Consorcio Express S.A., siendo así que la responsabilidad, de existir, será del resorte exclusivo de la empresa afiliadora y propietaria del vehículo.
- Colisión de actividades peligrosas y compensación de culpas: Argumenta que dado que el accidente de tránsito se produjo entre dos vehículos, ambos en movimiento, existe una colisión de actividades peligrosas, que neutraliza la presunción de la culpa, por lo cual son los demandantes los que deben acreditar la culpabilidad, lo cual hasta el momento no ha acontecido; sin embargo, de llegar a declararse probada la responsabilidad, se debe decretar una reducción de la indemnización en razón de la participación de la víctima en la producción del resultado.
- Independencia de la relación entre aseguradora e Instituto de Desarrollo Urbano, frente a la relación entre los demandantes y éste: Expresa que la responsabilidad que le pueda incumbir a QBE Seguros S.A., está delimitada por el contrato de seguro celebrado, de donde emana la eventual responsabilidad, la cual debe ceñirse al alcance del riesgo asegurado, las exclusiones establecidas en la póliza, su vigencia, los valores asegurados, entre otros.
- Inexistencia de cobertura: Manifiesta que QBE ampara los perjuicios causados por el IDU dentro o fuera de sus instalaciones, en el desarrollo de sus actividades, los actos de sus empleados o funcionarios, dentro o fuera del territorio nacional; por tanto, como dicha entidad no causó un perjuicio a los demandantes y los presuntos perjuicios no se generaron en desarrollo de actividades propias relacionadas con el objeto del Instituto, el accidente de tránsito no se encuentra cubierto dentro de la póliza de seguro.
- Existencia de coaseguro, obligación conjunta y no solidaria: la póliza de seguro tiene un coaseguro pactado con Generali Colombia Seguros Generales S.A. y AIG Colombia Seguros Generales S.A., por tanto, para efectos indemnizatorios cada coaseguradora se entiende que concurre conforme a su importe y no la totalidad de la obligación, siendo así que la proporción en caso de que QBE sea condenado debe ser solo del 60%.
- La póliza de seguro solo opera en exceso del seguro de automóviles: Indica que antes de afectar de cualquier forma la póliza de seguro expedida por QBE, se hace

imperativo afectar los amparos existentes en las pólizas de seguros de automóviles.

- Coexistencia de seguros: Afirma que respecto del objeto del presente litigio, existen otras pólizas de seguro de responsabilidad civil extracontractual que podrían verse afectadas en el caso en que se condene a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., o a la sociedad Consorcio Express S.A.S., específicamente las pólizas expedidas por Seguros del Estado S.A. y Nacional de Seguros S.A., en virtud del contrato de concesión No. 008 del 17 de noviembre de 2010.
- Límite al valor asegurado respecto de vehículos no propios: Arguye que en el improbable evento en que se llegare a declarar que existe responsabilidad del IDU en virtud del actuar del conductor del vehículo de placas WDE 384, el cual es propiedad de la sociedad Consorcio Express S.A.S., QBE sólo respondería por el 60%, la suma de $610.000.000, siempre y cuando se hayan agotado primero los valores asegurados en las pólizas de automóviles y se haya realizado la proporción de la condena en virtud de la coexistencia de seguros.
- Limitación contractual al monto indemnizable y alcance máximo de una hipotética condena: Considera que en caso de condenarse a QBE, el monto a indemnizar por parte de esta aseguradora está restringido por el 60%, límite del valor asegurado pactado en la póliza.
- Ausencia de demostración del siniestro: Expresa que en el presente asunto no se ha cumplido con la carga probatoria que les impone la ley y el contrato de seguro de probar el siniestro, pues no existe certeza respecto de la responsabilidad que le asiste al IDU y no se ha demostrado la existencia de los daños referidos en las pretensiones de la demanda.
- Cobro de lo no debido: Indica que QBE no debe suma alguna de dinero a los demandantes, ni al IDU.
- Inexistencia de mora sin incumplimiento: Precisa que como no hay incumplimiento alguno por parte de QBE, no hay lugar al pago de intereses moratorios de ninguna clase.

2.1.7. Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales (fls. 93 a 108 C. Llamamiento en Garantía No. 1)

El mandatario judicial de dicha aseguradora indica que se opone a las pretensiones de la demanda y del llamamiento que le hiciera la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., como quiera que en el presente asunto no se encuentra acreditara la responsabilidad por parte de ninguna de las demandadas, al presentarse una culpa exclusiva de la víctima; adicionalmente, propone las excepciones que denomina:

- Límite del valor asegurado: Hace consistir la excepción en el hecho que la aseguradora responderá dentro de los términos cuantitativos y económicos derivados de la vigencia del contrato de seguros y en virtud del mismo, no está obligada a pagar más allá del valor asegurado, descontando el deducible pactado y dentro del sub límite por evento.
- Disponibilidad de pago y agotamiento del valor asegurado: Precisa que en caso de proferirse fallo condenatorio, Nacional de Seguros S.A., sólo responderá hasta el valor asegurado, siempre y cuando éste no se encuentra agotado.
- Límite de responsabilidad de la aseguradora: Considera que en el evento de una sentencia desfavorable, la aseguradora no podrá comprender riesgos no cubiertos, riesgos expresamente excluidos del contrato de seguro e igualmente precisa que,

la suma asegurada está sujeta a modificaciones en el sentido de disminuirse este monto, en la medida en que se paguen indemnizaciones por concepto de siniestros durante la vigencia de la póliza.

- Culpa exclusiva de la víctima: De las pruebas aportadas, se observa que el día 10 de julio de 2015, el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra se encontraba conduciendo la camioneta de placas NQB 370 y en la intersección de la carrera 24 con calle 18 sur, donde existe una señal de pare para detención obligatoria, la misma fue omitida generando el accidente de tránsito; por tanto, derivado de su imprudencia, negligencia e impericia en la conducción del vehículo, se produjo el accidente causando su propio daño.
- Responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas concurrentes: Indica que dentro del sub judice se presenta una concurrencia de actividades peligrosas, pues tanto el demandante como el demandado, se encontraban conduciendo vehículos automotores, de tal manera, corresponde al juez determinar el grado de responsabilidad en la ocurrencia de los hechos.
- Imposibilidad de comprobar perjuicios materiales: Argumenta que en el presente asunto, no existe prueba de la existencia de los perjuicios materiales, ni argumentos que los sustenten y por tanto, no pueden ser reconocidos los mismos.
- Inepta demanda por falta de legitimación en la causa por pasiva: Precisa para el efecto que en el acápite de declaraciones y condenas se efectúa una narración de hechos que no tienen nada que ver con las pretensiones y aduce que en la demanda no existe razón por la cual el Distrito Capital de Bogotá – Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano "IDU", estén llamados a responder dentro del proceso, pues sobre ellos no cabe responsabilidad alguna al no ser parte de sus competencias. Al respecto, dicha excepción, fue resuelta en la oportunidad pertinente, correspondiente a la audiencia inicial, siendo declarada como no probada.

2.1.8. Seguros del Estado S.A. (fls. 47 a 59 C. Llamamiento en Garantía No. 2)

Igualmente dicha Entidad, contesta tanto la demanda como el llamamiento en garantía, argumentando que se opone a las pretensiones de la demanda y su reforma, por cuanto no tienes sustento probatorio; por otra parte, indica que en el contrato de seguro suscrito entre Consorcio Express S.A.S. y Seguros del Estado, en los cuales se amparó la eventual responsabilidad civil extracontractual del vehículo de placas WDE 384 y de la empresa, no todos los conceptos indemnizatorios fueron objeto de aseguramiento de la póliza, por lo que en caso de condena, el llamado en garantía sólo puede entrar a asumir los conceptos previamente contratados en la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual para transportadores de vehículos de servicio público No. 21-30-101001215.

Como excepciones propone:

- Configuración de la causal eximente de responsabilidad de hecho de la víctima: Indica que en el presente asunto, una vez analizada la documentación soporte de la demanda, se efectuó una verificación visual del lugar del accidente llegando a la conclusión que el señor Jeison Julián Aguirre Rubio, conductor del vehículo de servicio público no es responsable, por cuanto del mencionado análisis se desprende que el origen de la ocurrencia del accidente fue la conducta desplegada por el conductor de la camioneta de placas NQB 370, el señor Manuel Alfredo Guacaneme, quien de manera imprudente e intempestiva procede a cruzar la intersección de la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá,

desobedeciendo la prelación que le correspondía al vehículo de servicio público asegurado en dicha compañía y desobedeciendo la señal reglamentaria de pare que le era exigida, provocando el desafortunado accidente, situación que se encuentra corroborada en el respectivo informe de accidente de tránsito, donde se imputa la causa eficiente del accidente de tránsito a la víctima.

- Reducción de indemnización por concurrencia de culpas entre los conductores de los vehículos: Expresa que analizadas las circunstancias modo de la ocurrencia del accidente de tránsito, se observa que la conducta desplegada por el conductor de la camioneta de placas NBQ 370, tuvo incidencia en el accidente, puesto que el mismo desconoció las reglas impuestas para la conducción de vehículos, incumpliendo las normas del Código Nacional de Tránsito, máxime cuando el mismo realizaba una actividad peligrosa siéndole exigible cumplir las normas exigidas para la conducción de vehículos, circunstancia que incrementó el riesgo y es causa eficiente del accidente, por tanto en caso de acceder a las pretensiones, debe descontarse un porcentaje importante ante la incidencia parcial de la conducta del mismo en la eventual responsabilidad.
- Límite de responsabilidad de la póliza de responsabilidad civil extracontractual para transportadores de pasajeros en vehículos de servicio público No. 21-30-101001215: Expresa que Seguros del Estado S.A., expidió la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual para Transportadores de Pasajeros en Vehículos de Servicio Público No. 21-30-101001215, con vigencia del 23 de mayo de 2015 al 23 de mayo de 2016, en la cual se aseguró el vehículo de placas WDE 384 con unos límites asegurados, expresados en salarios mínimos legales mensuales vigentes y que para la época de los hechos el objeto de afectación correspondía al de muerte o lesiones a dos o más personas, equivalente a 60 salarios mínimos legales mensuales vigentes, limitando la cobertura al valor de $38.661.000 conforme a las condiciones generales y específicas de la póliza.
- Inexistencia de obligación solidaria de Seguros del Estado S.A.: Afirma que Seguros del Estado S.A., ostenta la calidad de llamada en garantía, pero esto no implica que a la aseguradora se le haga extensible la calidad de tercero civilmente responsable pues su presencia en el proceso tiene como origen la celebración de un contrato de seguro bajo unas condiciones específicas suscritas con el propietario y/o empresa afiliadora del vehículo asegurado; por tanto, en caso de proferirse una sentencia condenatoria la misma no puede vincular a la aseguradora de forma solidaria.
- Inexistencia de la obligación: Manifiesta que propone dicha excepción de acuerdo a lo que resulte probado dentro del proceso.

Siguiendo con el trámite del proceso, mediante auto del 24 de octubre de 2018[3], se fijó fecha y hora para llevar a cabo audiencia inicial, siendo practicada la misma el día 31 del mismo mes y año.

2.2. AUDIENCIA INICIAL (fls. 1 a 10 C. Ppal. No. 2):

La audiencia inicial se llevó a cabo en la fecha previamente establecida y conforme a lo rituado en el artículo 180 del CPACA, se procedió al saneamiento del proceso, se resolvieron las excepciones previas, se fijó el litigio, se tuvo por fallida la etapa conciliatoria, se incorporaron las pruebas aportadas por las partes, se decretaron algunas solicitadas por las mismas y se señaló fecha para llevar a cabo la audiencia de pruebas.

[3] Folio 413 Cuaderno Principal

2.3. AUDIENCIA DE PRUEBAS (fls. 161 a 165 C. Ppal. No. 2):

La audiencia de pruebas se llevó a cabo el 05 de febrero de 2019, en la misma se verificó el recaudo de las pruebas documentales, se aceptó el desistimiento de la prueba pericial, de algunos documentos requeridos, de la prueba testimonial y de los interrogatorios de parte decretados, se declaró la preclusión del término probatorio y se corrió traslado al Delegado del Ministerio Público para que emitiera concepto si a bien lo tenía y a las partes para que presentaran sus alegatos de conclusión por escrito, disposición frente a la cual se pronunciaron todas las entidades demandadas y los llamados en garantía, tal y como se evidencia en constancia secretarial obrante a folio 216 del Cuaderno Principal No. 2.

2.4. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Las partes procesales, se pronunciaron en los términos que a continuación se indican:

2.4.1. PARTE DEMANDADA Y LLAMADOS EN GARANTÍA

2.4.1.1. Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad (fls. 183 y 184 C. Ppal. No. 2):

El mandatario judicial, expone como alegatos conclusivos argumentos símiles a los expuestos en la contestación de la demanda y reitera su oposición a la prosperidad de las pretensiones, toda vez que del escenario probatorio, no se desprende responsabilidad en cabeza de dicha Entidad, teniendo en cuenta que no goza de legitimación en la causa para responder por daños deprecados.

2.4.1.2. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU (fls. 185 a 188 C. Ppal. No. 2):

A través de su apoderado, invoca similares argumentos a los de la contestación de la demanda, insistiendo que las pretensiones no tienen vocación de prosperidad, toda vez que el accidente de tránsito en el que se produjeron los perjuicios que se reclaman y que le causaron la muerte al señor Guacaneme Parra, al mando de su vehículo de placas NQB 370, tuvo como causa exclusiva una inadecuada conducción de su automotor, debido a su falta de precaución.

2.4.1.3. Consorcio Express S.A.S. (fls. 189 a 191 C. Ppal. No. 2):

El apoderado judicial de la Entidad Consorcio Express S.A.S., presenta sus alegatos conclusivos, reiterando que en el plenario existen un conjunto de elementos que denotan que los demandados no tuvieron responsabilidad en la ocurrencia del accidente, por cuanto el mismo fue producto de la impericia, imprudencia, negligencia y vulneración de las normas de tránsito por parte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, quien desatendió la señal de pare, generando su fatal desenlace.

2.4.1.4. Empresa de Renovación Urbana - ERU (fls. 192 a 197 C. Ppal. No. 2):

Su apoderado judicial, trae a colación los mismos argumentos presentados con la contestación de la demanda y su reforma, reiterando que dicha Entidad no se encuentra legitimada en la causa para responder por los perjuicios deprecados, ni le asiste ningún tipo de responsabilidad por los hechos acaecidos respecto del accidente de tránsito en el que perdió la vida el señor Guacaneme Parra.

2.4.1.5. Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. (fls. 198 a 206 C. Ppal. No. 2):

La apoderada judicial, como alegatos de conclusión trae a colación idénticos argumentos a los expuestos en la contestación de la demanda, reiterando las excepciones propuestas.

2.4.1.6. Seguros del Estado S.A. (fls. 207 a 215 C. Ppal. No. 2):

La apoderada judicial del llamado en garantía presenta alegatos de conclusión, con similares argumentos a los esbozados en la contestación de la demanda y del referido llamamiento, reiterando que en el sub judice resulta improcedente reconocer la indemnización de perjuicio alguno, teniendo en cuenta que existe una causal eximente de responsabilidad consistente en el hecho de la víctima, rompiéndose el nexo causal con las entidades demandadas.

2.4.1.7. QBE Seguros S.A. (fls. 171 a 178 C. Ppal. No. 2):

Dicha aseguradora, a través de su apoderado expone idénticos argumentos a los esbozados en la contestación de la demanda, la reforma y del llamamiento, reiterando todas y cada una de las excepciones allí propuestas.

2.4.1.8. Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales (fls. 179 a 182 C. Ppal. No. 2):

El mandatario judicial de la aseguradora, reitera las excepciones propuestas en la contestación de la demanda y del llamamiento en sí, considerando que no hay lugar al pago de indemnización alguna dentro del sub judice.

En ese orden de ideas, surtido el trámite procesal, el Despacho procede a elaborar las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

3.1. DE LA COMPETENCIA

Éste Despacho es competente en primera instancia para conocer y decidir el presente medio de control, conforme a lo dispuesto en el numeral 6° del artículo 155 del CPACA, toda vez que al momento de presentar la demanda, las pretensiones deprecadas (atendiendo el valor de la pretensión mayor) no superan los quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, y de conformidad con el numeral 6° del artículo 156 del CPACA, como quiera que la ocurrencia de los hechos objeto de debate, tuvo lugar en la ciudad de Bogotá.

3.2. CUESTIONES PREVIAS (EXCEPCIONES PROPUESTAS)

3.2.1. Falta de legitimación en la causa por pasiva

En las respectivas contestaciones de la demanda, su reforma y de los llamamientos en garantía, el Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, la Empresa de Renovación Urbana – ERU y QBE Seguros S.A. respecto del IDU, propusieron la excepción de "falta de legitimación en la causa por pasiva", aduciendo que no se evidencia

el nexo causal que las involucre respecto de los presuntos daños sufridos por los demandantes, como quiera que los hechos en que se fundan las pretensiones, no guardan relación alguna con las actividades y funciones que desarrollan, pues la operación y el desarrollo material del sistema de transporte, se encuentra a cargo de los concesionarios, en el caso concreto del Consorcio Express S.A.S.

Así las cosas, este despacho considera pertinente traer a colación la noción de legitimación en la causa, entendida por el H. Consejo de Estado como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso"[4], en consecuencia, la misma consiste en la posibilidad que tiene la persona de formular o controvertir las pretensiones contenidas en la demanda por ser el sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida en el proceso.

A su vez, dentro de dicho concepto, se vislumbra la denominada legitimación de hecho, la cual hace referencia a la relación procesal existente entre demandante y demandado, que nace con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio, la cual los faculta para intervenir en el trámite del proceso y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; y por otra parte, existe la legitimación material, que requiere ya de la existencia de una conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, motivo por el cual, se considera como un presupuesto para dictar sentencia.

En tal sentido, de las manifestaciones expuestas por las demandadas, se resolverán las excepciones propuestas así:

- Respecto del Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad:

Sea lo primero indicar que, a través del Acuerdo 257 de 2006, se creó la Secretaría Distrital de Movilidad, como un organismo del sector central con autonomía administrativa y financiera, cuyo objeto primordial consiste en orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior, garantizando la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

Pues bien, en cumplimiento y desarrollo de dicho Acuerdo, la Alcaldía Mayor del Distrito Capital, expidió el Decreto 567 del 29 de diciembre de 2006, adoptando la estructura organizacional y las funciones de dicha Secretaría, entre las cuales se describe, entre otras:

> *"ARTÍCULO 2°. FUNCIONES. La Secretaría de Movilidad tiene las siguientes funciones básicas:*
>
> *a) Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.*

[4] Consejo de Estado, sentencia del 12 de agosto de 2014, radicación No. 73001233100020000265 4, Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

b) Fungir como autoridad de tránsito y transporte

c) Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción. mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.

(..)".

- Respecto del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, propuesta igualmente por el llamado en garantía QBE Seguros S.A.:

Por su parte, el Concejo Distrital Especial de Bogotá, expidió el Acuerdo 19 de 1972, creando y reglamentando el funcionamiento del Instituto de Desarrollo Urbano, como un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, en cuyo artículo 2º dispone:

"El Instituto atenderá la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación, para la cual tendrá las siguientes funciones:

1. *Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.*

2. *Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, remodelación.*

3. *Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.*

4. *Colaborar con la Secretaría de Obras Públicas, en el mantenimiento y conservación de vías.*

5. *Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.*

6. *Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.*

7. *(...)".*

En efecto, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 19 del 06 de octubre de 1972 y el Decreto 980 del 10 de octubre de 1997, corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano el mantenimiento, rehabilitación, reparación, reconstrucción y 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.

- Respecto de la Empresa de Renovación Urbana - ERU:

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, fue creada por el Concejo de Bogotá, mediante Acuerdo 33 de 1999, como una empresa industrial y comercial del Distrito Capital, con el objeto de gestionar, liderar, promover y coordinar mediante sistemas de cooperación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras, la ejecución de actuaciones urbanas integrales para la recuperación y transformación de sectores deteriorados del suelo urbano y para el desarrollo de proyectos estratégicos en suelo urbano y de expansión con el fin de mejorar la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. En desarrollo de dicho objeto, le fueron encomendadas las siguientes funciones:

> *"1. Gestionar, liderar, promover y coordinar programas y proyectos urbanísticos en el Distrito Capital, los entes territoriales y la Nación, bien sea de renovación, desarrollo o cualquiera otro tratamiento urbanístico que se prevea para los suelos objeto del proyecto de acuerdo con la política pública del Sector del Hábitat y a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.*
>
> *2. Estructurar, formular y tramitar hasta su adopción ante las autoridades competentes, los proyectos de decreto que adopten planes parciales, actuaciones urbanas integrales y en general los instrumentos de planificación intermedia requeridos para el cumplimiento de su objeto, y proceder a su ejecución una vez sea adoptados, de acuerdo con la política pública del Sector del Hábitat y a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.*
>
> *3. Preparar, tramitar y someter a consideración de la autoridad competente, los proyectos de delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística respecto de predios que conforme con las normas sean aptos para el cumplimiento de su objeto.*
>
> *4. Presentar para la aprobación de la autoridad de planeación correspondiente, los proyectos de reajuste de tierras o integración inmobiliaria, o coordinar la cooperación entre partícipes cuando el reajuste de tierras no sea necesario dentro de las Unidades de Actuación Urbanística, respecto de predios que conforme a las normas sean aptos para el cumplimiento de su objeto, así como coordinar los procesos necesarios para su formalización e implementación.*
>
> *5. Adquirir por enajenación voluntaria o mediante los mecanismos legales de expropiación judicial o administrativa, los inmuebles que requieren para el cumplimiento de su objeto o los que se requieran para la ejecución de unidades de actuación urbanística, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.*
>
> *(...)".*

Así las cosas, de la normativa referida en precedencia, considera el despacho que le asiste razón al Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad, al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y su llamado en garantía y a la Empresa de Renovación Urbana - ERU, en cuanto dichas Entidades no contemplan la condición jurídica necesaria para actuar como parte demandada dentro del proceso de la referencia, toda vez que la situación fáctica y las pretensiones invocadas no guardan relación alguna con las actividades desempeñadas, ni las funciones propias de cada una de las referidas entidades, máxime teniendo en cuenta que por expresa disposición legal, las funciones propias de la

prestación del servicio de transporte público fueron delegadas a la Empresa de Transporte de Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

En consecuencia, se declarará probada la falta de legitimación en la causa por pasiva del Distrito Capital de Bogotá - Secretaria Distrital de Movilidad, del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y su llamado en garantía y de la Empresa de Renovación Urbana - ERU tornándose innecesario realizar el estudio de las excepciones propuestas por las mismas.

- Respecto de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.:

Al respecto, es preciso indicar que dicha Empresa, se creó mediante el Acuerdo No. 04 de 1999, correspondiéndole como su objeto principal 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 dentro de sus funciones, entre otras, las que se describen a continuación:

> *"Artículo 3. Funciones. En desarrollo de su objeto, corresponde a TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones: (...).*
>
> *a) 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.*
>
> *(...).*
>
> *b) 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 cumplimiento de dichas funciones, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., celebró con Citimóvil S.A., el contrato de concesión No. 450 de 2003, para la prestación del servicio público de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros en el sistema de Transmilenio, cuyo objeto consistía en "*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 previstas en el contrato respectivo, otorgándosele al concesionario el permiso de operación para la prestación del servicio de transporte público terrestre 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 (...)".*

Bajo los anteriores argumentos, se concluye que si bien la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., no tenía dentro de sus funciones específicas la prestación y operación directa del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros, el Acuerdo No. 04 de 1999, le otorgó la posibilidad de celebrar contratos para la buena prestación de dicho servicio, competencia que fue igualmente concedida en el Decreto 831 de 1999, por lo tanto, al celebrarse un Contrato de Concesión con el Consorcio Express S.A.S., para la prestación de un servicio público, no hay lugar a declarar probada la falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la entidad, pues en aplicación del principio de solidaridad, es menester analizar si efectivamente la entidad demandada desplegó todas las actuaciones que se encontraban

a su alcance para brindar una eficiente prestación del servicio de transporte público a los pasajeros del sistema integrado de transporte masivo.

En este orden de ideas, se declarará no probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por dicha Entidad.

3.2.2. Hecho exclusivo y determinante de un tercero, culpa exclusiva de la víctima y configuración de la causal eximente de responsabilidad de hecho de la víctima.

Respecto de las referidas excepciones propuestas por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., el Consorcio Express S.A.S., Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales y Seguros del Estado S.A., como quiera que las mismas constituyen causal eximente de responsabilidad, serán analizadas siempre y cuando se encuentre probada la responsabilidad extracontractual de dichas entidades.

3.2.3. Inexistencia de prueba de hecho dañoso imputable a la Entidad, Inexistencia de prueba de la culpa en cabeza del Consorcio y Compensación de culpas.

Frente a dichas excepciones propuestas por la Empresa de Transportes del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y el Consorcio Express S.A.S., se debe manifestar que al revisar los argumentos de cada una de ellas, se encuentra que en las mismas no se están exponiendo hechos nuevos que pretendan enervar las pretensiones, sino que hacen parte de los argumentos de defensa de las Entidades; razón por la cual, considera este Despacho que no merecen un pronunciamiento previo a esta altura procesal y por tanto, se diferirá su estudio al momento de analizar el fondo del sub judice.

3.2.4. Límite del valor asegurado, Disponibilidad de pago y agotamiento del valor asegurado, Límite de responsabilidad de la aseguradora, Responsabilidad civil extracontractual en actividades peligrosas concurrentes, Imposibilidad de comprobar perjuicios materiales, Reducción de indemnización por concurrencia de culpas entre los conductores de los vehículos, Límite de responsabilidad de la póliza de responsabilidad civil extracontractual para transportadores de pasajeros en vehículos de servicio público No. 21-30-101001215, Inexistencia de obligación solidaria de Seguros del Estado S.A., e Inexistencia de la obligación.

Como quiera que dichas excepciones fueron propuestas por los llamados en garantía Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales y Seguros del Estado S.A., no se efectuará su análisis en esta etapa procesal, sino que se diferirá su estudio siempre y cuando se encuentre demostrada la responsabilidad de las entidades que las convocaron al proceso.

3.3. PRESUPUESTOS PROCESALES DEL MEDIO DE CONTROL

Por otra parte, previo a analizar el fondo del presente asunto, resulta pertinente pronunciarse sobre la procedencia del medio de control, la legitimación en la causa por activa y por pasiva, el cumplimiento del requisito de procedibilidad de conciliación extrajudicial y la caducidad, advirtiendo que en el sub judice, se cumplieron dichos presupuestos.

3.3.1. DE LA REPARACIÓN DIRECTA:

Considera esta Dependencia Judicial, que el medio de control con pretensión de reparación directa instaurado (artículo 140 del CPACA) es procedente, toda vez que por

esta vía se pretende el resarcimiento patrimonial de los perjuicios ocasionados a los demandantes, derivados de la muerte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, como consecuencia del accidente de tránsito sufrido el día 10 de julio de 2015, en la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá, en el cual se vieron involucrados los automotores de placas WDE 384, de servicio público conducido por el señor Jeison Julián Aguirre Rubio y NBQ 370, de servicio particular conducido por la propia víctima.

3.3.2. REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD CONCILIACIÓN EXTRAJUDICIAL:

En el presente caso se cumple dicho presupuesto procesal del medio de control de reparación directa, como quiera que a folios 48 a 50 del Cuaderno Principal, obra la solicitud de conciliación extrajudicial ante la Procuraduría 135 Judicial II para Asuntos Administrativos con radicación No. 74587 del 19 de mayo de 2017, encontrándose con ello cumplido el requisito de procedibilidad exigido en el numeral 1° del artículo 161 del CPACA.

3.3.3. DE LA LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA:

3.3.3.1. Legitimación en la causa por activa.

La misma aparece demostrada en el plenario por la señora María Eugenia Guacaneme Celemín, en su calidad de esposa del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra (fl. 47 C. Principal) y por los señores Leidy Johanna Guacaneme Guacaneme y Manuel Andrés Guacaneme Guacaneme, en su calidad de hijos del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra (fls. 45 y 46 C. Principal)

En consecuencia, se encuentran legitimados para actuar como parte dentro del proceso, aunado al hecho que confirieron poder en debida forma

3.3.3.2. Legitimación en la causa por pasiva.

Se encuentra acreditada en cabeza de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y del Consorcio Express S.A.S., ya que son las Entidades a las cuales se les imputan los daños sufridos por los demandantes, derivados de la muerte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, como consecuencia del accidente de tránsito sufrido el día 10 de julio de 2015, en la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá, en el cual se vieron involucrados los automotores de placas WDE 384, de servicio público conducido por el señor Jeison Julián Aguirre Rubio y NBQ 370, de servicio particular conducido por la propia víctima.

Se advierte que no se encuentra acreditada la misma respecto del Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad, del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y de la Empresa de Renovación Urbana - ERU, tal como se explicó en el acápite de excepciones previas propuestas - falta de legitimación en la causa por pasiva, expuesto en precedencia.

3.3.4. CADUCIDAD:

Al respecto, se tiene que el literal i) del numeral 2 del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo, establece que el término para demandar dentro del medio de control de Reparación Directa es de dos (2) años contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión que causó el daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior; así las cosas, como la parte demandante presentó solicitud de conciliación el día 19 de mayo de 2017, según consta a folios 48 a 50 del expediente, el término de caducidad del medio de control fue interrumpido cuando faltaban aproximadamente dos (2) meses y

tres (3) días para su vencimiento, teniendo en cuenta que el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra falleció a causa del accidente de tránsito padecido el día 22 de julio de 2015 y como quiera que la demanda fue presentada ante la Oficina de Apoyo Judicial el día 08 de agosto de 2017, se tiene que no había operado el fenómeno jurídico de la caducidad.

3.4. PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico objeto de estudio se centra en determinar sí la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y Consorcio Express S.A.S., son administrativa y patrimonialmente responsables por los perjuicios ocasionados a los demandantes, derivados de la muerte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, como consecuencia del accidente de tránsito sufrido el día 10 de julio de 2015, en la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá, en el cual se vieron involucrados los automotores de placas WDE 384, de servicio público conducido por el señor Jeison Julián Aguirre Rubio y NBQ 370, de servicio particular conducido por la propia víctima; igualmente, en caso de existir responsabilidad de dichas entidades, determinar si hay lugar a responsabilizar a los llamados en garantía Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales y Seguros del Estado S.A. En consecuencia, establecer sí los demandantes, tienen derecho al pago de los perjuicios reclamados, o si por el contrario, en el sub judice se encuentran acreditadas las causales eximentes de responsabilidad denominadas culpa exclusiva de la víctima y hecho exclusivo y determinante de un tercero.

3.5. TESIS QUE RESUELVEN EL PROBLEMA JURÍDICO PLANTEADO

3.5.1. TESIS DE LA PARTE DEMANDANTE:

El apoderado judicial de la parte actora, considera que las entidades demandadas, son administrativa y patrimonialmente responsables, por los perjuicios causados a los demandantes con ocasión del accidente de tránsito en el que perdió la vida el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, ocurrido con un bus de servicio público, como quiera que se presenta un riesgo excepcional en el que por tratarse de la prestación de un servicio público, las entidades debían asegurar su adecuada prestación.

3.5.2. TESIS DE LA PARTE DEMANDADA:

Los apoderados judiciales de las entidades demandadas Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y Consorcio Express S.A.S., y de los llamados en garantía Nacional de Seguros S.A. Compañía de Seguros Generales y Seguros del Estado S.A., en forma similar y reiterada, consideran que no se les puede endilgar ningún tipo de responsabilidad, toda vez que el accidente de tránsito respecto del bus de servicio público operado por Consorcio Express S.A.S, en cumplimiento del objeto contractual suscrito con Transmilenio S.A., en el que se produjeron los perjuicios que se reclaman y que le causaron la muerte al señor Guacaneme Parra, quien conducía el vehículo de placas NQB 370, tuvo como causa exclusiva una inadecuada conducción de su automotor, debido a su impericia, imprudencia, negligencia y vulneración de las normas de tránsito, rompiéndose el nexo causal con las entidades demandadas.

3.5.3. TESIS DEL DESPACHO:

El despacho considera que no hay lugar a declarar la responsabilidad administrativa de las Entidades demandadas, ni ordenar resarcimiento alguno a favor de los demandantes,

por la muerte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra ocurrida en accidente de tránsito con bus de servicio público; como quiera que, aun cuando está acreditado el daño alegado en la demanda, bajo el título de imputación objetivo por riesgo excepcional en el ejercicio propio de la actividad relacionada con el uso de vehículos automotores para el transporte de personal, se encuentra configurada la causal eximente de responsabilidad, consistente en la culpa exclusiva de la víctima, por lo que se torna procedente negar las pretensiones de la demanda.

3.6. DE LAS PRUEBAS APORTADAS Y RECAUDADAS

De las pruebas allegadas al expediente, se destacan los siguientes documentos:

- Copia del Informe Policial de Accidente de Tránsito No. A09677 del 10 de julio de 2015, ocurrido día 10 de julio de 2015 en la carrera 24 con calle 18 sur, en el que se describen como vehículos involucrados un vehículo de placas WDE 3884 conducido por Jeison Julián Aguirre Rubio, de propiedad de Consorcio Express, identificado como No. 1 y un vehículo de placas NBQ 370 conducido por Manuel Alfredo Guacaneme Parra, de propiedad del Banco Popular S.A., identificado como No. 2 y se establece como hipótesis del accidente de tránsito el código 112 relativo a incumplir señales de tránsito, para el vehículo No. 1, por no reducir la velocidad al llegar a intersección y para el vehículo No. 2, por no respetar la señal de pare (fls. 38 a 41 C. Ppal.).
- Registro Civil de Nacimiento del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra (fl. 42 C. Ppal.).
- Registro Civil de Defunción del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra (fl. 43 C. Ppal.).
- Registro Civil de Nacimiento de los señores María Eugenia Guacaneme Celemín, Leidy Johanna Guacaneme Guacaneme y Manuel Andrés Guacaneme Guacaneme (fls. 44 a 46 C. Ppal).
- Registro Civil de Matrimonio celebrado entre Manuel Alfredo Guacaneme Parra y María Eugenia Guacaneme celemín (fl. 47 C. Ppal).
- Copia del certificado de tradición No. CT510047485 correspondiente al vehículo tipo bus, de placas WDE 384, marca mercedes benz, modelo 2014, de servicio público, con capacidad para 55 pasajeros, estado activo, en el que se describe que el vehículo se encuentra vinculado al SITP operador Consorcio Express S.A.S., quien también es su propietario (fls. 51 y 52 C. Ppal.).
- Copia del certificado de tradición No. CT510047484 correspondiente al vehículo tipo camioneta, de placas NBQ 370, marca fiat, modelo 2012, de servicio particular, con capacidad para 2 pasajeros, estado activo, en el que se describe como propietario al Banco Popular S.A. (fls. 53 y 54 C. Ppal.).
- CD-R, contentivo del Contrato de Concesión No. 008 del 17 de noviembre de 2010, respecto de las campañas de prevención dirigidas a los operadores de Transmilenio, Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte Público del 28 de enero de 2010, Copia de la póliza de seguros No. 400001319, vigente para el 10 de julio de 2015 y copia de la bitácora que contiene información sobre el accidente de tránsito ocurrido el 10 de julio de 2015 (fl. 225A C. Ppal.).
- Copia simple del informe de investigación y reconstrucción de accidente de tránsito No. 07-2018, rendido por el Centro de Investigación y Actualización de Tránsito S.A.S., previa solicitud efectuada por la señora Leidy Johanna Guacaneme Guacaneme, en el que se concluye de manera técnica que las maniobras adelantadas por el conductor del bus (exceso de velocidad y no detención ante

líneas de pare), fueron factores determinantes en el accidente (fls. 370 a 412 C. Ppal.).

- Oficio sin número del 07 de noviembre de 2018, suscrito por la Gerente Jurídica del Registro Único Nacional de Tránsito, por el cual presenta información sobre señor Manuel Alfredo Guacaname Parra, indicando que el mismo cuenta con licencia de conducción activa (fl. 88 C. Ppal. No. 2).
- Oficio No. SDM-SSM-254370 del 29 de noviembre de 2018, suscrito por la subsecretaria de Servicios de Movilidad de Bogotá, a través del cual informa la naturaleza jurídica de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. e indica que para el cumplimiento de las competencias y funciones legales de dicha entidad, no se requiere la habilitación como empresa de transporte público en los términos del Decreto 3109 de 1997 (fls. 89 y 90 C. Ppal. No. 2).
- Oficio No. SDM-DSC-237398 del 09 de noviembre de 2018, mediante el cual la Directora de Servicio al Ciudadano de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, informa que una vez verificado el archivo magnético del Registro Distrital de Conductores que alimenta y administra la concesión Servicios Integrales para la Movilidad – SIM, evidenció que el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra reporta licencia No. 10455540 con categoría C1 expedida el 04 de enero de 2013, con fecha de vencimiento el 04 de enero de 2016, actualmente vencida y no posee vehículos matriculados en el organismo de tránsito de Bogotá (fl. 104 C. Ppal. No. 2).
- Oficio sin número del 30 de noviembre de 2018, expedido por la Secretaria General del Registro Único Nacional de Tránsito, a través del cual indica que el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, no figura como propietarios de vehículo alguno y no registra licencias de tránsito expedidas a su nombre y frente a las licencias de conducción manifiesta que reporta las siguientes: i) No. 000000000050611-7 de categoría 6ª, expedida el 30 de junio de 1980, la cual venció el 30 de junio de 1983, actualmente inactiva, ii) No. 000000001992325-2 de categoría 4ª, expedida el 31 de octubre de 1993, la cual venció el 31 de octubre de 1996 y actualmente se halla inactiva y iii) No. 10455540 refrendada el 04 de enero de 2013 en categoría C1, vigente hasta el 04 de enero de 2016 y actualmente vencida (fls. 107 y 108 C. Ppal. No. 2).
- Oficio No. SDM-DSC-243937-2018 del 19 de noviembre de 2018, por el cual la Directora de Servicio al Ciudadano de la Secretaría de Movilidad, acreditó que el señor Guacaneme Parra se le expidieron las siguientes licencias de conducción: i) No. 10455540 en categoría C1, vencida desde el 04 de enero de 2016, ii) 1992325-2 expedida el 31 de octubre de 1993, vencida el 31 de octubre de 1996 en categoría C1 y No. 50611-7 expedida el 30 de junio de 1980, vencida desde el 30 de junio de 1983 en categoría C2 y frente a las licencias de tránsito indica que fue propietario de los vehículos de placas ALA 523 entre el 14 de octubre de 1998 y el 07 de febrero de 2007 y de placas BFD 501 entre el 05 de noviembre de 2005 y el 01 de abril de 2011 (fl. 109 C. Ppal. No. 2).
- Oficio S11610301118095016S000016902700 del 30 de noviembre de 2018, suscrito por el Director de Gestión de Tecnologías de Información y Comunicaciones de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud, a través del cual informa que dicha entidad no cuenta con datos del lugar de residencia, ni números telefónicos de los usuarios del sistema (fl. 110 C. Ppal. No. 2).
- Oficio No. CONS-4125-2018 del 13 de diciembre de 2018, suscrito por el Jefe de Compensación y Beneficios del Consorcio Express S.A.S., a través del cual adjunta entre otros el formato de asistencia a capacitaciones, por parte del señor Jerson

Julián Aguirre Rubio conductor del vehículo de servicio público involucrado en el accidente de tránsito objeto del presente asunto (fls. 111 a113 C. Ppal. No. 2).

- Certificación expedida por la Jefatura de Compensación y Beneficios del Consorcio Express S.A.S., el día 07 de diciembre de 2018, en la cual acredita que el señor Jerson Julián Aguirre Rubio, labora para la compañía desde el 10 de febrero de 2015 hasta el 01 de marzo de 2017, mediante contrato laboral a término indefinido, desempeñando el cargo de operador de bus zonal, transportando a los usuarios del sistema (fls. 114 y 115 C. Ppal. No. 2).
- Certificación expedida por el Área de Capacitación y Desarrollo, Organización de la Sociedad Consorcio Express S.A.S., el día 11 de diciembre de 2018, en la cual acredita que el señor Jerson Julián Aguirre Rubio, recibió capacitación de ingreso, inducción corporativa y PAD Programa de Actualización y Desarrollo (fl. 116 C. Ppal. No. 2).
- Formato evaluación inducción general de la compañía Consorcio Express S.A.S., efectuada al señor Jerson Julián Aguirre Rubio, el día 22 de enero de 2015, obteniendo un resultado de 9.8 sobre 10 (fls. 118 a 120 C. Ppal. No. 2).
- Formato hoja de vida, con copia de las revisiones periódicas y/o reportes de revisiones técnico mecánicas realizadas al vehículo tipo bus de placas WDE 384, modelo 2014, durante los últimos seis (6) meses anteriores al día 10 de julio de 2015, incluido el resultado de la revisión técnico mecánica y de emisiones de contaminantes expedido por Ivesur (fls. 121 a 128 C. Ppal. No. 2).
- Constancia de asistencia a capacitaciones del señor Jerson Julián Aguirre Rubio (fls. 129 a 159 C. Ppal. No. 2).
- Copia de la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual vehículos de servicio público pasajeros No. 21-30-101001215 expedida por Seguros del Estado S.A., tomada por Consorcio Express S.A.S., quien es la misma beneficiaria, con fecha de vigencia desde el 23 de mayo de 2015 hasta el 23 de mayo de 2016 (fls. 3 a 5 y 61 a 69 C. Llamamiento en Garantía No. 2).
- Copia de la póliza de seguro de cumplimiento estatal No. 400001318 expedida por Nacional de Seguros S.A., tomada por Consorcio Express S.A.S., siendo asegurada la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A., con fecha de vigencia desde el 10 de abril de 2015 hasta el 10 de abril de 2016 (fl. 225A C. Ppal.).

3.7. HECHOS PROBADOS

- Que los señores María Eugenia Guacaneme Celemín y Manuel Alfredo Guacaneme Parra (Q.E.P.D.), contrajeron matrimonio católico el día 15 de mayo de 1982 (fl. 47 C. Ppal.).
- Que Leidy Johanna Guacaneme Guacaneme y Manuel Andrés Guacaneme Guacaneme, son hijos del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra (Q.E.P.D.) (fls. 45 y 46 C. Ppal.).
- Que la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., el día 17 de noviembre de 2010, suscribió contrato de concesión No. 008 con el Consorcio Express S.A.S., para la explotación preferencial y no exclusiva para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para la zona 4 San Cristóbal, con operación troncal; por lo que en cumplimiento del mismo, la operación y responsabilidad sobre la conducción del vehículo de placas WDE 384, el cual prestaba el servicio en desarrollo de dicho contrato, recaía en dicho concesionario, el cual acreditó que la conducción del mismo era ejercida por el señor Jerson Julián Aguirre Rubio, quien se encontraba debidamente capacitado

e instruido (fls. 225A C. Ppal. y 121 a 128 C. Ppal. No. 2).

- Que el día 10 de julio de 2015, se produjo un accidente de tránsito en la carrera 24 con calle 18 sur, en el que estuvieron involucrados un vehículo de placas WDE 384 conducido por Jerson Julián Aguirre Rubio, de propiedad de Consorcio Express, identificado como No. 1 y un vehículo de placas NBQ 370 conducido por Manuel Alfredo Guacaneme Parra, de propiedad del Banco Popular S.A., identificado como No. 2, cuya hipótesis del accidente se estableció como código 112 relativo a incumplir señales de tránsito, para el vehículo No. 1, por no reducir la velocidad al llegar a intersección y para el vehículo No. 2, por no respetar la señal de pare (fls. 38 a 41 C. Ppal.).
- Que el vehículo tipo bus de placas WDE 384, prestador del servicio público de transporte de pasajeros, era de propiedad y estaba operado directamente por el Consorcio Express S.A.S. y para la fecha de la ocurrencia del accidente de tránsito, esto es el 10 de julio de 2015, contaba con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT vigente, expedido por Seguros del Estado S.A. y toda la documentación al día (fls. 51 a 52 y 225A C. Ppal.).
- Que el conductor del vehículo tipo bus de placas WDE 384, involucrado en el accidente de tránsito ocurrido el día 10 de julio de 2015, era conducido por el señor Jerson Julián Aguirre Rubio, quien tenía contrato de trabajo a término indefinido para ejercer la labor de operador de bus zonal con el Consorcio Express S.A.S., desde el 10 de febrero de 2015, el cual se suscribió luego de que el mismo superará las pruebas pertinentes para ejercer el cargo, siendo constante y debidamente capacitado (fls. 225A C. Ppal., 114 a 116, 118 a 120 y 129 a 159 C. Ppal. No. 2).
- Que al vehículo tipo bus de placas WDE 384, se le efectuó previo a la ocurrencia del accidente, la revisión técnico mecánica y de emisión de contaminantes en Ivesur (fls. 121 a 128 C. Ppal. No. 2).
- Que según bitácora del accidente de tránsito ocurrido el día 10 de julio de 2015, diligenciada el 14 del mismo mes y año, como descripción del suceso el operador del vehículo indica que una camioneta se cruza la señal de pare, por lo que el zonal no alcanza a frenar y se provoca el choque (fl. 225A C. Ppal).
- Que el vehículo de placas NBQ 370, tipo camioneta, de placas NBQ 370, marca fiat, modelo 2012, de servicio particular, con capacidad para 2 pasajeros, el cual también estuvo involucrado en el accidente de tránsito era conducido por el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra (Q.E.P.D.) (fls. 38 a 41 y 53 a 54 C. Ppal.).
- Que a causa de dicho accidente el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, padeció trauma craneoencefálico severo por fractura de cráneo, que el día 22 de julio de 2015 le produjo su deceso, según Informe Pericial de Necropsia descrito en el informe de investigación y reconstrucción de accidente de tránsito No. 07-2018, rendido por el Centro de Investigación y Actualización de Tránsito S.A.S., en el que se concluye de manera técnica que las maniobras adelantadas por el conductor del bus (exceso de velocidad y no detención ante líneas de pare), fueron factores determinantes en el accidente (fls. 370 a 412 C. Ppal.).
- Que al señor Manuel Alfredo Guacaname Parra, le fueron expedidas las siguientes licencias de conducción: i) No. 10455540 en categoría C1, vencida desde el 04 de enero de 2016, ii) 1992325-2 expedida el 31 de octubre de 1993, vencida el 31 de octubre de 1996 en categoría C1 y No. 50611-7 expedida el 30 de junio de 1980, vencida desde el 30 de junio de 1983 en categoría C2; igualmente reporta según las licencias de tránsito que fue propietario de los vehículos de placas ALA 523 entre el 14 de octubre de 1998 y el 07 de febrero de 2007 y de placas BFD 501 entre el 05 de noviembre de 2005 y el 01 de abril de 2011 (fls. 88 a 90, 104 y 107 a 109 C. Ppal. No. 2).

- Que la Empresa Consorcio Express S.A.S, adquirió con Seguros del Estado S.A, la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Vehículos de Servicio Público pasajeros No. 21-30-101001215 con vigencia desde el 23 de mayo de 2015 hasta el 23 de mayo de 2016, siendo beneficiaria la misma entidad (fls. 3 a 5 y 61 a 69 C. Llamamiento en Garantía No. 2).
- Que la Empresa Consorcio Express S.A.S, adquirió con Nacional de Seguros S.A, la póliza de seguro de cumplimiento estatal No. 400001318 con vigencia desde el 10 de abril de 2015 hasta el 10 de abril de 2016, siendo asegurada la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. (fl. 225A C. Ppal.).

3.8. DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE

Sea lo primero precisar, que en términos generales el artículo 90 de la Constitución Política contempla que el Estado tiene el deber de responder por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas; en consecuencia, tal responsabilidad se origina, bien cuando existe un daño o perjuicio causado a la víctima la cual no tiene el deber jurídico de soportar, o bien, cuando ese daño es imputable fáctica y jurídicamente a una autoridad pública.

Así mismo, para efectos de configuración de la responsabilidad patrimonial del Estado, deben concurrir los siguientes aspectos: i) existencia de un daño antijurídico, ii) daño ocasionado por la acción u omisión de la autoridad pública (nexo causal) e iii) imputabilidad del daño al Estado.

De acuerdo con este precepto constitucional, la responsabilidad extracontractual del Estado se configura con la demostración de un daño antijurídico causado a un administrado y su imputación a la Administración, tanto por acción como por omisión.

Igualmente, el daño, consiste en el menoscabo del interés jurídico tutelado y la antijuridicidad, en que éste no debe ser soportado por el administrado, sin depender de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración[5]. La imputación, no es otra cosa que la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado, de acuerdo con los criterios que se elaboren para ello, como son la falla del servicio, el desequilibrio de las cargas públicas, la concreción de un riesgo excepcional o cualquiera otro que permita hacer la atribución en el caso concreto.

En el presente asunto, la parte demandante considera que las entidades demandadas, son administrativa y patrimonialmente responsables, por los perjuicios irrogados a los demandantes con ocasión de la muerte del señor Guacaname Parra como consecuencia del accidente de tránsito en el que se vio involucrado junto a un bus de servicio público; considerando que en los asuntos en los que se debate la ocurrencia de un daño proveniente del ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la conducción de vehículos automotores, el régimen aplicable es el de la responsabilidad objetiva bajo la teoría del riesgo excepcional, por tratarse del desarrollo de una actividad riesgosa que deriva en la inequívoca consideración que la realización de los mismos genera, per se, un gran porcentaje de lesión, en quien las ejerce.

En ese orden de ideas, se analizará el caso puesto a consideración del despacho, bajo el tamiz del título de imputación de responsabilidad objetiva por riesgo excepcional.

[5] Consejo de Estado, Sentencia del 26 de abril de 2017. Radicación No. 25000-23-26-000-2005-02096-01(41359), Consejero Ponente Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

3.8.1. DE LOS DAÑOS PRODUCIDOS POR LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS.

Frente a la misma, cabe precisar que la sección Tercera del H. Consejo de Estado, en sentencia del 13 de junio de 2013, dentro del expediente No. 25.712 y ponencia del H. Consejero doctor Enrique Gil Botero, expuso las siguientes consideraciones:

> *"(...) en los eventos en que se solicita la reparación de un daño, al demandante le basta acreditar que la actividad peligrosa fue lo que lo causó, y por su parte a la entidad demandada, para exonerarse de responsabilidad debe demostrar la existencia de una causal de fuerza mayor, hecho de la víctima o el hecho de un tercero.*
> *Con relación al régimen de imputación aplicable, es menester aclarar que, si bien con anterioridad, la jurisprudencia de esta Corporación manejaba los eventos que implicaban el ejercicio de actividades peligrosas bajo el sistema de falla presunta, lo cierto es que en la actualidad se ha adoptado otro criterio en cuanto al título de imputación jurídica, pues en estos eventos opera un régimen de responsabilidad objetivo, lo que implica, de un lado, que el demandante sólo tiene que probar la existencia del daño antijurídico y que el mismo se originó en el ejercicio de la actividad peligrosa a cargo de la entidad demandada; en esa medida, resulta irrelevante que se pruebe por el demandado que obró con diligencia y cuidado, en razón a que sólo se podrá exonerar de responsabilidad probando la existencia de una causa extraña, como la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de la víctima o de un tercero.*
>
> *A su vez, a efectos de determinar la responsabilidad de los daños causados en esta clase de situaciones, es preciso identificar quién ejerce la guarda material sobre la actividad o la cosa peligrosa, puesto que tal circunstancia establece las directrices del título de imputación bajo el que debe analizarse el supuesto".*

A su vez, esa misma Corporación, en sentencia del 10 de septiembre de 2014, dentro del expediente con radicación No. 05-001-23-31-000-1996-00722-01 y ponencia del H. Consejero doctor Enrique Gil Botero, reiteró su posición, al señalar que en los eventos derivados de un accidente de tránsito en los que se vea inmerso un vehículo de servicio público y oficial, el régimen de responsabilidad es de naturaleza objetiva, en razón a que la conducción de automotores supone un riesgo creado, que constituye una carga excesiva, grave y anormal al cual el Estado expone a los administrados, precisando:

> *"Así las cosas, como la actividad de conducción de vehículos es riesgosa o peligrosa, resulta oportuno analizar la controversia desde el título objetivo del riesgo excepcional, en los términos señalados (...).*
>
> *En consecuencia, al establecer la causación del daño, en sede de imputación fáctica, es posible que entren en juego factores subjetivos vinculados con la transgresión de reglamentos, el desconocimiento del principio de confianza, la posición de garante, la vulneración al deber objetivo de cuidado o el desconocimiento del ordenamiento, entre otros; sin embargo, los mismos no enmarcan la controversia en el plano de la falla del servicio, sino que serán útiles a efectos de establecer el grado de participación de cada agente en la producción del daño, y por lo tanto, si es posible imputarlo objetivamente a uno de los intervinientes (...).*

> *En esa medida, lo fundamental al momento de establecer la imputación en este tipo de escenarios, es (...) desde un análisis de imputación objetiva concluir a quién de los participantes en las actividades peligrosas le es atribuible la generación o producción del daño".*

Siguiendo la misma línea jurisprudencial argumentativa, precisó:

> *"En el caso sub lite se trata de un daño antijurídico ocasionado con un vehículo automotor conducido por un funcionario público que se encontraba en misión oficial. Al respecto, esta Corporación ha dicho que la conducción de vehículos automotores, comporta para quien la ejerce una actividad de suyo peligrosa, que origina un riesgo de naturaleza anormal, en consecuencia, la entidad está llamada a responder por los daños que con dicha actividad ocasione, originado en el evento, impacto o consecuencia adversa propia del mismo riesgo, y en estos casos no será necesario que se pruebe la existencia de una falla del servicio, porque la responsabilidad se atribuye objetivamente a quien desplegó dicha acción".*

Bajo estos lineamientos jurisprudenciales, en atención a dicho régimen de imputación, es procedente afirmar que el desarrollo de actividades peligrosas, tal como se puede catalogar la conducción de vehículos automotores, en el presente asunto de servicio público, hace prescindir de la demostración de la falla, falta o culpa de la entidad administrativa como elemento para estructurar el juicio de responsabilidad del Estado; de manera que lo que debe quedar acreditado probatoriamente es que: i) se trate de la realización de una actividad peligrosa, por parte de una entidad estatal o de un agente del Estado, en ejercicio de sus funciones y ii) que exista una relación entre ésta y el daño producido como consecuencia directa de la actividad que denota peligrosidad, salvo que se demuestre alguna causa eximente de responsabilidad, como podría ser la fuerza mayor, el hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima.

Hechas las anteriores precisiones, descendiendo al caso concreto, obra verificar si se estructura o no la ocurrencia del daño antijurídico, la realización efectiva de una actividad peligrosa, para el caso concreto la conducción de un vehículo y el nexo de causalidad entre el daño producido y la actuación estatal, como presupuestos de la responsabilidad en el presente asunto.

3.9. ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

3.9.1. Del daño con ocasión de la actividad peligrosa de conducción de vehículos automotores.

Del artículo 90 de la Constitución Política, se deduce que existe un daño antijurídico cuando *"se cause un detrimento patrimonial que carezca de título jurídico válido y que exceda el conjunto de las cargas que normalmente debe soportar el individuo en su vida social, recordando así que se desplaza el fundamento de la responsabilidad administrativa, del concepto subjetivo de la antijuridicidad de la acción del Estado al concepto objetivo de la antijuridicidad producido por ella"*[6].

[6] Gaceta Constitucional No. 77 del 20 de mayo de 1991. "El Daño Antijurídico y la Responsabilidad Extracontractual del Estado Colombiano". Catalina Irisarri Boada. Págs. 75 y 76.

Aunado a lo anterior, como quiera que la carga probatoria consagrada en el artículo 167 del Código General del Proceso, tiene como finalidad verificar la existencia de responsabilidad del Estado en los términos del artículo 90 Constitucional, la parte demandante debe acreditar la existencia del daño sufrido.

Así las cosas, en concordancia con lo anterior, una vez verificado el caudal probatorio arrimado al expediente, esta Administradora de Justicia encuentra que dentro de la presente actuación está acreditado el primer elemento de la responsabilidad, esto es, el daño, pues tal como se evidencia en el Registro Civil de Defunción y en el informe de investigación y reconstrucción de accidente de tránsito No. 07-2018, el cual hace expresa remisión al Informe Pericial de Necropsia No. 20150101111001002360, visibles a folios 43 y 370 a 412 del Cuaderno Principal del expediente, respectivamente, el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra falleció el día 22 de julio de 2015, a causa de las lesiones ocasionadas en el accidente de tránsito en el que se vio involucrado el día 10 de julio de 2015 (fls. 38 a 41 C. Ppal.).

3.9.2. De la imputación jurídica y el nexo de causalidad.

Además del elemento ya referido, se tienen como indispensables para predicar la responsabilidad, los elementos consistentes en la imputación del daño causado al Estado, es decir, la atribución jurídica que del mismo se hace a la administración pública y el nexo de causalidad, entendido como el enlace entre el daño causado y la conducta desplegada, cuya predicación nace al ser la causa directa, necesaria y determinante del daño; así entonces, la imputación del daño al Estado y la relación de causalidad, se constituyen en una condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial del mismo.

En lo que corresponde a tales elementos, avizora esta dependencia judicial que efectivamente los daños que se deprecan por la parte demandante, a causa de la muerte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, quien conducía el vehículo de placas NBQ 370, efectivamente fueron ocasionadas por la materialización de la actividad peligrosa consistente en conducir vehículos automotores, que en el caso concreto, uno de ellos prestaba un servicio de transporte público de pasajeros.

Conforme a lo anterior, en la realización de dicha actividad, el día 10 de julio de 2015, se produjo un accidente de tránsito con intervención del vehículo de servicio público de placas WDE 384 y del automotor de servicio particular de placas NBQ 370, cuya causa se encuentra descrita como código 112 relativo a incumplir señales de tránsito, para el vehículo No. 1, por no reducir la velocidad al llegar a intersección y para el vehículo No. 2, por no respetar la señal de pare (fls. 38 a 41 C. Ppal.), concretándose el riesgo propio del ejercicio de la actividad relacionada con el uso de vehículos automotores para el transporte de personas.

Seguidamente, se procede a analizar la responsabilidad respecto de cada una de las entidades demandadas, así:

3.9.2.1. Respecto de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A.

Ahora bien, al realizar el estudio del nexo de causalidad, se tiene en primer lugar que respecto de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., el mismo no se encuentra acreditado, como quiera que conforme a lo dispuesto en el Acuerdo No. 04 de 1999 y el Decreto 831 de 1999, a dicha empresa, se le otorgó la posibilidad de

celebrar contratos a fin de garantizar la debida prestación del servicio de transporte masivo en la ciudad de Bogotá, y teniendo en cuenta que dentro de sus funciones específicas no se encuentra la de prestar directamente la operatividad respecto de la conducción de los mismos, dicha entidad con el fin de prestar un servicio público adecuado y con el propósito de garantizar la efectiva prestación del servicio público, decidió celebrar contratos de concesión, dentro de los cuales se encuentra el contrato de concesión No. 008 de 2010, siendo partícipe del mismo el Consorcio Express S.A.S., siendo éste concesionario quien directamente asumió las actividades propias para ejercer el servicio público de transporte de pasajeros y por ende, la conducción de los vehículos bajo su propia cuenta y riesgo.

En consecuencia, en vista de que la ocurrencia de los hechos que se alegan en el sub judice, fue generada de forma independiente a cualquiera actividad o competencia funcional que pudiera ser desplegada directamente por Transmilenio S.A., y no se encuentra dentro del plenario prueba que permita, imputar alguna circunstancia material frente a la concreción del peligro en cabeza de dicha Entidad, se entiende que a la misma no le pueden ser imputables el daño deprecado, ni la indemnización de los perjuicios solicitados.

En tal razón, como no le asiste responsabilidad alguna a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., se torna improcedente realizar el estudio de responsabilidad frente a su llamado en garantía Nacional de Seguros S.A. Compañía General de Seguros, ni la causal eximente denominada hecho exclusivo y determinante de un tercero.

3.9.2.2. Respecto de Consorcio Express S.A.S.

Por otra parte, de las pruebas allegadas al plenario, se hace evidente y se reitera que el concesionario Consorcio Express S.A.S., suscribió un contrato de concesión con Transmilenio S.A., para ejercer la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para la zona 4 San Cristóbal, con operación troncal, por lo tanto, en vigencia de dicho contrato, se advierte que la operación y responsabilidad sobre la conducción del vehículo de placas WDE 384 involucrado en el accidente cuya reparación se demanda, recaía en dicho concesionario, el cual en otros términos por expresa disposición contractual se encontraba prestando un servicio público (fls. 225A C. Ppal. y 121 a 128 C. Ppal. No. 2).

En consecuencia, la entidad demandada Consorcio Express S.A.S., era la encargada y tenía el deber de vigilar y controlar el ejercicio de la actividad peligrosa y adoptar las medidas preventivas a fin de evitar afectaciones, por ello, al ser el manejo y la conducción del vehículo accidentado, una actividad peligrosa, Consorcio Express S.A.S., debía velar no solo por la seguridad de quien maniobraba éste sino de todos los pasajeros que se transportaban en el mismo y de los demás vehículos que transitaban por la vía, máxime por tratarse de la prestación y satisfacción de un servicio público, toda vez que cualquier eventualidad que se presentará con ocasión a dicha conducción ponía en riesgo a todos los usuarios de dicho servicio y a quienes se movilizaban por las vías ejerciendo tal actividad.

No obstante lo anterior, la Entidad demandada Consorcio Express S.A.S. y su llamado en garantía Seguros del Estado S.A., en su contestación de demanda y del llamamiento efectuado, alegaron la configuración de la causal eximente de responsabilidad

denominada "culpa exclusiva de la víctima", razón por la cual se torna procedente, efectuar el análisis de la misma, bajo los siguientes argumentos:

Exponen en forma similar que el origen de la ocurrencia del accidente fue la conducta desplegada por el conductor de la camioneta de servicio particular de placas NQB 370, el señor Manuel Alfredo Guacaneme, quien de manera imprudente e intempestiva procedió a cruzar la intersección de la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá, desobedeciendo la prelación que le correspondía al vehículo de servicio público y desobedeciendo la señal reglamentaria de pare que le era exigida, provocando por su actuar descuidado, negligente e imprudente el desafortunado accidente, que le propició su propio deceso.

Al respecto, la jurisprudencia del Consejo de Estado[7], en relación con la causal de culpa exclusiva de la víctima, ha señalado que "*para que se configure esta causal no basta con que la conducta de la víctima concurra a la producción del daño, es necesario que ésta sea factor decisivo, determinante y exclusivo en su producción, es decir que la propia conducta de la víctima haya dado lugar a que éste se materializara, de manera tal que en los eventos en que sólo de manera parcial su conducta incide en la concreción del daño podrá hablarse de concausa".*

En efecto, para que opere el hecho de la víctima como eximente de responsabilidad, es necesario determinar, en cada caso concreto, si el proceder –activo u omisivo- de aquélla tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño, siendo procedente concluir que para que el hecho de la víctima tenga efectos liberadores de la responsabilidad estatal, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea la causa exclusiva, esto es, la causa única del daño y que constituya la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada[8].

Atendiendo lo anterior, una vez analizado el acervo probatorio obrante dentro del sub judice, es posible concluir que la muerte del señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, se presentó por voluntad y acción directa del propio conductor, pues tal como se acreditó en precedencia, el mismo incumplió las normas de tránsito legalmente impuestas a los ciudadanos en ejercicio de la conducción de vehículos automotores, pues es evidente que el día 10 de julio de 2015, cuando conducía el vehículo particular de palcas NBQ 370, a la altura de la intersección ubicada en la carrera 24 con calle 18 sur de la ciudad de Bogotá, decidió bajo su propia cuenta y riesgo desobedecer la señal de tránsito allí ubicada consistente en el pare por la vía por la cual transitaba (fls. 38 a 41 C. Ppal.).

Aunado a lo anterior, pese a establecerse un exceso de velocidad por parte del conductor del vehículo de servicio público de placas WDE 384, conducido por Jerson Julián Aguirre Rubio, es evidente que tal situación no fue la causa determinante del accidente de tránsito, como quiera que si el señor Guacaneme Parra, hubiera acatado las normas de tránsito, realizando el pare de obligatoria observancia conforme a la señal de tránsito ubicada sobre la vía por la cual transitaba, y no hubiera sido negligente y descuidado en propinarse su propio bienestar, es evidente que no se hubiera generado el accidente de tránsito objeto de debate, en el cual se propin su propio daño; lo anterior, se encuentra debidamente sustentado y acreditado en el Informe de Accidente de Tránsito y en la bitácora de dicho accidente expedida por el Consorcio Express S.A.S. (fls. 38 a 41 y 225A C. Ppal).

[7] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, Subsección C. Consejera Ponente Olga Mélida Valle de la Hoz, sentencia del 12 de agosto de 2014. Radicado 25000-23-26-000-2002-01677-01 (30279).
[8] Consejo de Estado, Sección Tercera, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 16 de julio de 2015, expediente No. 52001-23-31-000-2002-00007-01, ponencia del H.C. Doctor Hernán Andrade Rincón.

En consecuencia, es evidente que el señor Manuel Alfredo Guacaneme Parra, desatendió las normas de tránsito y los mandatos establecidos para ejercer la conducción de vehículos, pese a ser catalogada como una actividad peligrosa; generando que su actuar voluntariamente imprudente, negligente y descuidado, determinara la consecución de su propio daño, máxime cuando las conductas asumidas por el mismo, de violar las señales reglamentarias, no guardan ninguna relación con las actividades propias de dicha actividad, ni bajo los parámetros legales que debía cumplir.

Así las cosas, al encontrarse acreditado que la conducta desplegada por el señor Manuel Alfredo Guacaname Parra, fue la causa determinante y adecuada en la causación de su propio deceso, se configura la causal eximente de responsabilidad denominada culpa exclusiva de la víctima, de modo tal, que el Consorcio Express S.A.S. y de contera, su llamado en garantía Seguros del Estado S.A., no están llamadas a responder por los perjuicios reclamados, y como quiera que se rompe el nexo causal, se negarán las pretensiones de la demanda.

3.9. CONDENA EN COSTAS

De conformidad con el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se condenará en costas a la parte demandante y se fija como agencias en derecho el tres por ciento (3%) del valor total de lo pedido en la demanda, suma ésta que será cancelada a favor de la entidad demandada. Lo anterior, atendiendo las pautas previstas por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura en el artículo 5 numeral 1° en primera instancia literal a) mayor cuantía del Acuerdo No. PSAA16-10554 de agosto 5 de 2016.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO SESENTA Y TRES ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO: DECLARAR probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva del Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Empresa de Renovación Urbana – ERU, conforme lo expuesto en la parte considerativa.

SEGUNDO: DECLARAR no probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., conforme lo expuesto en precedencia.

TERCERO: DECLARAR configurada la causal eximente de responsabilidad de Culpa Exclusiva de la Víctima propuesta por la entidad demandada Consorcio Express S.A.S., conforme a lo expuesto en la parte considerativa de la presente providencia.

CUARTO: NEGAR las pretensiones de la demanda.

QUINTO: Condenar en costas a la parte demandante.

SEXTO: Fíjense como agencias en derecho el tres por ciento (3%) del valor total de lo pedido en la demanda, a cargo de la parte demandante y a favor de la entidad demandada.

SÉPTIMO: De no ser apelada esta providencia, se ordena el archivo definitivo del expediente, previo las anotaciones del caso.

OCTAVO: Por Secretaría hágase entrega de los remanentes que por concepto de gastos ordinarios del proceso existan a favor del demandante.

NOVENO: Una vez en firme el presente proveído, háganse las anotaciones pertinentes en el programa Siglo XXI.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



LUCELLY ROCIO MUNAR CASTELLANOS
Jueza

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Entre los suscritos, a saber: por una parte, la sociedad **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A.**, sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden distrital bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, autorizada mediante Acuerdo No. 004 del 4 de febrero de 1999 del Concejo de Bogotá, constituida mediante escritura pública número 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 de Bogotá, y registrada en la Cámara de Comercio de Bogotá el 21 de octubre de 1999, bajo el número 974583, quien en el presente Contrato actúa a través de su representante legal **JAIRO FERNANDO PÁEZ MENDIETA**, identificado con la cedula de ciudadanía No. 79.461.856, de acuerdo al Decreto de nombramiento No. 385 del 11 de Noviembre de 2008 y acta de posesión No. 191 de la misma fecha, a quien en adelante se hará referencia para todos los efectos como **TRANSMILENIO S.A.**; y por la otra **LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S.**, representada legalmente por el señor **GERMÁN RODRÍGUEZ RICO** identificado con cedula de ciudadanía No. 79.366.860 a quien en adelante se hará referencia para todos los efectos contractuales y legales como el **CONCESIONARIO**.

CONSIDERANDO

Que el artículo 365 de la Constitución Política consagra que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y es su deber garantizar su eficiente prestación, conforme al régimen jurídico establecido en la ley.

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"*, ordena implementar un sistema de transporte organizado, eficiente, sostenible, que permita construir una movilidad más segura, accesible, eficiente, competitiva, sostenible, equitativa, articulada, flexible al crecimiento y coordinada en todos los ámbitos institucional, social y económico, tanto al interior de la ciudad como con la región.

Que para el logro de los anteriores propósitos, el artículo 12 del Decreto 319 de 2006 señala que el Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C. "SITP", con base en sus estipulaciones y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias, modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.

Que el SITP, según la norma citada, 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.

Que el artículo 41 del Plan Maestro de Movilidad establece que el SITP contemplará esquemas tecnológicos de cobro y recaudo que faciliten el análisis de la demanda, la auditoría al cobro y la aplicación del sistema tarifario integral.

Que el Decreto 309 de 2009 *"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"* establece que el desarrollo, expansión e implantación del Sistema Integrado de Transporte Público, se considerará, para todos los efectos, como un tema prioritario para la ciudad.

Que entre los objetivos del Sistema Integrado de Transporte Público, se encuentran: mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad, realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público y establecer un nuevo modelo de organización empresarial de prestación del servicio.

Que el Decreto 309 de 2009 crea 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 de la totalidad del SITP.

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 por intermedio de la Secretaría Distrital de Movilidad, TRANSMILENIO S.A. cuenta con los estudios técnicos, financieros y jurídicos correspondientes para efectos establecer la necesidad, conveniencia y condiciones bajo las cuales se desarrollará la explotación de las trece (13) zonas en que se ha dividido el Distrito para la prestación del servicio público d transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Que mediante Resolución No. 064 de 2010, TRANSMILENIO S.A. convocó la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 con el objeto de otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, al CONCESIONARIO, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato.

Que mediante la Resolución No. 452 de 2010, le fue adjudicada la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009, en virtud de la cual se suscribe el presente Contrato de Concesión y a quien en el presente Contrato se ha denominado EL CONCESIONARIO, la cual le fue notificada el día dos (2) de Noviembre de 2010.

Que en la fecha se encuentra vigente el plazo previsto en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 para la suscripción del presente Contrato de Concesión.

Que EL CONCESIONARIO conoce y ha evaluado los términos y condiciones técnicas, económicas, comerciales, físicas y legales del Proyecto objeto de este Contrato de Concesión, así como los riesgos que mediante la suscripción del mismo asume.

Que en consideración a lo anterior, las partes han decidido celebrar el presente Contrato de Concesión, que incorpora el siguiente contenido:

1. DEFINICIONES

Para efectos de interpretación del presente Contrato, se aplicaran las definiciones contenidas en lo subsiguiente:

1.1. **Acto de autoridad:** Es el acto administrativo expedido por una autoridad competente, en ejercicio de sus facultades constitucionales, legales o reglamentarias.

1.2. **Adjudicatario:** Se entiende por tal, el proponente a quien se le ha efectuado la adjudicación dentro de la Licitación pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 convocada por **TRANSMILENIO S.A.**, como consecuencia de la evaluación de su propuesta, habiéndose verificado la concurrencia de las condiciones y requisitos previstos para dichos efectos por el pliego de condiciones correspondiente.

1.3. **Año:** Para todos los efectos legales, y en especial para la interpretación de las estipulaciones contractuales en las cuales se haga referencia a un determinado número de años de la concesión, se entenderá por "año" el periodo de doce meses corridos y subsiguientes, contados a partir del momento que señale el presente Contrato.

COPIA NO CONTROLADA

1.4. **Asistente Técnico:** Persona natural o jurídica presentada por el **Adjudicatario** como parte de su propuesta, bajo la figura de integrante de la misma o subcontratista, responsable de ejercer a nombre del **CONCESIONARIO**, las funciones de programación y gestión de las rutas a él asignadas distintas de la operación troncal, en los términos señalados en el **Contrato**.

1.5. **Asistente Financiero:** Se refiere al proponente, miembro del proponente o asistente financiero (tercero) que acredite experiencia en consecución de recursos bajo las condiciones establecidas para el efecto en el pliego de condiciones y en el contrato.

1.6. **Beneficiario Real:** Se entiende por beneficiario real, para todos los efectos del presente proceso, cualquier persona, o grupo de personas participando conjuntamente en una misma propuesta, que directa o indirectamente, por si misma o a través de interpuesta persona, por virtud de contrato, convenio o de cualquier otra manera, tenga capacidad de control respecto de otro proponente individual o en estructura plural. Para estos efectos, se entenderá que existe capacidad de control, cuando se verifiquen los supuestos previstos en los artículos 260 y subsiguientes del Código de Comercio para subordinación y control, independientemente de si dicha situación ha sido registrada.

Para los efectos del presente contrato, sus anexos técnicos y demás documentos integrantes, y tratándose de personas naturales, se entiende que conforman un mismo beneficiario real los cónyuges o compañeros permanentes y los parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y único civil. Igualmente, constituyen un mismo beneficiario real las sociedades matrices y subordinadas.

Una persona o grupo de personas participando conjuntamente en una misma propuesta, se considera titular de una acción, un derecho o una participación, si tiene derecho para hacerse a su propiedad, o para controlarla de cualquier manera, con ocasión del ejercicio de un derecho proveniente de una garantía o de un acto de recompra o de un negocio fiduciario o cualquier otro pacto que produzca efectos similares, salvo que los mismos no confieran derechos políticos.

1.7. **Centro de Control del Ente Gestor:** Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de **TRANSMILENIO S.A.** en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el CONCESIONARIO del **SIRCI** donde converge la información del **SIRCI**, para que el ente gestor pueda ejercer sus funciones de planeación y control global de la operación, así como la programación operación y gestión de los servicios troncales en los términos

definidos en el presente Contrato. Este Centro de Control será operado por **TRANSMILENIO S.A.**

1.8. **Centros de Control Zonales:** Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de cada uno de los operadores zonales en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el **Concesionario** del **SIRCI** para que el CONCESIONARIO pueda ejercer sus funciones de programación, operación y gestión de las rutas no troncales, en los términos establecidos en el presente Contrato. Estos Centros de Control serán operados por los operadores zonales.

1.9. **Centro Réplica del Subsistema de Recaudo:** Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de **TRANSMILENIO S.A.**, en el cual se encuentra el hardware diseñado y suministrado por el **CONCESIONARIO** del **SIRCI** en el cual converge toda la información del subsistema de recaudo del SITP, de forma idéntica a la recibida y procesada en el centro principal del subsistema de recaudo del **CONCESIONARIO** del **SIRCI**. Este centro de réplica del subsistema de recaudo será operado por **TRANSMILENIO S.A.**

1.10. **Certificado de vinculación al servicio:** Es el documento que acredita el cumplimiento por parte del **CONCESIONARIO** de los requisitos establecidos por el **Contrato de Concesión** para permitir la incorporación de un autobús a la operación, con el propósito de prestar el servicio de transporte de pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.

1.11. **Cierre Financiero:** Se entenderá que el **CONCESIONARIO** ha obtenido el Cierre Financiero cuando **TRANSMILENIO S.A.** manifieste expresamente y por escrito su conformidad con los documentos aportados por el **CONCESIONARIO** para acreditar el perfeccionamiento del conjunto de operaciones de endeudamiento y/o la adquisición de los vehículos que utilizará el **CONCESIONARIO** para la prestación del servicio de transporte de pasajeros y en general, para el cabal cumplimiento de las obligaciones que el **CONCESIONARIO** adquiere con la celebración del presente **Contrato**.

1.12. **Cláusula Penal:** Es la valoración que las partes contratantes hacen, en ejercicio de la autonomía de la voluntad y de mutuo acuerdo, respecto de las sumas que se aceptarán como pago por la reparación de daños y perjuicios por concepto de daño emergente, lucro cesante, sanciones e indemnizaciones, causados por el **CONCESIONARIO** al **Concedente** como consecuencia directa o indirecta de hechos u omisiones de su responsabilidad. Los perjuicios causados por el incumplimiento se entenderán estimados en el valor de la cláusula penal y no podrá alegarse que son de un monto inferior. Sin embargo, si s d l caso, los

concesionarios deberán pagar los perjuicios que se demuestren superiores al valor estimado en la **Cláusula Penal**.

1.13. Concedente: Es la entidad pública contratante de una concesión, calidad que para efectos del presente **Contrato** ostenta **TRANSMILENIO S.A.**

1.14. Concesionario: Es el **Adjudicatario** de la presente licitación pública con quien se suscribirá el correspondiente **Contrato de Concesión** para la explotación preferencial y no exclusiva de cada una de las siguientes zonas en que se ha dividido la ciudad para efectos de la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del esquema del **SITP**: 5) SUBA ORIENTAL, 6) SUBA CENTRO, 7) CALLE 80, 8) TINTAL – ZONA FRANCA, 9) KENNEDY, 10) BOSA, 11) PERDOMO, 12) CIUDAD BOLIVAR Y 13) USME.

1.15. Conciliación: Mecanismo de resolución alternativa de conflictos, que operará de conformidad con lo previsto en la Ley 640 de 2001 y las normas que la modifiquen y complementen.

1.16. Contrato de concesión: Contrato celebrado entre **TRANSMILENIO S.A.** y el **CONCESIONARIO** como consecuencia de la Licitación pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009.

1.17. Contrato de Fiducia Concesionario: Es el **Contrato** de fiducia mercantil que suscribirá el **CONCESIONARIO** con una **Fiduciaria** y por medio del cual se constituye el Patrimonio Autónomo para la administración de todos los aportes, recursos de financiación, desembolsos y transferencias que hagan el concesionario, los financiadores o cualquier tercero autorizado para respaldar las inversiones que requiere la operación.

1.18. Contrato de Fiducia SITP: Es el **Contrato** de fiducia mercantil que suscribirán los concesionarios del **SITP** con la **Fiduciaria** y por medio del cual se constituye el Patrimonio Autónomo para la administración centralizada de los recursos del **Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.**

1.19. Control Total sobre la flota: Se entiende por control total, además de la propiedad, cualquier esquema de participación que garantice como mínimo lo siguiente: a) La disponibilidad y tenencia del vehículo sin ninguna condición o salvedad diferente a la adjudicación del contrato; la responsabilidad total del operador – adjudicatario por toda la operación, mantenimiento, disponibilidad, costos, gastos y obligaciones totales que genere el vehículo o su utilización; b) El pago a los propietarios vinculados de la renta fija mensual ofertada, en los términos establecidos en el presente pliego de condiciones; c) La desintegración

física total (chatarrización) al momento de cumplirse la vida útil establecida en el pliego de condiciones y el contrato; d) El esquema de participación pactado; y e) Que el acuerdo entre las partes constituya título ejecutivo y que el mismo se podrá ceder por parte del propietario en cualquier momento, sin que medie autorización del concesionario de operación.

1.20. Crédito de Viaje: Es la posibilidad que tiene el usuario que posee una TISC personalizada de utilizar, por una única vez y cuando el saldo no sea suficiente, (y las condiciones de tiempo y lugar dificulten al usuario la carga de su tarjeta), el servicio sin que en su tarjeta haya cargado previamente unidades de transporte. Este crédito se constituye en una deuda del usuario, que se descontará automáticamente tan pronto el usuario cargue nuevamente unidades de transporte en su tarjeta. Esta facilidad se proporcionará únicamente para validación en vehículos y para el primer abordaje.

1.21. Esquema operacional: Conjunto de servicios, paradas, tiempos de ciclo y de operación diseñados para atender la demanda en un periodo determinado.

1.22. Estaciones troncales sencillas: Son los **puntos de parada** sobre los corredores troncales en los cuales no existe integración física entre las rutas no troncales y el sistema troncal del **SITP**. La integración en este tipo de estaciones será virtual a través del medio de pago.

1.23. Estaciones de cabecera – portales: Recogen y despachan pasajeros desde y hacia las zonas de alimentación urbanas y con la red intermunicipal. La integración en este tipo de estaciones es mayoritariamente física.

1.24. Estaciones intermedias: Recogen y despachan pasajeros desde y hacia las zonas de alimentación urbanas. La integración en este tipo de estaciones es mayoritariamente física.

1.25. Estándares de operación del servicio de transporte: Son el conjunto de parámetros asociados con un nivel de servicio adecuado al pasajero, entre los cuales se incluyen accesibilidad, condiciones de aseo, comodidad, mantenimiento de los vehículos, regularidad en el servicio y seguridad.

1.26. Explotaciones colaterales del Sistema: Son las actividades lucrativas, comerciales o institucionales que se reserva **TRANSMILENIO S.A.** y que pueden desarrollarse dentro del marco de la ley, a partir del valor agregado o de los usos comerciales alternativos de la infraestructura y vehículos del Sistema, y de los activos o valores intangibles que se derivan de la actividad ordinaria del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.**

1.27. Fecha de iniciación de la etapa de operación: Es la fecha que al efecto defina **TRANSMILENIO S.A.** y que será comunicada por **TRANSMILENIO S.A.** al **CONCESIONARIO**, en los términos establecidos en el **Contrato**.

1.28. Fecha de iniciación de la etapa preoperativa: Coincide con la fecha de iniciación de la vigencia del **Contrato de concesión**.

1.29. Fecha de iniciación de la etapa de reversión: Es la fecha en la que se inicia la restitución de los bienes del presente **Contrato**.

1.30. Fecha de iniciación de la vigencia del Contrato de concesión: Es la fecha en la cual el **CONCESIONARIO** da cumplimiento a los requisitos de perfeccionamiento del Contrato, previstos en el pliego de condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 convocada por **TRANSMILENIO S.A.**, que dio lugar a la adjudicación del presente **Contrato de concesión**.

1.31. Fecha de terminación de la concesión: Es la fecha en que **TRANSMILENIO S.A.** expide la certificación de haber recibido la totalidad de los bienes restituibles, a que está obligado el **CONCESIONARIO** en los términos establecidos en este **Contrato**. Será así mismo, la fecha establecida para la terminación anticipada en los casos en que a ello hubiere lugar conforme a la ley y a las estipulaciones contractuales.

1.32. Fideicomiso: Es el patrimonio autónomo que deberá constituir el Concesionario, mediante la celebración de un **Contrato** de fiducia mercantil irrevocable, para los efectos previstos en este Contrato, utilizando la minuta del **Contrato** incluida como anexo 3 de la minuta contractual del Pliego de Condiciones.

1.33. Fiduciaria: Es la sociedad fiduciaria con la cual el CONCESIONARIO celebrará el Contrato de fiducia mercantil irrevocable, para los efectos previstos en la presente minuta.

1.34. Flota: Es el conjunto de vehículos con las características, especificaciones y tipología previstas en el **Contrato de Concesión** y requeridos para cada zona de operación por el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, para la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros, de acuerdo con lo establecido en el anexo 1 Resumen Ejecutivo del diseño operacional del sistema en el pliego de condiciones.

1.35. Flota usada para operación SITP: Es la **Flota** vinculada actualmente a la prestación del servicio público urbano de transporte colectivo que se podrá utilizar para el inicio de la operación del **SITP.**

1.36. Flota usada para desintegración física: Es la **Flota** vinculada actualmente a la prestación del servicio público urbano de transporte colectivo que deberá ser sometida al proceso de desintegración física total para efectos de disminución de sobreoferta.

En reemplazo del proceso de desintegración física, esta **Flota** podrá ser vendida a terceros o utilizada en otras actividades, siempre y cuando se garantice que estos vehículos no serán utilizados para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Capital o en otros municipios del país, salvo que tratándose de éste ultimo caso, o sea sitios diferentes al Distrito Capital, la normatividad vigente lo permita y que exista un concepto técnico de la autoridad de transporte del municipio al que ingresaría el vehículo que así lo autorice.

1.37. Flota nueva: Es la **Flota** nueva que se incorpora a la prestación del servicio público urbano de transporte de pasajeros en el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP.**

1.38. Flota de reserva: Flota adicional al tamaño de la **Flota** de operación, como reserva técnica que debe disponer el **CONCESIONARIO,** en los mismos términos de la **Flota** de operación, que le asegure al sistema la cobertura y disponibilidad permanente de la **Flota** para la prestación eficiente, oportuna y suficiente del servicio público de transporte y que permita cubrir las contingencias del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP** en su operación y las necesidades de mantenimiento de la **Flota**.

1.39. Frecuencia: Es la tasa de paso de vehículos en una unidad de tiempo de un servicio determinado.

1.40. Habilitación: Es la autorización para la prestación del servicio público de transporte en la modalidad solicitada, expedida al **CONCESIONARIO** por la autoridad de transporte competente.

1.41. Hora pico u Hora crítica: Hora del día en la que se presenta el mayor número de pasajeros en el sistema de transporte.

1.42. Horas valle: Los **Intervalos** de tiempo antes, entre y después de las horas pico.

1.43. Índices de Operación del servicio de transporte: Conjunto de indicadores que reflejan el estado y la evolución de la operación del vehículo y/o del grupo de vehículos que conforman la **Flota** del **CONCESIONARIO.**

1.44. Infraestructura Asociada al SITP: Corresponde a los corredores viales (malla vial arterial, int rm dia y local y malla vial rural) que serán mpleados por el SITP

puentes peatonales y vehiculares, pasos a nivel y desnivel, intersecciones viales. También se incluyen los componentes del Subsistema Vial y Vial Peatonal que sean utilizados por el SITP para el acceso de usuarios o para la circulación vial del Sistema.

|Además constituirán equipamientos de transporte los componentes del SITP que se circunscriben en las redes de intercambiadores modales, de estacionamientos y de peajes. Así mismo hacen parte los patios, talleres, estaciones de transporte masivo, centros de control del SITP y puestos de revisión, terminales zonales y zonas de ascenso y descenso de pasajeros en espacio público.

1.45. Ingresos del concesionario: Es la participación porcentual sobre los ingresos del Sistema que recibe el **CONCESIONARIO.**, acorde a lo previsto en el **Contrato de Concesión**.

1.46. Intervalo: Es el periodo de tiempo que transcurre entre el paso de dos vehículos sucesivos por el mismo punto.

1.47. Interventor: Será la persona natural o jurídica, consorcio o unión temporal escogida por **TRANSMILENIO S.A.** para cumplir las funciones relacionadas con la supervisión de las obligaciones del **CONCESIONARIO**

1.48. Itinerario: Recorrido efectuado por un autobús en la zona asignada en los puntos de origen y destino, por una (1) sola vez, en un servicio programado, en un horario asignado. Este también será determinado para los buses troncales.

1.49. Kilómetros en servicio: Es el número de kilómetros programados y efectivamente recorridos por el CONCESIONARIO para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, los cuales serán considerados en el cálculo de la remuneración de los concesionarios de transporte.

1.50. Kilómetros en vacío: Es el número de kilómetros recorridos por un autobús, sin pasajeros, necesarios para cumplir con las órdenes de servicio para el transporte de pasajeros definidas en el **Programa de Servicio de Operación**.

1.51. Mantenimiento correctivo: Reparación inmediata de los vehículos que presenten fallas o desperfectos de cualquier naturaleza.

1.52. Mantenimiento preventivo: Intervenciones efectuadas en los vehículos tendientes a precaver el deterioro o falla del vehículo, y garantizar su funcionalidad en óptimas condiciones de operación.

1.53. Mecanismos de cobertura: Es el conjunto de estrategias, procedimientos, previsiones y condiciones de negocio que tienen como objeto directo o indirecto, total o parcial, la mitigación de los efectos que un riesgo pueda generar.

1.54. Medio de pago: El mecanismo o instrumento que se adopte para que los usuarios del SITP, puedan acceder a él, mediante el pago de una suma de dinero equivalente a **Unidades de Transporte**. El medio de pago a utilizar en el Sistema Integrado de Recaudo será la tarjeta inteligente sin contacto (TISC) o cualquier otro que en el futuro defina **TRANSMILENIO S.A.**, con las funcionalidades necesarias para permitir la integración operativa y tarifaria del **SITP**. Habrá tres modalidades de pago:

- TISC personalizada con facilidad de **Crédito de Viaje**
- TISC no personalizada sin facilidad de **Crédito de Viaje**
- Pago en efectivo con validación de entrada con *Tarjeta Precargada* en vehículos.

Las tarjetas inteligentes (TISC) no cargan pasajes, ni dinero; cargan Unidades de Transporte equivalentes a pesos, las cuales se debitan según el servicio empleado o tipo de transbordo realizado. Las TISC operan bajo aplicación monedero electrónico.

1.55. Niveles de servicio de la operación de transporte: Objetivos que debe alcanzar el **CONCESIONARIO** para planificar, controlar y medir el desempeño del servicio. Los niveles de servicio estarán especificados en el Manual de Niveles de Servicio.

1.56. Nivel medio de ocupación: Ocupación promedio de pasajeros definida por **TRANSMILENIO S.A.**, medido en un **intervalo** de tiempo y en un tramo de vía determinado, durante un periodo de evaluación que es establecido de acuerdo con las necesidades del servicio definidas por **TRANSMILENIO S.A.**

1.57. Normas ISO 9000: Familia de normas que orientan la implementación de sistemas de gestión de la calidad.

1.58. Normas ISO 9001: Norma utilizada como referencia para obtener la certificación ISO 9000, que especifica los requisitos que se deben cumplir para la implementación eficaz de un sistema de gestión de la calidad en una organización.

1.59. Orden de Inicio operación: Es el documento emitido por **TRANSMILENIO S.A.** que ordena al **CONCESIONARIO** dar inicio a la operación de la concesión de la zona adjudicada.

1.60. Operación Troncal. Es la operación de los servicios que circulan sobre los corredores troncales o exclusivos del Sistema.

1.61. Operación Zonal. Es la operación de las rutas no troncales (**Auxiliares, Complementarias, Especiales y Alimentadoras**) que circulan sobre el tráfico mixto.

1.62. Patio de Operación Troncal o Patio Troncal: Es el área que se entrega al **CONCESIONARIO** que tenga en su zona operación troncal, en la cual se encuentran ubicadas las áreas administrativas, de mantenimiento, combustible y de parqueo de los vehículos que conforman la **Flota** que se encuentra al servicio de la operación troncal del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.** La dotación, funcionamiento y operación de estos patios es responsabilidad exclusiva del **CONCESIONARIO.**

1.63. Permiso de operación: Es la autorización otorgada por **TRANSMILENIO S.A.** a la empresa habilitada para prestar el servicio público de transporte en áreas de operación, servicios y horarios o frecuencias de despacho específicas, de acuerdo con lo establecido en el presente **Contrato**.

1.64. Plan de Operación: Nivel de oferta específico para un **Esquema Operacional** en un período representativo de tiempo, cuya aplicación podrá extenderse a otros períodos similares. Está definido de acuerdo con la estacionalidad de la demanda. Uno o más planes de operación conforman **el Programa de Servicios de Operación P.S.O.**

1.65. Prestamistas: Serán las personas jurídicas diferentes del **CONCESIONARIO** o sus miembros (respecto de sus aportes de capital), que suministren al **CONCESIONARIO** los recursos de deuda necesarios para la financiación del proyecto, mediante cualquier modalidad, **Contrato** o instrumento de financiación. Los Prestamistas deberán reunir las calificaciones exigidas para ellos en el presente **Contrato**.

1.66. Programa de servicios de operación: Conjunto de planes de operación que conforman la programación del sistema para un período de tiempo determinado.

1.67. Propietario: Para efectos de la presente licitación y únicamente para dar cumplimiento al requisito habilitante de "experiencia en transporte con participación de propie tarios", se entiende por propietario de vehículo de transporte colectivo en el Distrito Capital, la persona que ostente la condición de locatario o la propiedad de máximo dos vehículos en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP y/o a mayo treinta y uno (31) de 2010.

Los **propietarios** o locatarios de más de dos (2) y hasta cuatro (4) vehículos no serán tenidos en cuenta para l cumplimiento del requisito habilitante de

participación de **propietarios** pero sí para los factores de escogencia y adjudicación de "Estrategia de Democratización". Los propietarios de más de cuatro (4) vehículos contarán como un (1) propietario adicional por cada grupo de cuatro (4) vehículos que vinculen a una propuesta para los factores de escogencia y adjudicación de "Estrategia de Democratización", mas no para el requisito habilitante de participación de **propietarios**.

Los propietarios registrados a la fecha de expedición del Decreto de adopción del **SITP** y/o a mayo treinta y uno (31) de 2010, que desintegraron sus vehículos y cuenten con derecho de reposición vigente, serán tenidos en cuenta para acreditar el requisito habilitante de "Experiencia en transporte con participación de **propietarios"** y para el factor de escogencia y adjudicación de "Estrategia de Democratización".
Quienes adquieran la calidad de propietarios con posterioridad a la fecha de apertura de la licitación (enero 30 de 2010), podrán participar en las condiciones señaladas anteriormente, pero no serán objeto del pago de la renta fija mensual o del valor del vehículo obligatorio para los concesionarios. En éste caso, la forma de vinculación será pactada libremente entre el proponente y el propietario.
Los titulares de vehículos de transporte público colectivo que no han podido registrar los traspasos de la propiedad de los mismos por hechos ajenos a su voluntad, se asimilarán a **propietarios** en los términos señalados en este numeral. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad, con base en los requisitos establecidos en este Pliego, expedirá una certificación que hará las veces del **Certificado Único de Propiedad**.

Igualmente se homologarán como propietarios de vehículos de transporte colectivo en el Distrito Capital, los locatarios que ostenten esta calidad en máximo dos vehículos (a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP) según certificación de la compañía de leasing que figure como propietaria en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP. La condición de locatario se acreditará con la presentación de la certificación de la compañía de leasing que figure como propietaria en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP. En dicha certificación deberá constar la identificación de la persona que figura como locatario a la fecha de expedición de la certificación, a la fecha de expedición del Decreto 309 de 2009 y/o a mayo treinta y uno (31) de 2010. En caso de que la compañía de leasing se haya fusionado, escindido o liquidado, la certificación deberá ser expedida por quien haya asumido el leasing
Para efectos de la presente licitación y únicamente para dar cumplimiento al requisito habilitante de participación de propietarios, se entiende por propietario de vehículo de transport colectivo en el Distrito Capital, la persona qu ostente la

propiedad de máximo dos vehículos en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP.
Los propietarios de más de dos vehículos no serán tenidos en cuenta para el cumplimiento del requisito habilitante de participación de propietarios pero si para el factor de evaluación de Suma de número Propietarios.

Igualmente se homologarán como propietarios de vehículos de transporte colectivo en el Distrito Capital, los locatarios que ostenten esta calidad en máximo dos vehículos según certificación de la compañía de leasing que figure como propietaria en el Registro Distrital Automotor, a la fecha de expedición del Decreto de adopción del SITP.

1.68. **Puntos de parada:** Son los puntos de la ciudad sobre los corredores utilizados para la operación de los vehículos del Sistema donde deben parar para recoger y dejar pasajeros; éstos podrán tener diferente tratamiento físico dependiendo del corredor y de su demanda

1.69. **Punto de venta:** Es el lugar en el que se dispensan y recargan los medios de pago para utilizar el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.**

1.70. **Recaudo**: Es el proceso, actividades y operaciones destinadas a la recepción, consolidación, transporte, consignación y distribución de los dineros provenientes de la venta de derechos de viaje para el **SITP.**

1.71. **Registro de activos:** Es el documento que deberá elaborar y mantener actualizado el **CONCESIONARIO**, en el cual se registran en forma detallada, la localización, estado y fecha de incorporación de todos los bienes que sean recibidos por este en administración o los que se incorporen por el **CONCESIONARIO** para el desarrollo de la concesión.

1.72. **Reglamentos y manuales expedidos por TRANSMILENIO S.A.:** Es el conjunto de normas, disposiciones, reglamentos o instrucciones que imparta o llegue a impartir **TRANSMILENIO S.A.** para la adecuada operación, gestión o administración del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP** y que los concesionarios se obligan a acatar.

1.73. **Reposición:** Es el procedimiento mediante el cual se efectúa el ingreso de un vehículo nuevo en sustitución de otros que salen definitivamente del servicio y que son sometidos a proceso de desintegración física total y cancelación de matrícula. La vida útil de la flota para efectos de reposición se contará a partir de la fecha de matrícula del vehículo.

1.74. Rutas Jerarquizadas

Troncales:
Características: Eje estructurante, largas distancias, alta demanda.
Tipo de Cobro: En estación.
Operación: Con o sin carril exclusivo izquierdo, con o sin sobrepaso.

Auxiliares:
Características: Complementan el sistema troncal, operando las rutas de largas distancias, en las zonas que la demanda no es atendida por las rutas troncales.
Tipo de Cobro: En el bus mediante medio de pago electrónico.
Operación: Tráfico mixto.

Alimentadoras y Complementarias:
Características:
Alimentadoras: Alimentación de las troncales en los portales y estaciones intermedias.
Complementarias: Alimentación de las troncales en los portales, estaciones intermedias y estaciones sencillas.
Tipo de Cobro:
Alimentadoras: En la estación troncal o intermedia
Complementarias: En el bus mediante medio de pago electrónico.
Operación: Tráfico mixto

Especiales (Urbanas y rurales):
Características: Atención a áreas de difícil acceso o de muy baja demanda.
Tipo de Cobro: En el bus mediante medio de pago electrónico
Operación: tráfico mixto

1.75. 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 ente gestor del **SITP** seleccionará el **Concesionario** del **SIRCI** del **SITP,** de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación.

1.76. Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - 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 para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

COPIA NO CONTROLADA

1.77. SubSistema TransMilenio (SbTM): Para efectos de la **tarifa técnica**, como subSistema TransMilenio se hará referencia a los concesionarios actuales de la operación troncal, recaudo y concesionarios de alimentación, cuya remuneración sea considerada en el cálculo de la **tarifa técnica** del Sistema TransMilenio.

1.78. Tamaño de Flota: Número de autobuses aportados por el **CONCESIONARIO**, según las posibilidades y necesidades requeridas para la adecuada prestación del servicio, de conformidad con el pliego de condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP- 004-2009 de 2009.

1.79. Tarifa técnica del SITP: Se define 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.

1.80. Tarifa al usuario: Es el costo del pasaje para la utilización de los servicios del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, que se cobra a los pasajeros del Sistema.

1.81. Terminales Zonales o Patios Zonales: Áreas de parqueo de los vehículos que conforman la **Flota** que se encuentra al servicio de la **Operación Zonal** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP** de responsabilidad del **CONCESIONARIO,** las cuales deben cumplir con las disposiciones vigentes en materia de espacio público, normativa urbana y disposiciones ambientales nacionales y distritales. En estas áreas se puede incluir el desarrollo de actividades relacionadas con el mantenimiento de la **Flota.** En estas áreas además del desarrollo de actividades complementarias y conexas a la operación del transporte se podrá incorporar actividades de comercio, servicios y dotacionales que la Secretaría Distrital de Planeación defina como uso compatible a la actividad principal.

1.82. Toma de posesión: Es el procedimiento excepcional mediante el cual **TRANSMILENIO S.A.**, opta por asumir las obligaciones y derechos que el presente **Contrato** confiere al **CONCESIONARIO** directamente o a través del garante del **CONCESIONARIO** de conformidad con la Ley 80 de 1993, habiendo dado cumplimiento a los requisitos establecidos para el efecto en el presente **Contrato de Concesión**.

1.83. Tramo crítico: Es un tramo de un corredor determinado, en el cual se presenta el mayor número de pasajeros transportados durante un periodo de tiempo fijo.

1.84. TRANSMILENIO S.A. Es la entidad pública contratante **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A.**, sociedad por accion s constituida entre ntidades públicas del orden distrital bajo la forma de

sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, autorizada mediante Acuerdo No. 004 del 4 de febrero de 1999 del Concejo de Bogotá, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, constituida mediante Escritura Pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 de Bogotá, registrada en la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el número 974583, quien, con respecto del **SITP**, y por disposición del artículo 15 del Decreto 319 de 2006 (Plan Maestro de Movilidad) es el ente Gestor del Sistema.

1.85. Tribunal de arbitramento: Órgano compuesto por un número impar de personas denominadas árbitros, los cuales deciden sobre la solución de un conflicto al que las partes expresamente han renunciado a acudir ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo y cuya decisión es obligatoria.

1.86. Unidad Lógica: Equipo que debe instalarse en los autobuses para su localización, control, regulación y comunicación con el **Centro de Control.**

1.87. Unidad de Transporte: Unidades equivalentes a pesos, que el usuario adquiere en el momento de cargar el medio de pago y las cuales son descontadas del saldo en el medio de pago en el momento en que el usuario emplea el servicio (validación de entrada), de acuerdo al costo del servicio empleado o transbordo realizado.

1.88. Vehículos SITP: Es la **Flota** de operación del Sistema, la cual debe cumplir con los requerimientos de homologación definidos por el Ministerio de Transporte y con las características y funciones establecidas en el presente **Contrato** y en los pliegos de condiciones de la licitación.

1.89. Vehículo intermunicipal: Vehículo que esté debidamente habilitado para prestar el servicio de transporte intermunicipal.

1.90. Zona: Área geográfica en la que el operador será responsable por el suministro de transporte al interior de dicha zona y por los servicios que se originen desde su zona hacia el resto de zonas del Sistema, con el fin de garantizar la cobertura, accesibilidad, calidad y regularidad del servicio.

- **Zonas con Operación Troncal:** 1) USAQUÉN, 2) ENGATIVÁ, 3) FONTIBÓN, 4) SAN CRISTÓBAL,
  Zonas sin Operación Troncal: 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.

Transacción: Consiste en la suma de todas las transacciones de ventas y las transacciones de uso en los validadores.
Transacción de v nta: Es una recarga de una tarjeta.

Transacción de uso: Es la validación de una tarjeta en el dispositivo electrónico llamado validador.

TÍTULO 1. GENERALIDADES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

CAPÍTULO 1. OBJETO - NATURALEZA DEL CONTRATO

CLÁUSULA 1. OBJETO DEL CONTRATO

Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios la explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros del **Si t ma Integrado de Transporte Público de Bogotá-SITP**, al **CONCESIONARIO**, en la **Zona**, **10) BOSA** bajo los términos, condiciones y con las limitaciones previstas en el presente **Contrato** y en el pliego de condiciones de la licitación.

Dicha concesión otorgará el derecho a operar de forma preferencial y no exclusiva al **CONCESIONARIO** las siguientes **Zonas** en que se ha dividido la ciudad, para la prestación del Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros bajo el esquema SITP: **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**, que hacen parte de las trece (13) zonas en las que se ha dividido la ciudad de Bogotá.

El alcance del Contrato de Concesión incluye el aporte de lotes de vehículos para las zonas del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP y su operación, conforme al esquema de gradualidad que se prevé en el Contrato.

CLÁUSULA 2. NATURALEZA DEL CONTRATO

El presente **Contrato de Concesión** instrumenta la relación de carácter contractual que vinculará a **TRANSMILENIO S.A.** y al **CONCESIONARIO** a partir de la fecha de inicio de vigencia, como partes que son del **Contrato**. Dicha relación contractual estará sometida a las disposiciones, reglas y principios que rigen los **Contratos** celebrados por entidades públicas, particularmente en aquellos aspectos que s encu ntran expresamente

regulados por la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, aplicables al **Contrato de C ncesión**, y las demás normas que las modifiquen, sustituyan, desarrollen o reglamenten.

En los demás aspectos, se regirá por las normas del derecho privado.

CLÁUSULA 3. PROPÓSITOS DEL CONTRATO

La concesión que por medio del presente **Contrato** se otorga, está orientada a la satisfacción de los siguientes propósitos:

3.1. Garantizar la prestación del servicio público esencial urbano masivo de pasajeros en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, bajos los derechos y principios consagrados en los artículos 24, 209 y 365 de la Constitución Nacional, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, o cualquier otra que las modifique o sustituya.

3.2. Implementar un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para la ciudad de Bogotá e incentivar su optimización y actualización tecnológica para garantizar su continuo mejoramiento.

3.3. Garantizar el cumplimiento de la oferta presentada por el **CONCESIONARIO** en el proceso de selección, en materia de participación de **Propietarios** y su sostenibilidad en las empresas operadoras del sistema.

3.4. Optimizar la **Flota** y su utilización en la prestación del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros y efectuar la desintegración física de vehículos de transporte público cumplida la vida útil máxima (12 años) establecida en el presente contrato y en el manual de operación. Esta desintegración física total de los vehículos deberá acoger los procedimientos establecidos en la normatividad nacional y distrital que regula la materia.

Estas finalidades deberán tenerse en cuenta para la adecuada comprensión e interpretación del **Contrato de Concesión**, especialmente en lo que concierne a sus reglas y condiciones, así como para determinar el alcance de los derechos y obligaciones que el mismo atribuye a las partes.

TRANSMILENIO S.A., con el fin de instrumentar estos propósitos, elaborará los **Manuales**, protocolos y reglamentos técnicos que gulan la operación, niveles de servicios, control y demás actividades técnicas necesarias para la prestación del servicio público de transporte urbano bajo el esquema **SITP.**

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 4. INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO

El presente **Contrato de Concesión**, sus cláusulas y los demás documentos que hagan parte de él, deberán interpretarse conforme a la naturaleza, alcance y propósitos del mismo. Los términos que se incluyan en las cláusulas y anexos del presente **Contrato**, se entenderán según su sentido natural y obvio, salvo el caso de las palabras que se definen en el presente **Contrato** o en el pliego de condiciones al que se encontró sometido el proceso de selección que dio origen al **Contrato**, las que para todos los efectos legales se entenderán según el alcance y significado que allí se les otorga.

En caso de discrepancia entre el presente **Contrato**, el pliego de condiciones y las proformas, prevalecerán las cláusulas contenidas en el primero.

CLÁUSULA 5. COEXISTENCIA DEL PRESENTE CONTRATO CON OTRAS CONCESIONES DEL SISTEMA

El presente **Contrato** coexistirá con otros **Contratos** o concesiones, actuales o futuros, para la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** y para el desarrollo de otras actividades conexas o complementarias (concesiones, publicidad, comercio, servicios, rotacionales, entre otros.), a las actividades tanto de **Recaudo** como de transporte de pasajeros, necesarias para la funcionalidad del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá-SITP.** Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el **CONCESIONARIO**, quien reconoce a **TRANSMILENIO S.A.** como gestor y titular del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá-SITP,** y por lo tanto acepta y se somete a todas las decisiones que **TRANSMILENIO S.A.** adopte en relación con la contratación de las concesiones que se requieran para habilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá-SITP**, aceptando así mismo de manera explícita y sin condicionamientos su coexistencia con la que se contrata por medio del presente instrumento; como consecuencia de lo anterior, **TRANSMILENIO S.A.** podrá contratar la prestación de un servicio especial, adicional a lo previsto en el Manual de Operaciones, para atender la demanda de la población en condición de discapacidad o acordar con los concesionarios del **SITP** un esquema que garantice dicha atención, previo acuerdo sobre el modelo de remuneración en caso de que el mismo se vea afectado por nuevas exigencias de tipología vehicular o de otro tipo. En particular, el presente **Contrato** coexistirá con los **Contratos** de concesión suscritos a la fecha para el recaudo, la alimentación y la **Operación Troncal** de las Fases I y II del **Sistema TransMilenio**, Contrato s que el **CONCESIONARIO** que suscribe el presente **Contrato** declara conocer con sus modificaciones, adiciones y que forman parte integral de este documento.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Una vez finalizados los contratos para la alimentación del **Sistema TransMilenio**, los concesionarios del **SITP**, asumirán la prestación de este servicio en las zonas que se enuncian a continuación:

			FLOTA TOTAL		FLOTA POR VINCULAR (ABRIL 2010)	
CONCESIONARIO ACTUAL DE ALIMENTACIÓN	**CONCESIONARIO SITP**	**NÚMERO DE RUTAS**	**Bus - 50**	**Bus 80 - 90**	**Bus - 50**	**Bus 80 - 90**
ALCAPITAL	Suba Centro	11		64		1
ALNORTE	Suba Oriental	4		22		
CITIMOVIL	Usme	20	9	115	9	39
ETMA	Bosa	2		16		
ETMA	Kennedy	16	7	83	7	1
ETMA	Tintal - Zona Franca	5	11	13	11	
SI03	Bosa	8	4	52	4	18
SI03	Ciudad Bolívar	13	8	69	8	12
SI03	Perdomo	7	4	33	4	5
TAO	Calle 80	11		51		3
TAO	Suba Centro	2		15		
ALNORTE	Usaquén	5		25		1
TAO	Engativá	2		10		

Se entiende por "Flota total" el número de buses requeridos que cada concesionario del SITP deberá adquirir para asumir la operación de las rutas alimentadoras delegadas a cada concesionario del SITP. Se entiende por "Flota por vincular (Abril 2010)", los vehículos de alimentación del actual Sistema TransMilenio que serán vinculados con posterioridad al 30 de abril de 2010. La "Flota total" incluye la "Flota por vincular".

Para dar cumplimiento a lo anterior, al momento de finalización de los contratos de los operadores de alimentación del sistema TransMilenio, los concesionarios SITP deberán adquirir la "Flota por vincular (Abril 2010)". El valor a pagar por dicha flota se calculará con fundamento en la siguiente fórmula:

Para Buses de 50 Pasajeros

$$VRVEH = \left[(-0{,}308 \times T^2) - (3{,}509 \times T) + 86{,}460\right] \times TMV_{50\,pax} \times IPC_{acum\ ene\ 2010}$$

Donde:

VRVEHk: Valor de salvamento (en pesos) que debe pagarse por la flota de alimentación con vida útil remanente.
TMV50 pax: Constante igual a 2.254.977
T: Edad del vehículo en años o fracción de año.
IPCacum ene2010: Uno (1,000) más la variación acumulada en inflación desde enero de 2010 hasta la fecha de finalización de los contratos de los operadores de alimentación del sistema TransMilenio

Para Buses de 80-90 Pasajeros

$$VRVEH = \left[(-0{,}322 \times T^2) - (3{,}673 \times T) + 90{,}444\right] \times TMV_{80-90\,pax} \times IPC_{acum\ ene\,2010}$$

Donde:

VRVEHk: Valor de salvamento (en pesos) que debe pagarse por la flota de alimentación con vida útil remanente.
TMV80-90 pax: Constante igual a 4.762.275
T: Edad del vehículo en años o fracción de año.
IPCacum ene2010: Uno (1,000) más la variación acumulada en inflación desde enero de 2010 hasta la fecha de finalización de los contratos de los operadores de alimentación del sistema TransMilenio

Este valor deberá pagarse al concesionario de alimentación que corresponda en un plazo máximo de un (1) mes contado a partir del mes en que finalice la concesión de alimentación. En caso de incumplirse este plazo se causarán intereses de mora a la máxima tasa legal permitida.

CLÁUSULA 6. NATURALEZA DEL SERVICIO

El **CONCESIONARIO** expresamente declara y acepta que el servicio que presta tiene el carácter de servicio público esencial para todos los efectos legales y con las consecuencias que de su naturaleza jurídica se deriven.

CLÁUSULA 7. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES

El **CONCESIONARIO** declara bajo la gravedad de juramento, el que se entiende prestado con la firma del presente **Contrato**, que a la fecha de suscripción del presente **Contrato**

no se halla incurso en ninguna de las causales de inhabilidad e incompatibilidad señaladas en la Constitución Política y en la ley colombianas, en particular la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y sus Decretos reglamentarios, en los pliegos de condiciones de la licitación o en cualquier otra norma aplicable.

CLÁUSULA 8. RÉGIMEN FISCAL DEL CONTRATO

Los aspectos fiscales del presente **Contrato** se regirán conforme a las siguientes condiciones:

8.1. La ejecución del presente **Contrato** se realizará de conformidad con lo previsto en las normas tributarias aplicables en la República de Colombia.

8.2. Todos los impuestos, tasas y contribuciones establecidas o que llegue a establecer la Nación, cualquier entidad territorial o cualquier otra autoridad, y que se causen por la celebración, perfeccionamiento, ejecución, cumplimiento o liquidación del presente Contrato, estarán a cargo del **CONCESIONARIO**.

8.3. Los impuestos, tasas o contribuciones que graven o lleguen a gravar los bienes afectos a la prestación del servicio son de cargo del **CONCESIONARIO** a partir de la fecha en que se integren a la **Concesión.**

8.4. El riesgo tributario estará a cargo del **CONCESIONARIO**.

CAPÍTULO 2. DURACIÓN Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

CLÁUSULA 9. DURACIÓN DEL CONTRATO.

El plazo de duración del presente **Contrato de Concesión** se estima en veinticinco (25) años, el cual se desarrollará en etapas, como se describe en las cláusulas siguientes.

CLÁUSULA 10. REQUISITOS DE PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO

El **Contrato de Concesión** se perfecciona en el momento de su suscripción por las partes.

CLÁUSULA 11. REQUISITOS PARA LA LEGALIZACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO

COPIA CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Para iniciar la ejecución del presente **Contrato** se requerirá la suscripción del Acta de inicio de la concesión por parte de **TRANSMILENIO S.A.**, la cual se dará una vez se dé cumplimiento a todas y cada una de las siguientes condiciones, así como la presentación y aprobación de los siguientes documentos:

1. Constituir la sociedad prometida, cumpliendo los requisitos establecidos en el código de comercio. Los documentos que respalden la constitución de la sociedad deben aprobados por **TRANSMILENIO S.A.**

2. Entrega por parte del **CONCESIONARIO** y aprobación por parte de **TRANSMILENIO S.A.** de la **Garantía Única de Cumplimiento.** En caso de que esa garantía se preste mediante póliza de seguro, deberá anexarse a ella el comprobante de pago de la prima causada por su expedición.

3. Entrega por parte del **CONCESIONARIO** y aprobación por parte de **TRANSMILENIO S.A.** del Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, con anexo de comprobante de pago de la prima causada por su expedición.

4. Entrega por parte del **Concesionario** y aprobación por parte de **TRANSMILENIO S.A.** de una póliza de responsabilidad contractual que ampare a los usuarios del servicio de los eventuales perjuicios que se les puedan causar. Deberá anexarse a ella el comprobante de pago de la prima causada por su expedición.

5. La publicación que el **Concesionario** efectúe del presente **Contrato** en la Gaceta Distrital, de acuerdo con lo especificado en el parágrafo 3 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, el Decreto 679 de 1994, la Ley 190 de 1995, el Decreto 2474 de 2008 y las demás normas aplicables que las sustituyan, modifiquen o adicionen, requisito que se entiende cumplido con la presentación del recibo de pago de los derechos correspondientes por parte del **CONCESIONARIO**.

6. En el evento en que el **Adjudicatario** haya sido una promesa de sociedad futura, la suscripción por parte de todos los asociados del compromiso de no enajenación de propiedad accionaria y de solidaridad de los miembros de la sociedad concesionaria, según lo contemplado en el pliego de condiciones.

7. La aprobación previa por parte de TRANSMILENIO S.A. de la minuta del Contrato de fiducia mercantil que el Concesionario celebrará para la constitución del Fideicomiso, en los términos previstos en el presente Contrato.
8. La verificación de la suscripción del Contrato de Fiducia del Concesionario y su aprobación no será requisito para la suscripción del contrato de concesión. Sin embargo, ésta obligación deberá llevarse a cabo dentro de los treinta (30) días

calendario siguientes a la legalización del contrato de concesión.

9. La presentación a **TRANSMILENIO S.A.** del **Contrato** debidamente suscrito con el Asistente Financiero, en el caso en que este último haya aportado la experiencia requerida en consecución de financiación.

El recibo de pago de los derechos de publicación, la Garantía Única de Cumplimiento, el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, el Seguro de Responsabilidad Contractual, el comprobante de cancelación de las mismas, y el documento en el que conste el compromiso a que se refiere el numeral 6 anterior, debidamente suscrito, deberán presentarse a **TRANSMILENIO S.A.** dentro de los quince (15) Días Hábiles siguientes a la fecha de suscripción del presente Contrato. **TRANSMILENIO S.A.** dispondrá de un término máximo de quince (15) Días Hábiles para impartirles su aprobación o hacerles las observaciones necesarias.

Si **TRANSMILENIO S.A.** imprueba la Garantía Única de Cumplimiento, el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, el Seguro de Responsabilidad Contractual o el documento en el que conste el compromiso a que se refiere el numeral 6 anterior presentados por el Concesionario, **TRANSMILENIO S.A.** formulará sus observaciones al Concesionario, quien contará con un plazo de diez (10) Días Hábiles, a partir de la comunicación de la improbación de la Garantía Única de Cumplimiento, el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, el Seguro de Responsabilidad Contractual y/o del citado documento, para obtener la respectiva modificación o corrección en términos satisfactorios para **TRANSMILENIO S.A.**

En caso que dentro de dicho plazo el Concesionario no entregue la Garantía Única de Cumplimiento, el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, el Seguro de Responsabilidad Contractual y/o los documentos en los que consten los compromisos a que se refiere el numeral 6 anterior, debidamente modificados a satisfacción de **TRANSMILENIO S.A.,** o si los términos y condiciones de las correcciones y/o modificaciones no satisfacen las observaciones formuladas por **TRANSMILENIO S.A.,** éste podrá negar de manera definitiva su aprobación a la Garantía Única de Cumplimiento, el Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, el Seguro de Responsabilidad Contractual y/o al documento en el que conste el compromiso a que se refiere el numeral 6 anterior, presentados por el Concesionario, y podrá hacer exigible la Garantía de Seriedad de la Propuesta, lo cual supondrá la terminación anticipada del Contrato de Concesión.
Una vez cumplidos los anteriores requisitos, las partes suscribirán el **Acta de Inicio** del **Contrato.**

PARÁGRAFO. Aporte para cubrir costos de estructuración de ofertas: Dentro de los 30 días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, los concesionarios deberán efectuar el siguiente pago a TRANSMILENIO S.A., en las condiciones que defina el ente gestor para el efecto:

Zona	Valor del Aporte
Bosa	$412.000.000,00
Calle 80	$156.000.000,00
Ciudad Bolivar	$244.000.000,00
Engativá	$376.000.000,00
Fontibón	$424.000.000,00
Kennedy	$328.000.000,00
Tintal - Zona Franca	$68.000.000,00
Perdomo	$96.000.000,00
San Cristóbal	$480.000.000,00
Suba Oriental	$104.000.000,00
Suba Centro	$476.000.000,00
Usaquén	$580.000.000,00
Usme	$252.000.000,00

El aporte será destinado a pagar los créditos otorgados para financiar los gastos de estructuración de los proponentes no adjudicatarios de la licitación TMSA-LP-04 de 2009 y el remanente, en caso de existir, se consignará al Fondo de Estabilización Tarifaria del SITP. El administrador financiero del SITP girará directamente los aportes correspondientes a las entidades financieras que hayan efectuado préstamos a los proponentes para cubrir los costos de estructuración de las ofertas.

CAPÍTULO 3. ETAPAS DEL CONTRATO.

CLÁUSULA 12. ETAPA PREOPERATIVA.

Esta etapa comienza a partir del acta de inicio del **Contrato** y se extenderá hasta la fecha en que el Ente Gestor expida la **Orden de Inicio de la Operación.**
Se estima como plazo para esta etapa nueve (9) meses, sin embargo podría ser mayor o menor, de conformidad con el Plan de Implementación presentado por el **CONCESIONARIO** y aprobado por **TRANSMILENIO S.A.**

Durante esta etapa el **CONCESIONARIO** deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- Plan de Implementación.

- **Cierre Financiero**

- Consecución de las áreas de patios y talleres para la operación no troncal (**Terminales Zonales**). en los términos establecidos en la etapa de transición.

- Adquisición de **Flota Nueva** y usada en los términos presentados en su oferta. Para efectos de la flota usada deberá presentar el original de la licencia de tránsito en la que conste como propietario del vehículo o el original del contrato con el propietario en el que se garantice el control total del vehículo en los términos definidos en el pliego de condiciones de la licitación que dio origen al presente contrato.

- Poner a disposición del Concesionario **SIRCI** los vehículos, para que éste efectúe la instalación completa de las unidades lógicas, los equipos de comunicación y control y los demás equipos a bordo.

- Desintegración física total o de la **Flota Usada** no disponible para operación y que no hará parte de la **Flota de Reserva** de operación, de conformidad con lo establecido en las normas nacionales y distritales vigentes y dando cumplimiento al siguient cronograma:

  Desde la suscripción del **Contrato** hasta el **inicio de la operación regular**: 20% de la **Flota Usada** que se desintegrará.

  Desde el inicio de la **operación regular** hasta la finalización de la integración total del sistema, el **CONCESIONARIO** debe desintegrar 80% de la **Flota Usada** que se realizará, de tal forma que durante esta etapa no se afecte la continuidad en la prestación del servicio al usuario.

  En reemplazo del proceso de desintegración física, esta **Flota** podrá ser vendida a terceros o utilizada en otras actividades, siempre y cuando se garantice que estos vehículos no serán utilizados para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Capital o en otros municipios del país, salvo que tratándose de éste ultimo caso, o sea sitios diferentes al Distrito Capital, la normatividad vigente lo permita y que exista un concepto técnico de la autoridad de transporte del municipio al que ingresaría el vehículo que así lo autorice.

- Debe presentar la póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual y demás seguros previstos en la normatividad legal y en este

Contrato para amparar la **Flota** y el servicio, es decir, presentar la póliza de seguro de (i) responsabilidad civil contractual que ampare a los usuarios, de todos los riesgos inherentes al transporte de personas, (ii) la póliza de responsabilidad civil extracontractual de cada vehículo así como (iii) los demás seguros previstos en la normatividad legal para el transporte público. Las pólizas de responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual deberán cubrir todos los eventuales perjuicios que se puedan producir a los usuarios del sistema o a terceros sin que sea posible excluir la responsabilidad por lucro cesante o por daños extrapatrimoniales.

- Realizar las actividades de publicidad en su **Zona** sobre la prestación del servicio, al menos un (1) mes antes del inicio de la operación.

- Suscribir el Contrato de Fiducia del Concesionario dentro de los treinta (30) días calendario siguiente a la legalización del contrato de concesión.

CLÁUSULA 13. ETAPA OPERATIVA.

La etapa de operación comienza con la **Orden de Inicio de Operación del Contrato** por parte del ente gestor y se extenderá por veinticuatro (24) años.

Para la expedición de la **Orden de Inicio de Operación del Contrato** por parte de **TRANSMILENIO S.A.**, se deberá haber cumplido con todas las obligaciones de la implementación y de la **etapa preoperativa.**

En el caso de las zonas con **Operación Troncal** la etapa operativa comienza cuando TRANSMILENIO S.A. solicita o autoriza la compra del 100% de la flota troncal referente y se extenderá por veinticuatro (24) años.

CLÁUSULA 14. ETAPA DE TRANSICIÓN

14.1. Terminales zonales

Durante los cinco (5) primeros años de la Concesión, contados a partir de la adjudicación del Contrato, se autoriza un periodo de transición para la operación de terminales zonales de carácter temporal, los cuales además de los requisitos exigidos por TRANSMILENIO S.A., en sus manuales de operación, deberán cumplir con los requisitos relacionados con la normatividad urbana que defina la Secretaría Distrital de Planeación para su incorporación urbanística legal, exclusivamente en esta etapa.

Durante este período se permitirá la operación de terminales zonales en condiciones operacionales similares a las de transporte público colectivo actual, bajo las reglas

definidas en el presente contrato. Con posterioridad a este período el Distrito ajustará la remuneración y adelantará todas las gestiones que garanticen la disponibilidad del suelo requerido para la operación en terminales zonales. Terminada la **Concesión** los patios o terminales zonales se revertirán al Distrito.

Lo anterior no se predica respecto de las condiciones urbanísticas y arquitectónicas que deberán suplirse de acuerdo con la normatividad que la Secretaría Distrital de Planeación adopte para el período de transición en cuenta a estos equipamientos de transporte.

Durante el período de transición, el Distrito, a través de la Secretarias Distritales de Planeación, Movilidad y Ambiente, expedirá las normas necesarias para que los terminales y equipamientos de transporte definitivos operen, cumpliendo requisitos integrales que minimicen su incidencia en el entorno.

De igual forma, en este período de transición el Concesionario deberá adelantar las adecuaciones físicas a los predios en donde se localicen los terminales y equipamientos de transporte que serán utilizados para el SITP. Estas adecuaciones, serán exigibles, a los predios, sin perjuicio de la condición de tenencia que ostente el operador sobre los mismos, conforme a los requisitos que a continuación se listan:

CONDICIONES PARA LA ADECUACIÓN

Localización:

Los terminales y equipamientos de transporte no podrán ubicarse en:

- Los componentes de la estructura ecológica principal, establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá o en otros instrumento, tales como el Sistema de Áreas Protegidas, los parques urbanos, los corredores ecológicos y el Área de Manejo Especial del Río Bogotá.
- Dentro del suelo rural en el parque minero Industrial del Mochuelo y en las zonas reservadas para el manejo y disposición de residuos sólidos.
- Las áreas de riesgo no mitigable.
- En componentes del sistema de espacio público.
- Zonas residenciales netas, áreas de actividad Central (Centro Tradicional y Núcleos Fundacionales), y/o zonas sometidas a tratamiento de conservación histórica o arquitectónica.

Acc so peatonal: Independiente del acceso vehicular.

Acceso vehicular: El acceso a los equipamientos del SITP en la fase de transición no se podrá hacer desde vías de la malla local (Vías tipo V-7, V-8 y V-9), excepto en el caso que estén definidos como corredores de movilidad local (CML). En el caso que el equipamiento tenga frente sobre una vía de la malla arterial se debe cumplir con lo establecido en el artículo 182° del Decreto 190 de 2004. Los accesos y salidas deben t ner como mínimo un ancho de 7.0 metros.

Batería Baños: Se deben proveer baterías de baños que pueda atender la demanda del terminal, se podrán utilizar baños portátiles.

Cerramiento: Los equipamientos deben contar con un cerramiento perimetral, que involucre el área física del equipamiento.

En los linderos con áreas públicas, se deberá acondicionar un cerramiento con visibilidad del 90% como mínimo en donde se permite zócalos hasta de 0.60 metros de altura, tomar como base de referencia las mallas de cerramiento las incluidas en las cartillas de mobiliario urbano adoptada mediante Decreto Distrital 603 de 2007.

Aislamientos laterales, posterior y contra predios vecinos: mínimo de 5.0 metros o la dimensión que indique la ficha reglamentaria del sector, si es mayor. Los aislamientos no deben ser ocupados por ningún tipo de instalación y serán empradizados y arborizados.

Superficie rodadura: En las áreas de estacionamiento y circulación de vehículos se debe garantizar superficies que no generen contaminación por material particulado.

Áreas de despacho y/o administración: Se debe garantizar áreas de despacho seguras para los operadores.

Servicios y/o actividades adicionales: Se regularán conforme a la normatividad nacional y distrital vigente en cada caso.

Capacidad de Terminales: La capacidad mínima de terminales es de 30 vehículos.

Nota1: De conformidad con la normatividad vigente, no podrán utilizarse las zonas de reserva vial o de otras infraestructuras como uso temporal para la etapa de transición. Los terminales actuales del transporte público colectivo que estén ilegal o irregularmente ubicados en los sitios mencionados, no podrán continuar operando, ni ser utilizados como terminales del SITP en la etapa de transición.

Nota 2: Finalizado el tercer año de la concesión, contado a partir de la firma del **Contrato** el Distrito informará al **CONCESIONARIO** si se amplía o no la etapa de transición.

Si transcurridos cinco (5) meses contados a partir de la adjudicación, el Contratista no manifiesta por escrito a **TRANSMILENIO S.A**. su intención de construir directamente, el Distrito adoptará las medidas necesarias para su construcción, haciendo efectivo el ajust a la remuneración del concesionario previsto en la fórmula de remuneración del presente contrato.

En aquellos casos en que el **CONCESIONARIO** construya directamente, se requerirá de aprobación de TRANSMILENIO S.A. de la ubicación del Terminal y sus especificaciones técnicas, en los términos previstos en el presente contrato. En estos casos, si el concesionario lo solicita, el Distrito realizará la gestión de las herramientas previstas en la normatividad urbana que faciliten la compra del suelo con cargo a los recursos del concesionario incluyendo, entre otras, la expropiación administrativa. La gestión para la construcción definitiva de los terminales zonales, se definirá en la etapa de transición.

Finalizada la etapa de transición (5 años), el Distrito, soportado en los resultados de los estudios técnicos, financieros y legales que efectúe sobre el tema, entregará los terminales zonales construidos y adecuados para la operación directa por los concesionarios o en cabeza de un tercero concesionario de patios, a través del mecanismo que se establezca para el efecto.

Tanto en el caso de construcción y compra directa por parte del Concesionario, como en el de construcción por parte del Distrito, los Terminales Zonales, junto con todas las mejoras, adecuaciones y equipos serán revertidos al Distrito, una vez finalizada la **Concesión**.

PARÁGRAFO. Finalizada la etapa de transición, los terminales zonales tendrán condiciones de uniformidad, bajo la norma común que defina para el efecto la administración distrital.

Las explotaciones conexas permitidas en los Terminales Zonales serán efectuadas por el Distrito Capital o por quién éste autorice.

CLÁUSULA 15. ETAPA DE REVERSIÓN.

Treinta días hábiles, antes de finalizar el término de la etapa de operación de la concesión, el **CONCESIONARIO** deberá iniciar el proceso de restitución y reversión a **TRANSMILENIO S.A.**de los bienes revertibles, sin lugar o derecho alguno a

indemnización o compensación por este concepto, de conformidad con lo establecido en el presente **Contrato.**

Durante este período coexistirán la etapa operativa y la de reversión, con el fin de impedir la parálisis del servicio. La obligación de hacer entrega de los bienes revertibles y restituibles debe surtirse en un término máximo de treinta (30) días hábiles, so pena de incurrir en incumplimiento del **Contrato.**

No obstante lo anterior, la etapa de reversión terminará en la fecha en la que **TRANSMILENIO S.A.** expida el certificado en el que conste haber recibido la totalidad de los bienes revertibles y restituibles, en el estado y condiciones previstas en el presente **Contrato**. Si el tiempo de la etapa de reversión excede los 30 días por culpa imputable al **CONCESIONARIO**, dicho comportamiento será considerado como un incumplimiento grave del **Contrato**

Sólo a partir de la fecha de la certificación antes mencionada, se entenderá vencido el término del presente **Contrato** generando los efectos de ley, y surgiendo para las partes la obligación de proceder a la liquidación del **Contrato** en los términos del artículo 11 de la Ley 1150 de 2007.

CAPÍTULO 4. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

CLÁUSULA 16. DERECHOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

La concesión de la explotación económica de la actividad de transporte del **Sistema Int grado de Transporte Público de Bogotá -SITP**, confiere al **CONCESIONARIO**, sin que impliquen exclusividad, los siguientes derechos:

- El derecho a la explotación económica de la actividad de transporte urbano masivo de pasajeros dentro de los servicios del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** y, en forma preferencial, pero no exclusiva, en la **Zona** concesionada, a través de la participación del **CONCESIONARIO** en los recursos económicos producidos por la prestación del servicio. Se entiende por opción preferencial el derecho a presentar la primera oferta para atender los nuevos servicios de transporte público de pasajeros por vías para vehículos automotores que se generen en su **Zona** y a que la misma se prefiera en condiciones de igualdad frente a otras propuestas.

- El derecho a la utilización de la infraestructura de transporte del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP**, para transitar a través del mismo dentro de los límites que impongan las condiciones de operación establecidas por **TRANSMILENIO S.A.**

- El derecho a utilizar en conjunto con los demás concesionarios y los operadores del sistema, de así requerirse, el área de parqueo del **Patio de Operación** entregado en **Concesión.**

- El derecho a operar y administrar el **Patio de Operación Troncal** entregado en **Concesión.**

- El derecho a celebrar todos los **Contratos** y operaciones que considere útiles a sus intereses, siempre que se encuentren dentro del alcance de los derechos que la **Concesión** le otorga, y sean consistentes con su finalidad.

- El derecho a administrar todos los bienes recibidos con la **Concesión** o que hubieren sido adquiridos, construidos o incorporados por él para beneficio de la concesión, debiéndose ajustar en dicha administración a las necesidades reales del servicio.

- El derecho a pignorar o en cualquier otra forma, gravar los derechos que a través del presente **Contrato** adquiere, siempre que tal garantía tenga como fin asegurar el pago de los créditos que obtenga para el desarrollo de la **Concesión**, sin que en ningún caso se puedan afectar los derechos de **TRANSMILENIO S.A.**

- El derecho a recibir y disponer libremente de los ingresos y participaciones que obtenga como resultado de la prestación del servicio público de transporte en el **SITP** en los términos y condiciones previstos en el presente **Contrato de Concesión**.

- El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente **Contrato.**
- El derecho a ejercer los derechos que el **Contrato de Concesión** le confiere.

- El derecho de proponer nuevas rutas y servicios en la **Zona** concesionada, con sustento en estudios técnicos de demanda y de cubrimiento, elaborados a su costa y riesgo.

COPIA NO CONTROLADA

- El derecho a hacer uso de las licencias y permisos para el uso del software, así como de las licencias de comunicaciones que tramite o ponga a disposición el **Concesionario** del **SIRCI**, para el centro de control y los equipos a bordo.

- El derecho a proponer a **TRANSMILENIO S. A.** la explotación de cualquier negocio colateral al **SITP** (incluida la publicidad). En cada caso en particular, las partes, en el marco de las condiciones homogéneas previamente establecidas por el gestor, de conformidad con lo previsto en la cláusula 23 del presente contrato, deberán acordar la distribución de ingresos por este concepto.

- El derecho a obtener la colaboración tanto de **TRANSMILENIO S.A.**, como de los demás concesionarios y contratistas, para el desarrollo de la concesión.

CLÁUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

A través del presente **Contrato**, y como consecuencia de la **Concesión** no exclusiva y conjunta con otros concesionarios y de la explotación de la actividad de transporte mediante la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá** -SITP, el **CONCESIONARIO** adquiere las siguientes obligaciones:

17.1. Respecto a la prestación del servicio público de transporte urbano d pasajeros:

17.1.1. Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros bajo el esquema del **Sistema Integrado de Transporte Público - SITP**, en condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio, permanencia, continuidad y seguridad de los usuarios, conforme a lo dispuesto en este **Contrato** y a los **Manuales** y **reglamentos** que al efecto determine **TRANSMILENIO S.A.**

17.1.2. Efectuar la programación y operación en la forma prevista en este **Contrato**, en el Manual de Operación.
17.1.3. Cumplir con los **Niveles de Servicio** previstos en el Manual de Niveles d Servicios.

17.1.4. Efectuar el control de la operación, conforme a los lineamientos previstos en este **Contrato**.

17.1.5. Establecer y desarrollar en forma permanente y continua un Programa de Capacitación, el cual estará dirigido a los conductores y al personal técnico y operativo del **CONCESIONARIO** y se referirá a la normas de tránsito, atención a los usuarios, la maniobrabilidad de los equipos de transporte, comunicaciones, operación, seguridad, planes de contingencia, entre otros. Este Programa debe ser remitido a **TRANSMILENIO S.A.** para su revisión y aprobación.

17.1.6. Adelantar con sus empleados, en especial con los conductores, programas de capacitación sobre atención al cliente, facilidades de uso de los vehículos, medidas de protección y seguridad, en función del tipo de población, específicamente bajo tres criterios: género, discapacidad y edad. La inobservancia de esta obligación traerá como consecuencia la imposición de las multas asociadas a la prestación del servicio al usuario.

17.1.7. Entrenar el personal de conducción, conforme al programa de capacitación, asegurando el conocimiento y estricto cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito, de la reglamentación aplicable para la circulación de los autobuses públicos, de las normas ambientales y garantizando la debida atención y protección del pasajero y de acuerdo con los requisitos y condiciones que establezca **TRANSMILENIO S.A.** en el Manual de Operación.

17.1.8. Cumplir y hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes contratistas o subcontratistas, los **Manuales y reglamentos** vigentes o que llegue a expedir **TRANSMILENIO S.A.** y en forma expresa cumplir y hacer cumplir el régimen sancionatorio previsto.

17.1.9. Elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental, si a ello hubiere lugar, y adoptar las medidas y ejecutar los planes que se requieran o que se lleguen a requerir, de acuerdo con la normatividad ambiental vigente.

17.1.10. Cumplir con las instrucciones operativas que imparta **TRANSMILENIO S.A.** para garantizar la operatividad seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema y hacerlas cumplir de sus empleados, contratistas, subcontratistas, agentes o dependientes, así como las instrucciones impartidas por el centro de control del **Sistema Integrado d Transporte Público de Bogotá - SITP**.

17.1.11. Reportar diariamente a **TRANSMILENIO S.A.** la información sobre **Frecuencia** y demás información relevante para que se efectúe el control respectivo.

17.1.12. Mantener la vinculación ofrecida en la propuesta del **Asistente técnico** para desarrollar estas actividades en los servicios zonales. En el caso de los servicios compartidos con otros operadores, realizar la programación y operación en conjunto de

dichas rutas. Los concesionarios serán solidariamente responsables de la operación de las rutas compartidas.

17.1.13. Aceptar y obligarse, con la suscripción de este **Contrato**, a desarrollar su labor conforme a los Manuales y Reglamentos definidos por **TRANSMILENIO S.A.**, sus modificaciones o los que llegare a implementar durante la vigencia de este **Contrato.**

17.1.14. Aceptar y obligarse a cumplir los **Niveles de Servicio** establecidos en el Manual de **Niveles de Servicio** de **TRANSMILENIO S.A.** y sus modificaciones.

17.1.15. Adoptar las acciones de optimización necesarias para mejorar los **Nivel s de Servicio** cuando no se alcancen los mínimos previstos en el Manual de Niveles de Servicio.

17.1.16. Implementar en la operación del **SITP** nuevos servicios a solicitud de **TRANSMILENIO S.A.** para garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte urbano de pasajeros.

17.1.17. El **CONCESIONARIO** tiene el deber de garantizar la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros. En consecuencia, de presentarse situaciones distintas de las usuales y comunes a este tipo de servicios está en la obligación de adoptar las medidas para garantizar la atención adecuada de los servicios y conjurar dichas situaciones de excepción, conforme a las instrucciones y requerimientos de **TRANSMILENIO S.A.**, los cuales son obligatorios y los parámetros establecidos en el Manual de Operación y cumpliendo con los **Niveles de Servicio** que para estas situaciones prevea el Manual de Niveles de Servicio.

17.1.18. Mantener la imagen institucional del **Sistema Integrado de Transporte Público-SITP** determinada por **TRANSMILENIO S.A.**, para los patios de operación y talleres cuya administración le sea entregada por el **Concedente** o aquellos dispuestos por el **Concesionario**, y en los vehículos y abstenerse de incorporar en ellos, aditamentos o elementos que no formen parte de la tipología prevista en el presente **Contrato** y/o en el Manual de Operación.

17.1.19. Mantener en condiciones óptimas de funcionamiento, seguridad y limpieza los vehículos, así como los equipos adicionales que se instalen en los autobuses, o en cualquier otra instalación o dependencia a su cargo, destinados al **Sistema Integrado d Transporte Público –SITP** de conformidad con lo previsto en este **Contrato ,** el protocolo de articulación entre concesionarios de operación y el concesionario del SIRCI y/o en el Manual de Operación.

17.1.20. Cumplir, hacer cumplir y responder directamente en los términos previstos por **TRANSMILENIO S.A.**, por la calidad de la prestación del servicio público de transporte bajo el esquema **SITP** que se le ha concedido, efectuando los pagos correspondientes a las multas y realizando las correcciones o ajustes a que hubiere lugar, sin que se produzcan afectaciones adicionales al Sistema.

17.1.21. Responder por la evasión del pago de la **Tarifa al Usuario** que se genere con motivo del comportamiento de los conductores contratados por su empresa y en general por todos los mecanismos de control de acceso al vehículo.

La evasión del pago de la **Tarifa al Usuario** generada por fallas en los dispositivos del Subsistema de Recaudo, serán responsabilidad del **Concesionario** del **SIRCI.**

17.1.22. Constituirse como deudor solidario ante la autoridad de tránsito y transporte de Bogotá frente a las multas impuestas a sus conductores, cuando las mismas se deriven de la conducción de vehículos vinculados por el **CONCESIONARIO** al **SITP**.

17.2. Respecto de la Flota:

17.2.1. Poner a disposición del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bog tá SITP**, los vehículos requeridos para la operación de los servicios, así como los que l solicite **TRANSMILENIO S.A.** por razones del servicio, según las condiciones técnicas, de tipología y de dotación previstas en el presente **Contrato** y en el Manual de Operación, en las fechas y bajo las condiciones determinadas por **TRANSMILENIO S.A.**

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.

17.2.2. Aumentar o disminuir la **Flota** al servicio del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, en la medida en que así lo determinen las necesidades del servicio y sea aprobado formalmente por **TRANSMILENIO S.A**. El **CONCESIONARIO** deberá aumentar la Flota cuando lo determinen las necesidades del servicio y lo solicite **TRANSMILENIO S.A.**, en caso de que el **CONCESIONARIO** no cumpla con esta obligación dentro del plazo solicitado, **TRANSMILENIO S.A.** podrá solicitar la inclusión y operación de la Flota por otro **CONCESIONARIO** del sistema, sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente **Contrato**.

En todo caso, cualquier pedido de vehículos que realice el concesionario, debe ser autorizado previamente por **TRANSMILENIO S.A**. Si el **CONCESIONARIO** realiza el pedido sin dicha autorización, asumirá los riesgos de no programación de esta **Flota**.

El **CONCESIONARIO** deberá realizar todas las adiciones de **Flota** que se requieran para la adecuada prestación del servicio en la **Zona** adjudicada. Al finalizar el **Contrato**, la **Flota** depreciada y con vida útil concluida de acuerdo a los máximos establecidos en el **Contrato** deberá ser sometida al proceso de desintegración física total de conformidad con las normas nacionales y distritales que regulan la materia.

La Flota no depreciada y con vida útil remanente, recibirá el siguiente tratamiento a decisión del **CONCESIONARIO**:

a) El **CONCESIONARIO** podrá venderlos a terceros o utilizarlos en otras actividades de su interés, siempre y cuando se garantice que estos vehículos no serán utilizados para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Capital o en otros municipios del país salvo que la normatividad vigente los permita y que exista un concepto técnico de la autoridad de transporte del municipio al que ingresaría el vehículo que así lo autorice.

b) El **CONCESIONARIO** podrá venderlos al **SITP**, acogiéndose a la siguiente fórmula de restablecimiento del equilibrio económico:

Para el caso de la operación Troncal:

$$VRVEH_k = \left[(A \times T^2) + (B \times T) + C\right] \times TMV_k$$

Donde:

VRVEHk: Valor de salvamento (en pesos) que debe pagarse al operador por vehículo troncal por finalización del plazo de concesión.

TMVk: Remuneración por vehículo troncal vinculado al **SITP** por el concesionario, expresada en pesos por mes. Hace referencia a la variable TMVTk que corresponde al valor remunerado por el vehículo tipo "k" a compensar por vida útil remanente en el momento de finalización del plazo de concesión.
k: Indica el tipo de vehículo, a saber: Articulado, Biarticulado, Bus dual de 80 pasajeros.

Se debe considerar que a partir de la primera revisión de TMVT en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

T: Edad del vehículo en años o fracción de año (máximo 12 años).

A, B y C son constantes que dependen del tipo de vehículo, a saber:

Tipo de Vehículo		A	B	C
Articulado	Bus 150 Pax	-0,262	-2,984	73,536
Biarticulado	Bus 250 Pax	-0,267	-3,047	75,012
Bus 80 pax dual	Bus 80 pax dual	-0,295	-3,361	82,812

Para el caso de operación No Troncal:

$$VRVEH_k = \left[(D \times T^2) + (E \times T) + F\right] \times TMV_k$$

Donde:

VRVEHk: Valor de salvamento (en pesos) que debe pagarse al operador vehículo tipo "k" por finalización del plazo de concesión.

TMVk: Remuneración por vehículo No troncal vinculado al **SITP** por el concesionario, expresada en pesos por mes. Hace referencia a la variable TMVZk que corresponde al valor remunerado por el vehículo tipo "k" a compensar por vida útil remanente en el momento de finalización del plazo de concesión.

k: Indica el tipo de vehículo, a saber: Buseta, Microbus y Bus.

S debe considerar que a partir de la primera revisión de TMVZ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

T: Edad del vehículo en años o fracción de año (máximo 12 años).

D, E y F son constantes que dependen del tipo de vehículo, a saber:

Tipo de Vehículo		D	E	F
Microbus	Bus 19 Pax	-0,248	-2,830	69,672
Buseta	Bus 40 Pax	-0,262	-2,992	73,632
Bus	Bus 48-60 pax	-0,267	-3,051	75,060
Bus	Bus 80 – 90 Pax	-0,280	-3,194	78,648

PARÁGRAFO 1. El **CONCESIONARIO** deberá informar su decisión a más tardar dieciocho (18) meses antes de finalizar el **Contrato**, de lo contrario se entenderá que optó por la alternativa a) descrita en el presente numeral.

PARÁGRAFO 2. En caso de que se decida aplicar las fórmulas para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato, lo que implica la no ejecución de las acciones mencionadas en el literal a) de la presente cláusula, se procederá de la siguiente forma:

a. Se calculará empleando las fórmulas enunciadas el valor de salvamento de los vehículos por finalización del plazo de concesión.

b. El valor a compensar al concesionario así calculado deberá pagarse por el Ente Gestor en un plazo máximo de un (1) año contado a partir del mes en que finalice la concesión. Desde la fecha en que se genere la obligación de pago por parte del ente gestor hasta la fecha en que efectivamente se realice se reconocerán intereses corrientes a una tasa del DTF + 4 puntos.

17.2.3. Cumplir con la obligación de operar los vehículos nuevos vinculados a su **Flota** a partir del año 2010, con combustibles limpios en los términos de la Ley 1083 de 2006.

17.2.4. Asumir, por su cuenta y riesgo, la financiación de todos los vehículos necesarios para adelantar la operación del Servicio Público de Transporte bajo el esquema **SITP**.

17.2.5. Obtener el **Certificado de Vinculación** al servicio para los vehículos que se destinen a la operación que es objeto del presente **Contrato de Concesión**.

17.2.6. Obtener los Certificados de Revisión Técnica establecida por la Autoridad de Tránsito para los vehículos tal como Emisión de Gases, Revisión Técnico mecánica, o cualquier otra que determine la Autoridad Distrital o Nacional competente.

17.2.7. Constituir la póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual y demás seguros previstos en la normatividad y en este **Contrato** para amparar la **Flota** y el servicio y mantenerlos vigentes.

17.2.8. Mantener en adecuadas condiciones de seguridad y funcionamiento los vehículos que destine a atender los servicios requeridos por el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**.

17.2.9. Llevar a cabo el **Mantenimiento Preventivo** y **Correctivo** a los vehículos que corresponda.

17.2.10. Cumplir y hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes contratistas o subcontratistas, los **Manuales y reglamentos** vigentes o que llegue a expedir **TRANSMILENIO S.A.** y en forma expresa cumplir y hacer cumplir al régimen sancionatorio previsto.

17.2.11. Aceptar, obligarse y cumplir las obligaciones previstas en el presente **Contrato**, conforme a los **Manuales** y **Reglamentos** definidos por **TRANSMILENIO S.A.**, sus modificaciones o los que llegare a implementar durante la vigencia de este **Contrato.**

17.2.12. Permitir a **TRANSMILENIO S.A.** efectuar, en cualquier tiempo, los exámenes técnicos a los vehículos que permitan establecer el estado de los mismos.

17.2.13. Llevar debidamente diligenciado y actualizado el historial de los vehículos que constituyen su **Flota**, el cual contendrá la información determinada en el Manual de Operación, y, en todo caso, como mínimo, el inventario, la historia técnica del vehículo y la relación de todas las actividades de **Mantenimientos Preventivo y Correctivo** realizadas a la **Flota**.

17.2.14. Implementar nuevos servicios o nuevas rutas para la operación del **SITP**, a solicitud de **TRANSMILENIO S.A.**, para garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte urbano masivo de pasajeros, preservando los derechos económicos derivados del presente **Contrato**.

17.3. Respecto de los Equipos, Elementos y Dispositivos a Bordo de l s Autobuses y el Centro de Control.

17.3.1. Coordinar con el **Concesionario** del **SIRCI**, en su calidad de proveedor del hardware y software y de responsable de los mismos, la configuración, prueba y puesta en marcha de las unidades lógicas, los equipos de comunicación y control y los demás equipos a bordo, con base en lo criterios que al efecto indique **TRANSMILENIO S.A.**
La instalación en los buses de las **Unidades Lógicas** y los equipos de comunicación y control, tendrá lugar con anterioridad a la entrada en servicio u operación de cada vehículo, de conformidad con el Protocolo de Articulación entre los concesionarios de operación y el **Concesionario** del **SIRCI**, que forma parte integral de este documento.

La instalación de los equipos, está sujeta a la certificación del **Concesionario** del **SIRCI**, mediante la cual avalará que los equipos instalados a bordo del vehículo permiten operación integrada al **SIRCI**, así como la observancia de todas las características

establecidas en el Protocolo de Articulación entre los concesionarios de operación y el **Concesionario** del **SIRCI**. **TRANSMILENIO S.A.** podrá verificar el cumplimiento de esta obligación en cualquier momento y sobre cualquier vehículo.

17.3.2. Coordinar con el **Concesionario** del **SIRCI** la instalación, configuración, prueba y puesta en marcha del **Centro de Control Zonal,** con base en los criterios que al efecto indique **TRANSMILENIO S.A.**..

El **Centro de Control Zonal** se instalará en el lugar que seleccione el **CONCESIONARIO**, previa aprobación de **TRANSMILENIO S.A.**, respecto de las condiciones de infraestructura y técnicas óptimas para tal fin previstas en el protocolo.

Para el **Centro de Control Zonal** se estima un puesto de trabajo por cada 100 buses y un puesto adicional para un coordinador en cada zona. En caso de que los operadores zonales soliciten un número mayor de puestos de trabajo, corresponderá a ellos asumir dicho costo.

17.3.3. Asumir el costo de traslado del **Centro de Control Zonal**, en el evento en que haya debido ser instalado provisionalmente en área diferente del lugar de ubicación definitivo. El traslado será efectuado por el **Concesionario** del **SIRCI**.

17.3.4. Adoptar los protocolos técnicos y de comunicaciones básicas que establezca el **Concesionario** del **SIRCI**, sin perjuicio de su derecho de celebrar convenios con dicho **Concesionario** para efectuar las adiciones que a su criterio sean necesarias para facilitar la gestión de su operación.

17.3.5. Recibir el **Centro de Control Zonal** que se configure, se pruebe y se instale a través del **Concesionario** del **SIRCI** con base en los criterios que al efecto fije **TRANSMILENIO S.A.** y con las especificaciones básicas establecidas por dicho **Concesionario**, sin perjuicio de su derecho de celebrar convenios con él para adicionar las funcionalidades que a su criterio sean necesarias para facilitar la gestión de control. El recibo del **Centro de Control Zonal** se efectuará con la participación de **TRANSMILENIO S.A.**

17.3.6. Proveer, en coordinación con el CONCESIONARIO del **SIRCI**, los espacios necesarios para los equipos y dispositivos que serán adecuados e instalados por el **CONCESIONARIO** del **SIRCI** en la **Flota Usada de operación del SITP.** Será obligación del **CONCESIONARIO** instalar en los vehículos nuevos los equipos necesarios para el **SIRCI**, de conformidad con las especificaciones definidas en el Protocolo de Articulación entre los concesionarios de operación y el **Concesionario** del **SIRCI** anexo este que forma parte integral de este documento.

17.3.7. Recibir en custodia los equipos, dispositivos, componentes y elementos que estarán a bordo del autobús.

17.3.8. Mantener en buen estado de conservación y uso las unidades lógicas, los equipos d comunicación y control y los demás equipos a bordo y los equipos, hardware y software que hacen parte del **SIRCI**, siguiendo al efecto las instrucciones y recomendaciones del **Concesionario** del **SIRCI**.

17.3.9. Reponer, a su costa, los equipos a bordo del autobús y de los equipos y elementos del centro de control, cuando éstos sufran deterioros o presenten fallas por el uso inadecuado que le haya dado el **Concesionario** de transporte o sus dependientes. Estos equipos deberán ser repuestos por aquellos definidos, suministrados e instalados por el **Concesionario** del **SIRCI**.

17.3.10. Permitir el ingreso del **Concesionario** del **SIRCI** para la intervención de los equipos, elementos y dispositivos a bordo de los autobuses y del **Centro de Control** en cualquier momento que se requiera, para el adecuado funcionamiento **de los mismo , así como permitir al Concesionario del SIRCI realizar el Mantenimiento Preventivo y Correctivo**, a los bienes antes mencionados. Lo anterior, en las condiciones establecidas en el Protocolo de Articulación entre los **Concesionarios** de operación y el **Concesionario** del **SIRCI**.

17.3.11. Cumplir y hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes contratistas o subcontratistas, los Manuales y Reglamentos vigentes o que llegue a expedir **TRANSMILENIO S.A.** y en forma expresa cumplir y hacer cumplir al régimen sancionatorio previsto.

17.3.12. Cumplir con las instrucciones operativas que imparta **TRANSMILENIO S.A.** para garantizar la operatividad seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema y hacerlas cumplir de sus empleados, contratistas, subcontratistas, agentes o dependientes, así como las instrucciones impartidas por el **Centro de Control del Ente Gestor** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**.

17.3.13. Abstenerse de realizar instalaciones o intervenciones a los equipos o a los componentes de los equipos y dispositivos a bordo de los autobuses o a los equipos y demás elementos del centro de control, directa o indirectamente o a través de agentes o personas diferentes al **Concesionario** del **SIRCI**.

17.4. Respecto a la participación y sostenibilidad de propietarios:

17.4.1. Incluir en la calidad y bajo las condiciones establecidas en su propuesta a los **Propietarios** que le transferirán la propiedad o el control de los vehículos de la **Flota**.

17.4.2. Garantizar el cumplimiento del compromiso de adquisición de **Flota Usada** y garantía de mantenimiento de oferta a **Propietarios** no incluidos en la oferta.

Teniendo en cuenta que el **CONCESIONARIO** deberá adquirir o incorporar el número de vehículos de la **Flota** actual de transporte público colectivo, establecidos en la tabla del Anexo técnico del pliego de condiciones, deberá garantizar a los propietarios que no participaron en las propuestas cualquiera de las siguientes alternativas:

- Participación en el negocio como parte del **CONCESIONARIO** en las condiciones definidas en la propuesta respecto de la vinculación y la renta fija mensual (por tipo y modelo de vehículo) durante los 24 años de **Concesión**, la cual se incrementará anualmente, de conformidad con el IPC. Para esto deberá acordar con cada **Propietario** la vinculación al **CONCESIONARIO**. En este caso la renta fija mensual podrá ser inferior máximo hasta en un 10% con respecto a la renta ofrecida a quienes participaron desde un comienzo en la propuesta. Los **Propietarios** que participaron en el proceso de selección en proponentes que no resultaron adjudicatarios, no serán sujetos del descuento señalado en la presente viñeta.

- Compra de los vehículos en las condiciones definidas en la propuesta respecto del valor de los mismos (por tipo y modelo).

17.4.3. Garantizar el cumplimiento del compromiso unilateral e irrevocable de mantener durante toda la vigencia de la **Concesión**, una participación no inferior a la presentada con su propuesta, en los órganos colegiados de decisión del **CONCESIONARIO**.

17.4.4. Garantizar que el cincuenta por ciento (50%) del personal de conductores requerido para cada zona, será contratado de los conductores actuales del transporte público colectivo, que a la fecha se encuentren en el Registro de conductores de la Secretaría Distrital de Movilidad. Este personal también podrá ser contratado para trabajar en otras actividades relacionadas con la operación del **SITP**.

17.4.5. Adelantar las actividades necesarias para garantizar la contratación del mayor número posible de mujeres como empleadas del **CONCESIONARIO** y ejecutar acciones afirmativas en su favor, en especial respecto de las madres cabeza de hogar.

17.4.6. Adelantar las actividades necesarias para garantizar la contratación del mayor número posible de actores indirectos actuales de transporte público colectivo

(trabajadores informales de monta llantas, talleres, ventas de repuestos, calibradores, etc.).

17.4.7. Para efectos de lograr el debido cumplimiento en materia de obligaciones respecto a la participación y sostenibilidad de propietarios, el **CONCESIONARIO** deberá brindar a **TRANSMILENIO S.A.** toda la información y documentación necesaria que se requiera para valuar oportunamente el cumplimiento de tales obligaciones.

17.5. Cierre Financiero

El término máximo con que cuenta el **CONCESIONARIO** para obtener el **Cierre Financiero** vencerá cuando expire el cuarto (4º) mes contado desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Concesión. Se entenderá que el **CONCESIONARIO** ha obtenido el **Cierre Financiero** cuando **TRANSMILENIO S.A.** manifieste expresamente su conformidad con los documentos aportados por el **CONCESIONARIO**, de acuerdo con lo previsto en la definición y regulación de **Cierre Financiero** contenida en el presente **Contrato**.

Para tal efecto, esos documentos deben presentarse, a más tardar, el vigésimo (20) **Día Hábil** anterior al vencimiento del plazo de cuatro (4) meses aquí establecido. **TRANSMILENIO S.A.** contará con un término de quince (15) **Días Hábiles** para manifestar sus observaciones.

En caso que **TRANSMILENIO S.A.** presente observaciones a los documentos, el **CONCESIONARIO** deberá proceder a corregirlos, sin perjuicio de la causación de multas por el retardo en la obtención del **Cierre Financiero** a que se refiere el siguiente párrafo.

Vencido el plazo de cuatro (4) meses sin haberse obtenido el **Cierre Financiero** por parte del **CONCESIONARIO**, se empezarán a causar las multas previstas en el presente **Contrato**. Pasados sesenta (60) **Días Calendario** de mora en el cumplimiento de esta obligación, **TRANSMILENIO S.A.** podrá declarar la caducidad del **Contrato** o el incumplimiento del **Contrato** y hacer efectiva la **Cláusula penal**. En este caso, **TRANSMILENIO S.A.** efectuará un requerimiento público al **Asistente Financiero** que suscribió la propuesta, para que de manera también pública (bajo el procedimiento que para este fin establezca **TRANSMILENIO S.A.**) explique las razones que impidieron el cumplimiento de esta obligación.

Sin perjuicio de que la responsabilidad y riesgo de aportar la totalidad de la financiación requerida para la completa ejecución del presente **Contrato** es del **CONCESIONARIO**, éste deberá sustituir las fuentes de financiación si por cualquier causa las previstas no se

desembolsaran o fuere necesario realizar aportes adicionales de capital y/o deuda en el caso en que los recursos inicialmente previstos resulten insuficientes.

Sólo se entenderá cumplido el **Cierre Financiero**, si el **CONCESIONARIO** prueba — a satisfacción de **TRANSMILENIO S.A.**— que cuenta con compromisos a su favor qu garanticen el desembolso de recursos de deuda por la suma que se establece a continuación (Valores en de pesos constantes de 31/12/2009):

ZONA	VALOR DEL DESEMBOLSO
Usaquén	$241.840.000.000
Engativá	$144.765.000.000
Fontibón	$165.594.000.000
San Cristóbal	$172.204.000.000
Suba Oriental	$30.545.000.000
Suba Centro	$177.842.000.000
Calle 80	$57.176.000.000
Tintal - Zona Franca	$23.977.000.000
Kennedy	$124.186.000.000
Bosa	$161.904.000.000
Perdomo	$34.496.000.000
Ciudad Bolívar	$95.301.000.000
Usme	$74.359.000.000

Esta suma será actualizada para el día del cierre del financiero de conformidad con la siguiente fórmula:

$$MD\ i = MD\ 0 * (IPC\ i / IPC\ 0)$$

Donde:

MD i	Monto de los recursos de deuda requeridos para acreditar el **Cierre Financiero** en el **Día** en que se cumpla esa obligación (**Día** i), en **Pesos** del **Día** i
MD 0	Monto de los recursos de deuda requeridos para acreditar el cierre

	financiero expresado en **Pesos** del 31 de Diciembre de 2009
IPC i	Índice del Precios al Consumidor del mes calendario anterior al **Día i**
IPC 0	Índice del Precios al Consumidor del mes de Diciembre de 2009

Tales compromisos no podrán tener condicionamientos diferentes a: (i) la constitución de las garantías acordadas y (ii) el cumplimiento de los indicadores de desempeño financiero que acuerden **CONCESIONARIO** y sus prestamistas (iii) el cumplimiento de obligaciones contractuales tanto del **CONCESIONARIO** como de **TRANSMILENIO S.A.**

Para verificar el cumplimiento de este mínimo, se sumarán la totalidad de los desembolsos comprometidos en los documentos de deuda (para lo cual los documentos de deuda deberán incluir los montos y cronogramas de los desembolsos previstos). Si el **CONCESIONARIO** acredita el **Cierre Financiero**, total o parcialmente, con uno o varios créditos en **Dólares**, la parte en **Dólares** de dichos desembolsos será sumada de manera simple y convertida a **Pesos** utilizando la **Tasa Representativa del Mercado** de la fecha de suscripción de los **Contratos** de crédito respectivos.

Para probar la obtención de recursos de deuda, el **CONCESIONARIO** deberá presentar a **TRANSMILENIO S.A.** los siguientes documentos:

a) **Contratos** de crédito firmados con los **Prestamistas** y certificación de los **Prestamistas**, que acrediten que la totalidad de los requisitos necesarios para el desembolso inicial de los créditos.

El desembolso inicial, que deberá realizarse a más tardar dentro de los sesenta (60) días siguientes al cierre financiero, no podrá ser inferior al quince por ciento (15%) del monto exigido para acreditar el cierre financiero. Tanto el valor del desembolso inicial como el compromiso de cumplir con el plazo máximo acabado de señalar deberán constar en la certificación emanada de los **Prestamistas** que el **CONCESIONARIO** presente para la acreditación del cierre financiero.

En el caso previsto en este literal a), el compromiso de aportar los recursos de deuda deberá provenir de instituciones financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera Colombiana, o de cualquier persona jurídica, colombiana o extranjera, cuya deuda pendiente, no subordinada y de largo plazo, tenga una calificación de crédito de Standard & Poor's Corporation de al menos BBB, o su equivalente de otra agencia calificadora, al momento de su firma.

La negociación de los términos, montos, plazos y condiciones de los **Contratos** de crédito que celebre el **CONCESIONARIO** corresponde exclusivamente a éste mismo. Sin embargo, cualquier **Contrato** de crédito que celebre el **CONCESIONARIO** y que pretenda

acreditar como fuente de recursos para la obtención del **Cierre Financiero** deberá tener un plazo mínimo de cinco (5) años.

b) Cuando se trate de financiación conseguida a través de emisión de títulos—por un monto igual o superior al valor establecido en el numeral 17.1. – en el mercado de capitales, valdrá la certificación del líder de la respectiva emisión, donde conste que la totalidad de la emisión de títulos ha sido colocada o que se entregue copia del Contrato de *underwriting* en firme mediante el cual se pruebe la colocación de la totalidad de los títulos. Ni la colocación ni el efectivo desembolso inicial, podrán estar condicionados en manera alguna. En todo caso, el **CONCESIONARIO** deberá acreditar que el agente de colocación con quien ha suscrito el **Contrato** de "uderwriting" en firme se compromete a desembolsar, a más tardar dentro de los 60 días siguientes al cierre financiero, una suma mínima no inferior al quince por ciento (15%) del monto exigido para acreditar el cierre financiero, si la emisión no ha sido colocada a la fecha del **Cierre Financiero**.

c) La obtención de los recursos de deuda también podrá probarse mediante la combinación de las fuentes de financiación previstas en los literales a) y b) anteriores.

17.6. Obligaciones respecto de la Habilitación

El **CONCESIONARIO** deberá, durante la **etapa preoperativa**, dar cumplimiento de los Requisitos de **Habilitación**, exigidos en el Decreto 3109 de 1997 y en la Ley 1083 de 2006 para obtener por parte de la autoridad de transporte, la **Habilitación** requerida para operar dentro del Sistema Integrado de Transporte Público. Para ello deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Movilidad, la **Habilitación** respectiva, cumpliendo con los requisitos y condiciones contenido en el artículo 8º del Decreto 3109 de 1997.

La **Habilitación** debe estar ejecutoriada como mínimo dos (2) meses calendario antes del inicio de la operación.

17.7. Obligaciones Generales:

Como consecuencia de la **Concesión** que se otorga al **CONCESIONARIO** por medio del presente **Contrato de Concesión**, éste adquiere las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las demás obligaciones del **CONCESIONARIO** asignadas en el presente **Contrato**, en sus anexos y en el Pliego de Condiciones, además de las contenidas en las normas constitucionales, legales o reglamentarias aplicables, o las que se desprendan de su naturaleza:

17.7.1. Suscribir el **Contrato** con la **Fiduciaria** y por medio del cual se constituye el Patrimonio Autónomo para la administración de todos los aportes, recursos d

financiación, desembolsos y transferencias que deban hacer los miembros del **CONCESIONARIO** para contar con los recursos que respalden las inversiones que requiere la operación, atendiendo lo señalado en el Capítulo 3 del presente **Contrato**.

17.7.2. Obtener el **Cierre Financiero**, en los términos definidos en el presente **Contrato.**

17.7.3. Obtener la financiación necesaria para la completa y oportuna ejecución del **Contrato**.

17.7.4. Constituir el **Fideicomiso** en la oportunidad señalada en la Cláusula 35 del presente **Contrato** y efectuar los aportes de capital mínimos al mismo, en los términos señalados en el **Contrato**.

17.7.5. Mantener vigente la garantía única de cumplimiento y la póliza de responsabilidad civil extracontractual y, en el evento de que se suscriban modificaciones al presente Contrato, efectuar los ajustes respectivos a dichas garantías. Igualmente, la garantía única de cumplimiento deberá amparar de manera expresa en el cuerpo de la póliza el cumplimiento de las obligaciones del concesionario en materia de democratización, incluyendo el pago de la renta fija mensual a los propietarios. En concordancia con la naturaleza de la garantía, el seguro de cumplimiento ampara el pago de perjuicios generados a TRANSMILENIO S.A. derivados del incumplimiento de esta obligación contractual (democratización) a cargo del garantizado. En consecuencia, no se trata de una obligación de pago.

17.7.6. Establecer y cumplir con el Reglamento Interno de Trabajo, el Programa de Salud Ocupacional, Riesgos Profesionales y cualquier otro que establezca la ley.

17.7.7. Cumplir con la normatividad laboral y de seguridad social integral. La vinculación de los conductores será mediante **Contrato** laboral, con todas las garantías establecidas en la legislación laboral vigente, respetando la jornada laboral máxima y con una remuneración que en ningún caso estará sujeta al número de pasajeros transportados.

17.7.8. Cumplir con la normatividad ambiental.

17.7.9. Cumplir con el pago oportuno de las obligaciones fiscales, tributarias, laborales, financieras y contractuales en el desarrollo del **Contrato.**

17.7.10. Establecer procesos Contables y financieros de acuerdo a las Normas de Contabilidad Colombiana y presentar a **TRANSMILENIO S.A.** los Estados financieros, Estadísticas o información operacional en el tiempo establecido.

COPIA CONTROLADA

17.7.11. Presentar trimestralmente a **TRANSMILENIO S.A.** los informes financieros y contables previstos en el **Contrato de Concesión** e incorporar en los mismos la composición social del operador y de las empresas socias del mismo, indicando el nombre, identificación y participación de cada uno de los socios. En caso de haber capitalizaciones mostrar el comportamiento y afectación en la participación de los **Propietarios**, dichos informes deberán estar firmados y avalados por el Revisor Fiscal.

17.7.12. Suscribir el acta de inicio, todas las actas a que haya lugar en el desarrollo del **Contrato de Concesión** y el Acta de liquidación bilateral del **Contrato.**

17.7.13. Obtener, en la oportunidad debida, las licencias y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de todas las obligaciones que le corresponden, en los términos de la **Concesión.**

17.7.14. **El CONCESIONARIO** debe cumplir con el control de calidad de los trabajos realizados de acuerdo con las leyes actualmente vigentes, o con las que las sustituyan, y obt ner las certificaciones de cumplimiento de las **normas ISO 9003, 14000 y 18000**, o las normas ISO que las reemplacen o modifiquen, para las actividades objeto de la concesión, expedida por una entidad debidamente autorizada al efecto, al finalizar el tercer (3er) **año** de operación.

17.7.15. Responder, en los plazos y forma que **TRANSMILENIO S.A.** establezca para cada caso, los requerimientos de información que le formule.

17.7.16. Asumir por cuenta propia, con cargo a los aportes de capital, a la obtención de créditos o a cualquier otra fuente de financiación (si se llegare a requerir), el costo total de la inversión que sea necesaria para la adquisición de la **Flota**, arrendamiento de inmuebles o gastos de operación.

17.7.17. Asumir, responder y cumplir con las obligaciones de créditos adquiridos.

17.7.18. Pagar todos los impuestos, tasas y contribuciones establecidas o que llegue a establecer la Nación, cualquier entidad territorial o cualquier otra autoridad, y que se causen por la celebración, perfeccionamiento, ejecución, cumplimiento o liquidación del presente **Contrato**.

17.7.19. Vincularse en calidad de fideicomitente y beneficiario, al **Contrato** de administración fiduciaria del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**

17.7.20. Suscribir por su cuenta y riesgo, todos los **Contratos** accesorios o complementarios al **Contrato de Concesión** que se requieran para el funcionamiento del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**.

17.7.21. Responder por los perjuicios que se pudieren llegar a causar a **TRANSMILENIO S.A.** o a terceros por incumplimiento en lo relacionado con la pignoración de ingresos y gravamen de los vehículos.

17.7.22. Realizar las gestiones necesarias, con la colaboración de las autoridades competentes, para el control de la circulación de vehículos no autorizados y/o sobreoferta ilegal o irregular en su **Zona**. Para este efecto podrá suscribir convenios de cooperación con la Secretaría Distrital de Movilidad, de conformidad con lo señalado en el Decreto 4222 de 2006 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

17.7.23. Permitir y autorizar a **TRANSMILENIO S.A.**, en el evento de toma de la posesión, el ingreso a sus instalaciones y su administración, tomar control de la operación, administrar su personal, quien continuará laborando normalmente durante el tiempo que dure la intervención del servicio.

17.7.24. Efectuar la cesión de los **Contratos** que **TRANSMILENIO S.A.** determine, en el evento de toma de la posesión. En todos los **Contratos** que suscriba deberá estipularse la posibilidad de cesión por **toma de posesión**.

17.7.25. En los **Contratos** laborales debe estipularse que en los eventos de **toma d p sesión** estos continuarán vigentes y a nombre del **CONCESIONARIO**, pero sujeto a las órdenes de **TRANSMILENIO S.A.** para garantizar la prestación del servicio.

17.7.26. Permitir a **TRANSMILENIO S.A.**, directamente o a través de terceros, el ejercicio de su facultad de supervisión, vigilancia y control, para lo cual permitirá a los auditores, inspectores e interventores designados por éste, el acceso a cualquier instalación, vehículos, equipos, documentos e información directa o indirectamente relacionados con la concesión. Así como, efectuar las auditorías para efectos de medir los niveles de servicio, inspección y examen de la **Flota**, de los equipos a bordo, de los patios y talleres, el examen de la información financiera y contable o de cualquier otra que **TRANSMILENIO S.A.** estime relevante, con el único objeto de establecer el cabal cumplimiento de las obligaciones previstas por la Ley y en el **Contrato** por parte del **CONCESIONARIO**, la verificación del cumplimiento y mantenimiento de los indicadores financieros y de la obligación de democratización y, en general, verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales derivadas de la operación del **SITP**.

17.7.27. Mantener todos los bienes afectos al servicio en buen estado de conservación y uso, realizando directamente el **Mantenimiento Preventivo y Correctivo**, siguiendo estrictamente las instrucciones del proveedor y efectuar las renovaciones periódicas, disposiciones y adquisiciones que correspondan, según la naturaleza y características de cada tipo de bien, considerando las necesidades del servicio, e incorporando las innovaciones tecnológicas que resultaren convenientes, conforme a las decisiones que al respecto adopte **TRANSMILENIO S.A.**, salvo cuando se trate de bienes que deba suministrar el **Concesionario** del **SIRCI**.

17.7.28. Permitir, a solicitud de **TRANSMILENIO S.A.**, que se use como medio para difundir servicios de publicidad, los buses que conforman la **Flota** del **Sistema Integrado d Transporte Público de Bogotá SITP** o la infraestructura que se entrega en administración. En cada caso en particular, las partes deberán acordar la distribución de ingresos por este concepto.

EL **CONCESIONARIO** tendrá la obligación, respecto de esta publicidad, de no ejecutar actos o incurrir en omisiones, directamente o a través de sus empleados, contratistas o dependientes, que en forma directa o indirecta, dañen o perturben de cualquier manera la publicidad instalada por **TRANSMILENIO S.A.**, ni auspiciar, permitir o tolerar, por acción u omisión, tales conductas por terceros. EL **CONCESIONARIO** responderá por los daños y perjuicios que cause a **TRANSMILENIO S.A.** por el incumplimiento de esta obligación. Lo anterior, salvo que las partes acuerden un esquema de publicidad distinto al establecido en esta cláusula.

17.7.29. Proveer la información financiera que le sea exigida en cualquier momento por parte del ente gestor o la autoridad de transporte, a título de supervisión, control o regulación.

17.7.30. Operar, previa autorización de **TRANSMILENIO S.A.** y **habilitación** de la autoridad de transporte otros modos de transporte en las **Zonas** adjudicadas. En ningún caso esta obligación constituye un derecho a favor del **CONCESIONARIO**, ni la exclusividad en la prestación del servicio en la **Zona**.

17.7.31. En general, la obligación de cumplir cabalmente con las condiciones y modalidades previstas contractualmente para la ejecución y desarrollo de la presente concesión y teniendo en cuenta particularmente el carácter público del servicio que presta y los propósitos de este **Contrato**.

17.7.32. Cuando el **CONCESIONARIO** pretenda fusionarse, escindirse, transformarse, o alterar de alguna manera la composición accionaria exigida en el **Pliego**

de condiciones deberá obtener autorización previa, expresa y escrita d TRANSMILENIO S.A.

CLÁUSULA 18. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LOS PATIOS PARA LA OPERACIÓN TRONCAL

Como consecuencia de la concesión para dotación, mantenimiento y administración del **Patio de Operación Troncal** que se efectúa por medio del presente Contrato, el **CONCESIONARIO** adquiere las siguientes obligaciones:

18.1. Asumir el costo, respecto de las actividades de dotación, compra de equipos, conservación, administración y en general cualquier gasto o inversión que se requiera para operar integralmente el **Patio de Operación Troncal**.

18.2. Conservar el **Patio de Operación** en condiciones óptimas para su utilización según su naturaleza y destinación, en términos de continuidad, eficiencia y permanencia.

18.3. Utilizar las áreas de soporte técnico, exclusivamente, para el desarrollo de actividades relacionadas con los procedimientos de mantenimiento de los autobuses que se encuentran incorporados a la **Flota** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, para efectos del cumplimiento de las condiciones y estándares que se establecen en el presente **Contrato**.

18.4. Utilizar el área de parqueo exclusivamente, para el estacionamiento de la **Flota** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**.

18.5. Salir en la defensa jurídica de los bienes que constituyen los patios de operación y asumir todos los costos de esa defensa.

18.6. Pagar todas las obligaciones y prestaciones económicas a que haya lugar conforme a la ley por concepto de la prestación periódica de los servicios públicos domiciliarios.

18.7. Pagar los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven o lleguen a gravar la propiedad de los patios de operación concesionados.

18.8. Prestar el servicio de estacionamiento a los demás concesionarios, dentro de las condiciones establecidas en el presente **Contrato**, sin cobro alguno de acuerdo a la disponibilidad que al efecto determine **TRANSMILENIO S.A.**

18.9. Permitir la utilización de los demás concesionarios y los operadores del sistema, de así requerirse, del área de soporte técnico y el edificio de administración que haga parte de los patios de operación concesionados, según acuerdo comercial u operacional entre operadores.

18.10. Ejercer sobre el área de parqueo del patio y taller de mantenimiento, las funciones de administrador y depositario, respondiendo hasta por la culpa leve en la custodia y conservación de las áreas concesionadas, así como respecto de la guarda de los vehículos de los otros concesionarios u operadores del sistema que se estacionen en el área de parqueo del **Patio de Operación** concesionado, declarando las partes que por medio del presente **Contrato** entienden configurada la circunstancia prevista en el numeral 1 del artículo 2247 del Código Civil para el depósito no remunerado. El **CONCESIONARIO** contratará las pólizas de seguro necesarias en forma amplia sin que por ello deje de asumir las responsabilidades aquí impuestas.

18.11. Realizar y mantener actualizado el **Registro de Activos**, de conformidad con el formato establecido por **TRANSMILENIO S.A.**, con los bienes concesionados que incorpore.

18.12. Permitir a **TRANSMILENIO S.A.**, la adecuada supervisión de la actualización del **Registro de Activos**.

18.13. Responder por los perjuicios que pudieren llegar a causar a **TRANSMILENIO S.A.** o a terceros, en el evento de que se causen daños o perjuicios por incumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión de los patios de operación.

18.14. Revertir los **Patios** de **Operación Troncal** a **TRANSMILENIO S.A.**, de conformidad con el último **Registro de Activos**, con sus adiciones y mejoras, incluidos entre ellos los inmuebles por adhesión o por destinación que se hayan incorporado al terreno o a la infraestructura en él construida, en las condiciones y términos que se prevén en el presente **Contrato de Concesión**, sin recibir contraprestación alguna por este concepto. El **CONCESIONARIO** renuncia expresamente a todo requerimiento público o privado para la restitución del inmueble, entregado en administración, como a la constitución en mora de esta obligación y en igual forma al derecho de retención a la terminación de la concesión.

18.15. Realizar las adecuaciones que se requieran para la correcta operación del patio. Solicitar la autorización para realizar estas adecuaciones al ente gestor. Gestionar y obtener los permisos y licencias necesarios para efectuar dichas adecuaciones.

18.16. En general, la obligación de cumplir cabalmente con las condiciones y modalidades previstas contractualmente para la ejecución y desarrollo de la presente **Concesión**, así como de respetar los derechos que el presente **Contrato** consagra a favor de **TRANSMILENIO S.A.** y teniendo en cuenta particularmente el carácter público del servicio que presta y los propósitos de este Contrato .

CLÁUSULA 19. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO EN MATERIA DE TERMINALES ZONALES

En materia de **Terminales Zonales**, el **CONCESIONARIO** adquiere las siguientes obligaciones:

19.1. El **CONCESIONARIO** debe suministrar y disponer de áreas de estacionamiento de sus vehículos en la **Zona** adjudicada, sean propias o en arrendamiento, durante la etapa de transición prevista en el contrato.

19.2. El **CONCESIONARIO** entregará a **TRANSMILENIO S.A.** dentro de los 6 meses siguientes al inicio del **Contrato**, el listado de **Terminales Zonales** que utilizará, durante la etapa de transición prevista en el contrato, los cuales deben cumplir con la normatividad ambiental, de tránsito y transporte y de espacio público respecto de la guarda de los vehículos.

19.3. En caso que el **CONCESIONARIO** decida efectuar el mantenimiento de la **Flota** en los **Terminales Zonales**, deberá garantizar en el ejercicio de dicha actividad, el cumplimiento de la normatividad ambiental, de tránsito y transporte y de espacio público.

19.4. **TRANSMILENIO S.A.** podrá objetar, en cualquier tiempo, estos **Terminales Zonales**, cuando no se ajusten a la normatividad mencionada en el presente numeral.

19.5. En caso que el **CONCESIONARIO** decida adelantar la compra y construcción de sus propios **Terminales Zonales**, deberá cumplir las siguientes obligaciones:

19.5.1. Asumir, por cuenta propia o con cargo a la obtención de créditos, la financiación total de los estudios, diseños, actividades de gestión predial, el plan de obras de construcción y todas las demás actividades conexas a la construcción de los **Terminales Zonales**.

19.5.2. Llevar a cabo el desarrollo de la gestión predial e inmobiliaria para la adquisición de los predios requeridos para los **Terminales Zonales**. **TRANSMILENIO S.A.** y el Distrito Capital apoyarán la gestión predial, a través de las herramientas establecidas en la normatividad urbana, para garantizar la disponibilidad del suelo.

19.5.3. Asumir el costo de las actividades de conservación y administración de los **Terminales Zonales**.

19.5.4. Obtener todas las licencias y permisos a que hubiere lugar para la construcción de los **Terminales Zonales**.

19.5.5. Elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental, si a ello hubiere lugar, y la realización de las obras necesarias para mitigar los efectos adversos derivados de las obras construcción y operación de los patios de operación no troncal.

19.5.6. Los predios seleccionados para localizar los **Terminales Zonales** deben cumplir con las normas de usos del suelo y actividades urbanas definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital y en los instrumentos que los reglamentan (Planes de Ordenamiento Zonal, Unidades de Planeamiento Zonal y otros).

19.5.7. Identificación de posibles efectos en el entorno urbano (Estructura Urbana, infraestructura vial, espacio público, redes de servicios públicos y otros) ocasionados por la implantación y operación de los equipamientos, y la respectiva elaboración de las medidas necesarias de mitigación de los impactos detectados.

19.6. Permitir a **TRANSMILENIO S.A.**, la adecuada supervisión de la actualización del **Registro de Activos**.

19.7. En general, la obligación de cumplir cabalmente con las condiciones y modalidades previstas contractualmente para la ejecución y desarrollo de la presente concesión y teniendo en cuenta particularmente el carácter público del servicio que presta y los propósitos del **SITP** y del presente **Contrato.**

CLÁUSULA 20. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO RESPECTO DE LOS TALLERES Y LUGARES DE MANTENIMIENTO

20.1. EL **CONCESIONARIO** es autónomo en la selección de los talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc., en los que realizará las labores de aseo, **Mantenimi nto Prev ntivo y C rr ctivo** de los vehículos

lavado, suministro de combustibles, de tal manera que se garantice el cumplimiento de los parámetros de higiene, seguridad y buen estado de funcionamiento, previstos en este **Contrato**.

20.2. El **CONCESIONARIO** informará al ente gestor, dentro de los 6 meses siguientes al inicio del **Contrato**, el listado de los talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc., que utilizará para los fines previstos en el anterior numeral. Esta información deberá actualizarse de manera semestral.

20.3. **TRANSMILENIO S.A.** podrá objetar, en cualquier tiempo, estos talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc., en caso de incumplimiento de la normatividad ambiental, de tránsito y transporte y de espacio público. El **CONCESIONARIO** no podrá utilizar dichos talleres, servitecas, estaciones de servicio, centros de diagnóstico, etc., hasta tanto no demuestre el cabal cumplimiento de la normatividad.

CLÁUSULA 21. PLANES DE ACCIÓN PARA LA REGULARIZACIÓN E IMPLANTACIÓN.

Una vez se determine la localización de los terminales y equipamientos de transporte del SITP, de carácter definitivo, la Secretaría Distrital de Movilidad, **TRANSMILENIO S.A.** y los Concesionarios, a cargo de éstos, deberán formular los Planes de Acción para la regularización y para la implantación de conformidad con lo siguiente:

21.1. Plan de acción para regularización.

La Secretaría Distrital de Movilidad, y **TRANSMILENIO S.A.** coordinarán con los **Concesionarios**, operadores de los equipamientos de transporte, tales como terminales zonales, patios, talleres, estacionamientos, estaciones de cabecera, intercambiadores modales y otros, que hagan parte del **SITP** y que sean localizados dentro del Distrito capital, la elaboración del Plan de Acción, a ser entregado a la Secretaría Distrital de Planeación.

Este Plan de Acción tiene como propósito establecer la estrategia y la gestión a seguir por parte de la SDM y TMSA para el reconocimiento y aprobación del conjunto de equipamientos de transporte del SITP, requeridos por la Administración, para la etapa posterior, al período de transición.

El Plan de Acción contendrá los objetivos, estrategias, instrumentos de planeación y g stión del suelo a ser empleados, Articulación con el Plan de Ordenamiento Territorial del D.C., Articulación con el Plan Maestro de Movilidad del D.C. involucrados,

compromisos, cronogramas, plazos, actividades, programas y proyectos, necesarios para desarrollar el proceso de acción encaminado a la regularización de los equipamientos de transporte existentes, teniendo como referencia las estrategias y el modelo de ordenamiento del Distrito. El Plan de Acción debe dar cuenta de la perspectiva de red de los equipamientos de transporte dentro del SITP.

El Plan de Acción deberá ser presentado por la Secretaría Distrital de Movilidad y **TRANSMILENIO S.A.**, en coordinación con los concesionarios, operadores y otros, ante la Secretaría Distrital de Planeación, en un término máximo de doce (12) meses, contado a partir de la fecha en que el Distrito defina la opción para la construcción de los terminales definitivos; plazo dentro del cual la Secretaría Distrital de Planeación, podrá solicitar el informe de avance, en la formulación del plan en mención.

21.2. Plan de Acción para la Implantación.

Los nuevos equipamientos de transporte de escala metropolitana y urbana y los que se pretendan localizar en suelo rural requerirán Plan de Implantación, conforme a lo establecido en los artículos 57º y 429º del Decreto Distrital 190 de 2004 y en el Decreto Distrital 1119 de 2000, y las normas que los modifiquen, complementen o sustituyan.

Los nuevos equipamientos de transporte de escala zonal y vecinal, una vez cuente con el concepto previo y favorable de la Secretaría Distrital de Planeación, deberán realizar el respectivo trámite ante la Curaduría Urbana. El Plan de Acción para la implantación debe incorporar las propuestas para localizar nuevos equipamientos de transporte para el **SITP**, contemplando sus localizaciones, especificaciones y escalas, al igual que los plazos para las diferentes etapas (formulación, estudios y diseños, construcción y operación) y los usos conexos y complementarios y otros aspectos relacionados con el ordenamiento territorial. Los plazos para la formulación, entrega y aprobación de este Plan corresponden a los mismos empleados para el Plan de Acción para la regularización.

La implementación de los Planes de Acción para los equipamientos de transporte existentes y nuevos del **SITP** debe efectuarse en un plazo comprendido entre la fecha de aprobación de dicho plan y hasta completar los cinco (5) años de operación del SITP. En otras palabras la regularización y proyección de implantaciones de los equipamientos del **SITP** debe estar finalizada y concluida satisfactoriamente al completar los primeros cinco (5) años de operación del Sistema".

CLÁUSULA 22. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO RESPECTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

El inicio de la operación **SITP** se efectuará de acuerdo con el Cronograma de implementación establecido en el Anexo No. 2, el cual se ajustará a la fecha de suscripción del contrato, y periódicamente de acuerdo con el estado de avance de las obras de adecuación de la infraestructura

Dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a la fecha de suscripción del presente **Contrato**, EL **CONCESIONARIO** deberá entregar a **TRANSMILENIO S.A.** un Plan de Trabajo para la Implementación de la Operación.

TRASMILENIO S.A. dispondrá de un (1) mes para revisar estos documentos y solicitar al **CONCESIONARIO** realizar ajustes y correcciones, quien tendrá, a su vez, quince (15) días calendario, a partir del recibió de dicha solicitud, para efectuar las correcciones y ajustes pedidos y volver a presentar el Plan de Trabajo de Implementación de la Operación. En todo caso, cualquier pedido de vehículos que realice el concesionario, debe ser autorizado previamente por **TRANSMILENIO S.A.** Si el **CONCESIONARIO** realiza el pedido sin dicha autorización, asumirá los riesgos de no programación de esta **Flota.**

PARÁGRAFO PRIMERO: TRANSMILENIO S.A. podrá exigir al **CONCESIONARIO** efectuar las pruebas necesarias y suficientes de la Operación de la **Flota** del Sistema, tendiente a verificar los detalles de operación sobre la infraestructura del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP. PARAGRAFO SEGUNDO:** El Cronograma de implementación es meramente indicativo y podrá ser modificado por **TRANSMILENIO S.A.,** en cualquier momento de la vigencia de la concesión.

CLÁUSULA 23. DERECHOS DE TRANSMILENIO S.A.

La concesión que se otorga por medio del presente **Contrato**, implica para **TRANSMILENIO S.A.**, los derechos que le corresponden conforme a la ley y a su condición de titular y ente gestor del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, entre los que se encuentran, sin limitarse a ellos, los siguientes:

- El derecho a mantener la titularidad sobre el Sistema, y por tanto, a que dicha titularidad sea reconocida y respetada por el **CONCESIONARIO**.
- El derecho a realizar la planeación estructural del **Sistema Integrado d Transporte Público de Bogotá -SITP**.
- El derecho a realizar la supervisión, vigilancia y control del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP**.

- El derecho a supervisar el desarrollo y ejecución del presente **Contrato**, y a acceder a los documentos e información que dan cuenta de la actividad del **CONCESIONARIO**. **TRANSMILENIO S.A.** tendrá derecho acceder también a la información financiera y contable del **CONCESIONARIO**.

- El derecho a impartir al **CONCESIONARIO** y a sus empleados, agentes, dependientes, contratistas o subcontratistas, las instrucciones operativas que considere necesarias sobre la programación, operación y control de la operación para garantizar la operatividad, seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema, la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros y los propósitos de este **Contrato.**

- El derecho de establecer los **Manuales y Reglamentos** a los que se sujetará el **CONCESIONARIO** en la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros y a revisarlos y modificarlos cuando sea necesario en cumplimiento de su deber de garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte, conforme al artículo 365 de la C.P. y a los propósitos del presente **Contrato.**

- El derecho de acceder a toda la información en tiempo real para el control de la gestión del sistema

- El derecho exclusivo de explotar todos los negocios colaterales al SITP, n particular la publicidad en patios de operación y talleres concesionados y, en consecuencia, de solicitar al CONCESIONARIO, instalar dicha publicidad en estos bienes. En materia de publicidad en los vehículos, los derechos por su explotación serán compartidos por el ente Gestor y el CONCESIONARIO. Para tal efecto, el Ente Gestor, desarrollará los estudios de conveniencia técnica, financiera y jurídica que permitan identificar el alcance y viabilidad técnica de los negocios colaterales y la determinación de las condiciones idóneas para su explotación, determinando un esquema homogéneo que permite unificar los criterios para su desarrollo, frente a todos los concesionarios o interesados en el negocio.

- El derecho de solicitar al **CONCESIONARIO** implementar nuevos servicios o rutas para la operación del **SITP**, en cumplimiento de su deber de garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte, conforme al artículo 365 de la C.P. y a los propósitos del presente **Contrato.**

- El derecho de exigir al **CONCESIONARIO** prestar servicios especiales y en forma transitoria para conjurar situaciones excepcionales y garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte, conforme al artículo 365 de la Constitución .Política. y a los propósitos del presente **Contrato**. .

- El derecho a recibir una remuneración por la concesión que le otorga al **CONCESIONARIO** dentro del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, conforme a lo previsto en el presente **Contrato** con cargo a los recursos del Sistema

- El derecho a percibir los ingresos provenientes de las **explotacion s colaterales** del Sistema, excepto lo regulado expresamente en este **Contrato**.

- El derecho a determinar conforme a la conveniencia del servicio público de transporte masivo de pasajeros bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, los futuros desarrollos de la infraestructura del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**.

- El derecho a tomar posesión del **Contrato de Concesión** en las condiciones reguladas en este **Contrato.**

PARÁGRAFO: El régimen técnico fijado por **TRANSMILENIO S.A.** estará conformado por los Manuales, reglamentos o instructivos que haya implementado o llegue a implementar n l futuro, entre los que se encuentran los que, a titulo enunciativo, a continuación se enlistan:

a. Manual de Operación.
b. Manual de Niveles de Servicio.

CLÁUSULA 24. OBLIGACIONES DE TRANSMILENIO S.A.

La concesión que se otorga por medio del presente **Contrato**, implica para **TRANSMILENIO S.A.** las siguientes obligaciones:

24.1. Adelantar por sí o por interpuesta persona las actividades de gestión y control del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, en los términos establecidos en el presente **Contrato** y en el Manual de Operación, que permitan al **CONCESIONARIO** el desarrollo de la actividad de transporte, que es objeto de la presente **Concesión**.

24.2. Establecer los lineamientos técnicos a los cuales se deben someter la operación del **SITP**, a través de los Manuales que elabore al efecto.

24.3. Tramitar diligentemente las apropiaciones presupuestales que se requieran para solventar las prestaciones económicas que surjan a su cargo en desarrollo del presente **Contrato**, cuando a ello haya lugar.

24.4. Otorgar al **CONCESIONARIO** el derecho de uso de las licencias de software que sean tramitadas y obtenidas por el **CONCESIONARIO** del **SIRCI** a nombre de **TRANSMILENIO S.A.** que sean necesarias para la programación y operación de los centros de control del servicio público de transporte de pasajeros del **SITP**, durante la vigencia del **Contrato de Concesión**.

24.5. Adoptar las medidas necesarias para garantizar la pacífica tenencia de los bienes o derechos afectos o entregados para la explotación de la **Concesión**. Esta obligación se entiende únicamente respecto de la evicción.

CLÁUSULA 25. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS.

Además de lo previsto en la normatividad legal, los usuarios tienen los siguientes derechos y obligaciones:

25.1. Recibir el servicio en condiciones de calidad, eficiencia y seguridad.

25.2. Solicitar y recibir del **CONCESIONARIO** y de **TRANSMILENIO S.A.** la información para la defensa de sus derechos individuales y colectivos.

25.3. Utilizar el servicio y pagar la tarifa.

25.4. Ejercer el control ciudadano sobre la prestación del servicio, presentar quejas y reclamos al **CONCESIONARIO** y a **TRANSMILENIO S.A.** y comunicar a las autoridades públicas cualquier irregularidad en relación con el servicio.

25.5. Tratar al personal del **CONCESIONARIO** y de **TRANSMILENIO S.A.** con respeto y cortesía y recibir idéntico tratamiento.

25.6. Respetar los derechos de los demás usuarios.

25.7. Cumplir con lo establecido en el Código de Policía de Bogotá y en el Manual del Usuario de **TRANSMILENIO S.A.**

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

El **CONCESIONARIO** tiene el deber de garantizar el respecto a los derechos de los usuarios aquí expresados en el Contrato y a **TRANSMILENIO S.A.** le corresponde velar que el **CONCESIONARIO** cumpla con este deber.

CLÁUSULA 26. DEFENSOR DE LOS USUARIOS.

El SITP contará con un representante de los usuarios, el cual tendrá como labor principal, velar por la buena prestación del servicio público de transporte de pasajeros y constituirse como mediador y conciliador de los conflictos que se generen en las relaciones entre los usuarios del SITP y los diferentes agentes que operan el Sistema. El ente gestor del SITP xpedirá una reglamentación interna, en la cual se establecerá el procedimiento para la designación del Defensor de los Usuarios, su periodo y funciones.

Será obligación de la Administración Distrital suministrar los medios a su alcance para facilitar el eficaz desarrollo de la labor del Defensor del Usuario.

Los concesionarios de operación de transporte y **SIRCI** del **SITP** deberán prestar la colaboración que el defensor del Usuario requiera para el adecuado ejercicio de su labor.

CAPÍTULO 5. OBLIGACIONES EN MATERIA AMBIENTAL.

CLÁUSULA 27. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LA OPERACIÓN

Adicional al cumplimiento de la normatividad ambiental nacional y distrital vigente, así como la requerida a lo largo del presente **Contrato** y sus anexos, para garantizar la optimización en el consumo de combustible y de minimizar los efectos ambientales de la operación del SITP, el **CONCESIONARIO** deberá presentar y ejecutar, en especial, los siguientes Planes y/o Programas:

1. Plan de Gestión Ambiental para los diferentes sitios de operación y gestión de la **Flota.**

El Plan de Gestión Ambiental debe incluir medidas de prevención, mitigación, corrección y compensación de los impactos ambientales negativos que pueda ocasionar la actividad, antes, durante y después de la operación, para ello deben tenerse en cuenta, entre otras medidas, las siguientes:

a. Planes o programas de manejo integral adecuado a cada tipo de los residuos generados en la operación y actividades de soporte para la gestión de la **Flota**, en temas como recurso hídrico y vertimientos, emisiones gaseosas, material

particulado, ruido, residuos sólidos convencionales, residuos peligrosos, flora, fauna, publicidad exterior visual, hidrocarburos y el uso eficiente de los recursos, siguiendo los lineamientos establecidos en la normatividad vigente.

b. Plan de Implementación del Plan de Gestión Ambiental, que contenga entre otros:

- Programa de monitoreo, control y seguimiento de las actividades ligadas a la operación y soporte para la gestión de la **Flota**, con el fin de verificar el cumplimiento de los estándares de calidad ambiental establecidos en las normas vigentes.
- Un sistema de indicadores de desempeño ambiental y operacional.
- Los mecanismos y procedimientos para las actividades de monitoreo, control y seguimiento.
- Programa de capacitación en temas ambientales, de seguridad, salud ocupacional, prevención y atención de emergencias y demás aspectos involucrados en el Plan de Gestión Ambiental.
- Los cronogramas de implementación de cada una de las actividades previstas en el Plan de Gestión Ambiental.

c. Plan de contingencias, con medidas de prevención y atención de emergencias ambientales, de seguridad industrial y salud ocupacional que se puedan presentar por las actividades ligadas a la operación y soporte para la gestión de la **Flota**, el plan debe seguir los lineamientos establecidos en la normatividad vigente y por la autoridad competente.

El Plan de Gestión Ambiental deberá ser presentado a **TRANSMILENIO S.A.** para su revisión y aprobación durante los seis (6) primeros meses de iniciada la operación regular, sin perjuicio de las exigencias y aprobaciones que deba efectuar la autoridad ambiental.

2. Programa de Autorregulación para la totalidad de la **Flota** del **SITP**.

El **CONCESIONARIO** deberá presentar un Programa de Autorregulación para los vehículos vinculados a la operación del **SITP**, este programa debe estar aprobado por la autoridad ambiental y cumplir los requisitos establecidos en la normatividad ambiental en la materia. El programa aprobado deberá ser presentado **TRANSMILENIO S.A.** dentro de los seis meses siguientes al inicio de operación regular.

De igual manera, la **Flota** vinculada a la operación del **SITP** deberá cumplir de manera permanente los niveles de emisión establecidos en la normatividad vigente, en caso de

cualquier incumplimiento evidenciado por la Autoridad Ambiental o **TRANSMILENIO S.A.** en sus controles regulares, se impondrán las sanciones pertinentes, sin perjuicio a las acciones y sanciones que imponga la autoridad competente.

3. Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.

El **CONCESIONARIO** deberá presentar un Programa de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos vinculados a la operación del **SITP**, el cual debe estar orientado a mantener las condiciones ambientales de la **Flota** en cuanto a emisiones y ruido, por debajo de los niveles máximos permisibles establecidos en la normatividad vigente. En dicho programa se debe incluir la implementación de tecnologías que minimicen emisiones (filtros, catalizadores, etc.) y los lineamientos establecidos tanto en el Programa de Autorregulación que exige la Secretaria Distrital de Ambiente, como los fijados por **TRANSMILENIO S.A.** al respecto.

CLÁUSULA 28. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA ADJUDICACIÓN DE LAS ÁREAS DE SOPORTE TÉCNICO Y/O PATIOS DE OPERACIÓN.

El **CONCESIONARIO** de cada **Zonas**, adquieren la obligación de elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental, si a ello hubiere lugar, y adoptar las medidas y ejecutar los planes que se hayan requerido o que se lleguen a requerir, de acuerdo con la normatividad vigente, las autoridades ambientales competentes y los parámetros exigidos por **TRANSMILENIO S.A.**, para mitigar el impacto ambiental derivado de las obras de adecuación, dotación y conservación, y para el funcionamiento del área de soporte técnico y/o **Patios de Operación** entregados en **Concesión.**

El **CONCESIONARIO** deberá obtener, con la oportunidad debida ante la autoridad competente, las licencias y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de todas las obligaciones que le corresponden, en los términos de la **Concesión** y la normatividad vigente, se obliga igualmente a solicitar oportunamente las prórrogas o extensiones a las licencias, permisos o planes de forma tal que éstos, estén siempre vigentes.

Asumir los pasivos, cargas u obligaciones que se generen con ocasión de las licencias o planes ambientales requeridos para la operación de los patios entregados en administración.

CLÁUSULA 29. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA DESTINACIÓN DE ÁREAS PARA EL SOPORTE TÉCNICO, ALISTAMIENTO DE LA FLOTA Y TERMINALES ZONALES.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Para el caso en que la infraestructura que se destina para las operaciones de soporte técnico y alistamiento y/o gestión de la **Flota** no sea dada en concesión por **TRANSMILENIO S.A.,** sino que sea el **CONCESIONARIO** quien las suministre. Estás áreas deberán seguir los requisitos y lineamientos que establece la normatividad vigente y los plazos y gradualidad establecidos por la autoridad competente en la materia. De igual manera se obliga a:

- El **CONCESIONARIO** de cada **Zona**, adquieren la obligación de elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental, si a ello hubiere lugar, y adoptar las medidas y ejecutar los planes que se hayan requerido o que se lleguen a requerir, de acuerdo con la normatividad vigente, las autoridades ambientales competentes y los parámetros exigidos por **TRANSMILENIO S.A.,** para mitigar el impacto ambiental derivado de las obras de construcción, adecuación, dotación y/o conservación, para el funcionamiento del área de soporte técnico y/o **Patios** de **Operación** suministrados por el **CONCESIONARIO.**

- El **CONCESIONARIO** deberá obtener, con la oportunidad debida ante la autoridad competente, las licencias y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de todas las obligaciones que le corresponden, en los términos de la concesión y la normatividad vigente, se obliga igualmente a solicitar oportunamente las prórrogas o extensiones a las licencias, permisos o planes de forma tal que éstos, estén siempre vigentes.

- El **CONCESIONARIO** deberá incorporar a su costo y bajo su riesgo las obras de adecuación, la dotación y el equipamiento que requiera el área de soporte técnico y/o patio que destine para su funcionamiento de acuerdo con las necesidades de operación del **CONCESIONARIO** siguiendo los lineamientos establecidos por la normatividad vigente y con los plazos y gradualidades aprobados por la autoridad competente. Para el caso en el que **CONCESIONARIO** realice una o más actividades de soporte a través de un tercero deberá exigir y garantizar que se cumpla con todos los requisitos establecidos por la normatividad ambiental vigente.

- Asumir los pasivos, cargas u obligaciones que se generen con ocasión de las licencias o planes ambientales requeridos para la operación de los patios suministrados por el **CONCESIONARIO**. .

CLÁUSULA 30. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO RESPECTO DE LOS TALLERES Y LUGARES DE MANTENIMIENTO Y ALISTAMIENTO DE LA FLOTA CONTRATADO CON TERCEROS

En el caso que las operaciones de lavado, mantenimiento, gestión y alistamiento de la **Flota** sean contratadas con un tercero, el **CONCESIONARIO** deberá garantizar que éstos cuenten con los todos los requisitos establecidos en la normatividad vigente y que de manera permanente cuenten con los permisos y licencias vigentes e implementen los planes de gestión a que haya lugar para prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos ambientales negativos que pueda ocasionar la actividad antes, durante y después de la operación.

El **CONCESIONARIO** es autónomo en la selección de los talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc., en los que realizará las labores de aseo, mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, lavado, suministro de combustibles, de tal manera que se garantice el cumplimiento de los parámetros ambientales, de higiene, seguridad y buen estado de funcionamiento, previstos en este **Contrato.**

El **CONCESIONARIO** informará al ente gestor, una vez iniciada la operación, el listado de los talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc., que utilizará para los fines previstos en el anterior numeral. Esta información deberá actualizarse de manera semestral y cada vez que cambie cualquier proveedor.

Es obligación del **CONCESIONARIO** suscribir un **Contrato** con los talleres y lugares de mantenimiento en el cual se exija que dichos establecimientos cumplan con la normatividad ambiental que regula la materia y cuenten con los permisos, licencias, certificaciones y planes que exige la ley.

TRANSMILENIO S.A. podrá objetar, en cualquier tiempo, estos talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc., en caso de incumplimiento de la normatividad vigente y en especial la relacionada con aspectos de carácter ambiental, de tránsito y transporte y de espacio público. El no podrá utilizar dichos talleres, servitecas, estaciones de servicio, centros de diagnóstico, etc., hasta tanto no demuestre el cabal cumplimiento de la normatividad.

El **CONCESIONARIO** deberá contar dentro de su plan de gestión ambiental con los procesos y procedimientos que garanticen el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente por parte de los terceros que contrate para las operaciones de soporte y gestión de la **Flota**, de igual manera es corresponsable con los pasivos, impactos cargas u obligaciones que se generen con ocasión del mantenimiento y gestión de su **Flota. TRANSMILENIO S.A**. impondrá al **CONCESIONARIO,** las sanciones pertinentes en el caso de evidenciar cualquier incumplimiento a las obligaciones de carácter ambiental en el proceso de gestión y alistamiento de su Flota realizado por un tercero autorizado por el

concesionario, lo anterior, sin perjuicio de las acciones que adelante la autoridad competente.

Si el **CONCESIONARIO** realiza directamente estas actividades, deberá garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental que rige la materia.

TRANSMILENIO S.A. no se hará cargo ni será responsable por la instalación de servicios de combustible, servicios públicos domiciliarios de naturaleza diferente de los que se entreguen o especifiquen en los casos en que la infraestructura sea dada en concesión, ni por la obtención de las licencias ambientales que llegue a requerir el desarrollo de adecuaciones para la instalación los servicios de aprovisionamiento de combustible o de cualquier otra naturaleza necesarias para el desarrollo de actividades de soporte técnico a la **Flota** del **CONCESIONARIO**. No obstante lo anterior verificará el cumplimiento de la normatividad en los términos definidos en el **Contrato.**

CLÁUSULA 31. OTRAS OBLIGACIONES RELACIONADAS CON EL MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

El **CONCESIONARIO** deberá presentar ante **TRANSMILENIO S.A.**, en el momento en que **TRANSMILENIO S.A.** lo solicite, los manuales y estándares mínimos de mantenimiento recomendados por los fabricantes o proveedores de los vehículos que pondrá a disposición de la operación del **SITP**, en el que se detalle el respectivo procedimiento de inspección, así como de su frecuencia y tipo de chequeo para todas y cada una de las condiciones técnicas especificadas para el vehículo, el cual debe presentarse con la aprobación o el reconocimiento expreso y escrito del fabricante o proveedor.

Estos estándares y procedimientos deben contemplar como mínimo la programación del **Mantenimiento Preventivo**, los servicios y las reparaciones mayores de acuerdo con el kilometraje recorrido y la normatividad interna que permita, a través de las informaciones suministradas por el conductor, evaluar la necesidad de un mantenimiento correctivo.

El **CONCESIONARIO** debe contar con un sistema de Gestión de Calidad y un manual de calidad en el que se incluyan los procedimientos conformes con las normas técnicas ISO y demás estándares que le permitan cumplir con el control de los trabajos realizados directamente o a través de terceros, y obtener dentro de los tres (3) años siguientes al inicio de la operación, la certificación de cumplimiento de las normas o estándares vigentes en ese momento para las actividades objeto de la concesión, expedida por una entidad debidamente autorizada para tal efecto.

El **CONCESIONARIO** deberá enviar semestralmente a **TRANSMILENIO S.A.** antes de los días 1o de Febrero y 31 de Julio de cada año, y durante toda la vigencia del **Contrato**, una certificación expedida por el proveedor o de un auditor técnico previament autorizado y acreditado por **TRANSMILENIO S.A.**, la certificación para cada uno de los vehículos debe dar constancia de lo siguiente:

- Que se han realizado los procedimientos de mantenimiento indicados por los proveedores, en las condiciones y periodicidad aconsejadas, indicando fecha, kilometraje, trabajo(s) efectuados, repuestos utilizados y costo.

- Que la calidad de los trabajos de mantenimiento realizados son adecuados frente a las necesidades del vehículo para su óptimo funcionamiento en condiciones de regularidad y seguridad para los usuarios.

El **CONCESIONARIO** garantizará en forma permanente el buen estado mecánico de los vehículos de su **Flota**. Por este motivo, la función de mantenimiento preventivo y correctivo deberá cumplir los estándares mínimos de periodicidad y procedimientos de calificación que corresponda a la tecnología de los vehículos que la conforman, los que en todo caso podrán ser monitoreados y supervisados por **TRANSMILENIO S.A.**, para efectos de lo cual el **CONCESIONARIO** se encuentra obligado a poner a disposición de **TRANSMILENIO S.A.** o de la persona o entidad designada por este, sus vehículos para realizar las revisiones técnicas que permitan verificar el buen estado de los mismos, cada vez que así se le requiera.

De igual manera, **TRANSMILENIO S.A.** se reserva el derecho de exigir para los casos en los que considere necesario un Plan de Seguimiento Permanente para la gestión de la **Flota**. En estos casos el **CONCESIONARIO** deberá diseñar un plan que permita establecer, a partir del desempeño diario, las desviaciones de los índices de operación que pueden indicar una deficiencia en cuanto al estado mecánico del vehículo. Para ello definirá los límites aceptables y por tanto los valores que obligarán a realizar trabajos de inspección y ajuste.

Para el diseño del Plan de Seguimiento Permanente el **CONCESIONARIO** deberá realizar las siguientes actividades:

- Diseño de los sistemas que permitan la obtención de la información necesaria para calcular los índices de operación.

- Definición de las características del sistema de seguimiento: periodicidad, responsabilidad, independencia, condiciones de los vehículos, nivel de certeza, etc.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

- Definición de los métodos estadísticos para el tratamiento de los datos.
- Diseño y/o aplicación del software para el manejo de la información.
- Diseño de reportes, incluidos los destinados a **TRANSMILENIO S.A.** según los estándares definidos por el ente gestor.
- Definición de las desviaciones de los índices de operación que indican deficiencia en el estado mecánico del vehículo.
- Definición de las estrategias para la inspección y ajuste de vehículos.

El **CONCESIONARIO** deberá presentar el Plan de Seguimiento Permanente a **TRANSMILENIO S.A.** para su respectiva aprobación dentro de los plazos y con los demás lineamientos que el ente gestor establezca en su requerimiento. Habrá una instancia de concertación entre el **CONCESIONARIO** y **TRANSMILENIO S.A.,** en el caso en que éste considere que los límites aceptables y por lo tanto los valores que obligan a realizar trabajos de inspección y ajuste no son los adecuados. De no haber acuerdo, **TRANSMILENIO S.A.** definirá los límites que se consideran aceptables.

El **CONCESIONARIO** deberá a su vez, realizar ajustes anuales a los índices de operación por envejecimiento del equipo principalmente.

Respecto a la Explotación de Publicidad en los Buses y espacios destinados para operación y gestión del **SITP**, **TRANSMILENIO S.A.,** fijará previamente las pautas sobre las cuales se podrá realizar dicha actividad. Las partes podrán disponer de los vehículos y los espacios autorizados en la presente concesión y en la normatividad vigente que regula la materia para la exposición, distribución y/o emisión de contenidos editoriales, de publicidad y medios de comunicación en cualquier forma técnicamente posible y permitida legalmente, en los términos y condiciones que defina el ente gestor. El **CONCESIONARIO** deberá previamente obtener autorización tanto de **TRANSMILENIO S.A.** como de las demás autoridades competentes para anunciar cualquier tipo de publicidad en espacios y **Fl ta** vinculada a la operación del sistema, en los casos que sea necesario y acatando siempre los lineamientos establecidos en la normatividad vigente que rige la materia.

CLÁUSULA 32. OBLIGACIONES CON RELACIÓN A LA OPERACIÓN

Para garantizar la optimización en el consumo de combustible y de minimizar los efectos ambientales de la operación del **SITP**, **TRANSMILENIO S.A.** tendrá la potestad de solicitar al **CONCESIONARIO** el desarrollo de un Plan Inicial para Aclimatación de los Vehículos, para el caso de vehículos y/o **Flota Nueva** que se vincule a la operación del

sistema y que se estime conveniente por sus características y tipología. En los casos en que **TRANSMILENIO S.A.** solicite este plan, el **CONCESIONARIO** deberá presentarlo con los lineamientos y en los plazos previamente definidos por **TRANSMILENIO S.A.** Para efectos de evaluar la pertinencia este plan previa a la vinculación de **Flota Nueva**, el **CONCESIONARIO** deberá informar al ente gestor las características y especificaciones técnicas de la misma

CLÁUSULA 33. OBLIGACIONES GENERALES EN MATERIA AMBIENTAL

El **CONCESIONARIO** deberá obtener, con la oportunidad debida ante la autoridad competente, las licencias y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de todas las obligaciones que le corresponden, en los términos de la concesión y la normatividad vigente.

Deberá elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental, si a ello hubiere lugar, y de adoptar las medidas y ejecutar los planes que se hayan requerido o que se lleguen a requerir, los programas de gestión y autorregulación, de acuerdo con las autoridades ambientales competentes y de acuerdo con los parámetros exigidos por **TRANSMILENIO S.A.**, para mitigar el impacto ambiental derivado de la generación y disposición de residuos derivados de la operación y gestión de la **Flota**.

La obligación de incorporación a su costo y bajo su riesgo de las obras de adecuación, la dotación y el equipamiento que requiera el área de soporte técnico que recibe y/o destine para su funcionalidad de acuerdo con las necesidades de la operación del **CONCESIONARIO**, siguiendo los lineamientos establecidos por la normatividad vigente y con los plazos y la gradualidad establecidas por la autoridad competente en la materia. Para el caso en el que el **CONCESIONARIO** realice las actividades de soporte de la operación con un tercero deberá exigir y garantizar que se cumpla con todos los requisitos establecidos en la normatividad vigente.

El **CONCESIONARIO** deberá asumir pasivos, cargas u obligaciones que se generen con ocasión de las licencias o planes ambientales requeridos en los sitios en los que realiza las actividades de soporte y gestión de su **Flota** destinada a la operación del **SITP**.

CLÁUSULA 34. RESPONSABLE DEL MANEJO AMBIENTAL

El **CONCESIONARIO** deberá contar en su estructura organizacional, con un responsable o área especializada del manejo ambiental, en los términos establecidos en el Decreto 1299 de 2008, encargados de garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas

en el presente **Contrato** en materia ambiental, así como en la normatividad nacional y distrital que rige la materia.

De igual forma deberá informar por escrito a **TRANSMILENIO S.A.** y a la Secretaría Distrital de Ambiente, dentro de los 15 días siguientes a la iniciación de la etapa de operación regular, sobre el cumplimento de la obligación anteriormente referida, conforme a lo establecido en la Resolución distrital no. 1310 de 2009 .

CAPÍTULO 6. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA CONCESIONARIO Y OBJETO DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO.

CLÁUSULA 35. Antes de cumplirse el día calendario número quince (15) del plazo establecido en el numeral 8 de la CLÁUSULA 11 del presente contrato, para la suscripción del **Contrato de Fiducia Concesionario**, el **CONCESIONARIO** deberá presentar para la aprobación de TRANSMILENIO S.A. la **Fiduciaria** seleccionada, y el proyecto de texto del **Contrato de Fiducia Concesionario**.

Cumplida esta condición **TRANSMILENIO** S.A. tendrá cinco (5) días hábiles para hacer comentarios y observaciones al proyecto del **Contrato de Fiducia Concesionario**; los cuales deberán ser incorporados al texto definitivo del **Contrato de fiducia Concesionario** que se suscriba. Vencido el antedicho plazo sin que **TRANSMILENIO S.A.** informe al **CONCESIONARIO** comentarios u observaciones al texto del **Contrato d Fiducia Concesionario**, se entenderá que **TRANSMILENIO S.A.** no tiene objeción en que se proceda con la firma de dicho **Contrato**. En cualquier caso, el **Contrato d Fiducia Concesionario** deberá quedar suscrito y perfeccionado a más tardar dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la legalización del contrato de concesión.

El objeto del **Contrato de Fiducia CONCESIONARIO** será la constitución del Patrimonio Autónomo, cuya finalidad es la administración de todos los aportes, recursos de financiación, desembolsos, transferencias y/o pagos que deban hacer las Partes conforme lo previsto en el presente **Contrato de Concesión**, y si fuere el caso, servir de garantía de la financiación otorgada por los Prestamistas, de conformidad con lo previsto en el anexo 3 del presente **Contrato**.

Las partes podrán ajustar el contenido de la minuta del **Contrato de Fiducia Concesionario**, siempre y cuando no contraríe las condiciones mínimas establecidas en el citado documento, ni en el presente **Contrato**.

CLÁUSULA 36. ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS - FIDEICOMISO

La totalidad de los recursos relacionados con la ejecución del presente **Contrato**, deberán ser recibidos y administrados a través del **Fideicomiso** de administración y pagos (patrimonio autónomo) creado en virtud del **Contrato de Fiducia** mercantil irrevocable suscrito por el **CONCESIONARIO** con una sociedad **Fiduciaria** debidamente autorizada por la Superintendencia Financiera para realizar operaciones en el país.

a. Constitución del Fideicomiso:

La entidad fiduciaria con la que se celebre el contrato deberá tener una calificación de fortaleza en la administración de portafolios igual o superior a doble A menos (AA-) o su equivalente obtenida de una firma calificadora de riesgos debidamente autorizada en Colombia, **Contrato** que deberá incluir como mínimo las estipulaciones previstas en el Anexo 3 del Pliego de Condiciones. La **Fiduciaria** seleccionada para la celebración del **Contrato de Fiducia** podrá ser cambiada en cualquier momento durante la ejecución del **Contrato** por otra que cumpla con la calificación mínima establecida.

Si con posterioridad a la firma del **Contrato de Fiducia,** se producen modificaciones al **Contrato de Concesión** que afecten o incidan en la ejecución del **Contrato de Fiducia,** el **CONCESIONARIO** deberá adelantar las gestiones necesarias para realizar las modificaciones correspondientes al **Contrato de Fiducia.**

De igual manera, si en cualquier momento durante la ejecución del **Contrato, TRANSMILENIO S.A.** encuentra que el **Contrato de Fiducia** no cumple con los requisitos establecidos en este **Contrato** podrá solicitar las correcciones que considere necesario. El **CONCESIONARIO** deberá adelantar las gestiones necesarias para realizar las modificaciones correspondientes al **Contrato de Fiducia** en un plazo máximo de cinco (5) **Días Hábiles**.

b. Condiciones mínimas del Fideicomiso:

El **Contrato de Fiducia** mercantil irrevocable que suscriba el **CONCESIONARIO** para el manejo de los recursos financieros del **Contrato** deberá contener las estipulaciones mínimas establecidas en el Anexo 3 del Pliego de Condiciones. En cuanto no se contradigan dichas previsiones, el **CONCESIONARIO** podrá pactar cualquier estipulación con la **Fiduciaria** e incluso, podrá permitir e instrumentar la participación de los **Prestamistas** u otros terceros en el **Contrato de Fiducia**, en calidad de beneficiarios, sin perjuicio de los derechos de **TRANSMILENIO S.A.** en dicho **Fideicomiso**. Igualmente, las estipulaciones adicionales de las partes en el **Contrato de Fiducia** mercantil no podrán interpretar, ni modificar las estipulaciones mínimas establecidas en el Anexo aquí referido y n caso de que ello ocurra, se tendrán por no escritas y **TRANSMILENIO S.A.** podrá, en cualquier momento durante la ejecución del **Contrato d Fiducia**, solicitar la modificación

del mismo para ajustarlo a lo previsto en dicho Anexo. El hecho de que el ente gestor formule o no observaciones al **Contrato de Fiducia** no impedirá ni limitará el ejercicio de la facultad consagrada en este párrafo.

i. El **Contrato de Fiducia** mercantil deberá estipular lo siguiente:

- El **Contrato de Fiducia** será accesorio al **Contrato de Concesión**. En tal calidad, todas las obligaciones de la **Fiduciaria** incorporadas en el presente **Contrato**, serán asumidas por dicha entidad con la firma del **Contrato de Fiducia** mercantil, lo cual deberá consignarse de manera expresa en el **Contrato de Fiducia**. La **Fiduciaria** responderá por los perjuicios que el incumplimiento de esas obligaciones acarree a **TRANSMILENIO S.A.** Las estipulaciones del **Contrato de Fiducia** que contradigan lo previsto en el **Contrato de Concesión**, se tendrán por no escritas.
- El objeto deberá ser la administración de la totalidad de los recursos relacionados con la ejecución del presente **Contrato**, de acuerdo con lo establecido más adelante en esta Cláusula y sus concordantes, y asegurar que la destinación de los recursos sea únicamente la prevista en este **Contrato** y en los documentos que lo integran, con el fin de lograr la adecuada ejecución del **Contrato**.
- El **Contrato de Fiducia** mercantil no podrá ser revocado por el **CONCESIONARIO**. Sin perjuicio de las causales legales de terminación d l **Contrato de Fiducia** prevista en el artículo 1240 del Código de Comercio, tampoco podrá modificarse ni terminarse, sin la previa, expresa y escrita autorización de **TRANSMILENIO S.A.**, aprobación que en todo caso se dará cuando la modificación no implique desconocimiento de las estipulaciones pactadas en el presente **Contrato de Concesión**.
- El **Contrato de Fiducia** mercantil se mantendrá vigente hasta la liquidación del **Contrato de Concesión**, la cual se efectuará estrictamente de conformidad con lo previsto en el mismo. La terminación anticipada del **Contrato de Concesión**, dará lugar a la terminación anticipada del **Contrato de Fiducia**, una vez se haya perfeccionado o haya quedado en firme la liquidación del **Contrato de Concesión**.
- Si la **Fiduciaria** considera que alguna de las órdenes, solicitudes, exigencias o requerimientos hechos por **TRANSMILENIO S.A.**, no se ajustan a lo previsto en este **Contrato**, deberá comunicarlo dentro de los tres (3) **Días** siguientes a **TRANSMIENIO S.A.** y al **CONCESIONARIO**. El **CONCESIONARIO** contará con un plazo de cinco (5) **Días** para comunicar a **TRANSMIENIO S.A.** y a la **Fiduciaria**, si comparte o no la objeción de la **Fiduciaria**. Si el **CONCESIONARIO** no comparte esa objeción, o si guarda silencio durante el plazo de cinco (5) **Días**, la **Fiduciaria** deberá cumplir con lo ordenado por **TRANSMILENIO S.A.**
- En el **Contrato de Fiducia** mercantil se incorporará la obligación a cargo de la entidad **fiduciaria** de entregar informes mensuales sobre la operación del

Fideicomiso, dirigidos al **Interventor** y a **TRANSMILENIO S.A.** En todo caso, la información contable del **Fideicomiso** deberá mantenerse actualizada y disponible para que el **Interventor** o **TRANSMILENIO S.A.** puedan acceder a ella en cualquier momento, durante su vigencia. Los informes de la **Fiduciaria** deberán presentarse de tal manera que permitan verificar, de manera sencilla y clara, todos los aspectos relevantes para la ejecución del presente **Contrato** y de acuerdo con las exigencias de la Contaduría General de la Nación.

- En el **Contrato de Fiducia** mercantil se incorporará la obligación a cargo de la entidad **Fiduciaria** de entregar los informes especiales que **TRANSMILENIO S.A.** le solicite sobre la operación del **Fideicomiso**, en un plazo máximo de Cinco (5) **Días Hábiles**.
- En el **Contrato de Fiducia** mercantil deberá incluirse la obligación a cargo de la **Fiduciaria** de presentar mensualmente al **Interventor** el flujo de fondos del **Fideicomiso**.

ii. El **CONCESIONARIO** deberá transferir al patrimonio autónomo todos los derechos económicos derivados del **Contrato**, sin desprenderse de las obligaciones a su cargo. A través del **Fideicomiso**, el **CONCESIONARIO** manejará de manera íntegra toda la contabilidad relacionada con la ejecución del **Contrato**, con pleno cumplimiento de las normas de contabilidad vigentes. Por lo tanto, en el patrimonio autónomo, se contabilizarán y manejarán, entre otros:

- Todos los recursos que se destinen al **Proyecto**, sin importar su fuente (capital del **CONCESIONARIO**, recursos de deuda, ingresos derivados de la prestación de los servicios de transporte de pasajeros, etc.).
- Todos los demás activos que correspondan a la ejecución de este **Contrato d Concesión**.
- Todos los pasivos que correspondan a la ejecución de este **Contrato de Concesión**.
- Todos los ingresos y egresos en general, así como la entrega de excedentes de caja que deban hacerse a terceros o al propio **CONCESIONARIO** en desarrollo del **Contrato** .

iii. Con el fin de facilitar la consecución de los recursos necesarios para el **Proyecto**, el **CONCESIONARIO** o la entidad **Fiduciaria** podrán desarrollar esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos, sindicaciones, entre otros.

iv. Dentro de los tres (3) meses siguientes a la **Fecha de Terminación del Contrato,** la **Fiduciaria** deberá presentar a **TRANSMILENIO S.A.** un

informe detallado sobre el estado del **Fideicomiso**. Una vez se liquide el **Contrato** , dentro de los tres (3) meses siguientes a la notificación de la liquidación unilateral o bilateral, la **Fiduciaria** deberá cumplir con lo establecido en la liquidación y rendir cuentas a **TRANSMILENIO S.A.** sobre tal cumplimiento, todo ello en los términos y condiciones previstos en este **Contrato** .

c. Aportes mínimos de capital al Fideicomiso

A título de aportes de capital al **Proyecto**, el **CONCESIONARIO** deberá consignar de manera efectiva en las cuentas del **Fideicomiso**, las sumas mínimas que a continuación se señalan, cumpliendo –a más tardar- con el siguiente cronograma, como se indica a continuación.

- Desde la **Fecha de Inicio de la Concesión** y hasta la terminación de la **etapa preoperativa**, el **CONCESIONARIO** debe haber depositado como mínimo la suma de (Valores en pesos constantes de 31/12/2009):

ZONA	VALOR DEL DEPÓSITO
Usaquén	$30.494.000.000
Engativá	$51.714.000.000
Fontibón	$19.510.000.000
San Cristóbal	$50.082.000.000
Suba Oriental	$2.362.000.000
Suba Centro	$14.782.000.000
Calle 80	$7.330.000.000
Tintal - Zona Franca	$3.920.000.000
Kennedy	$9.968.000.000
Bosa	$9.892.000.000
Perdomo	$5.098.000.000
Ciudad Bolívar	$4.650.000.000
Usme	$10.542.000.000

- Esta suma se encuentra expresada en valores constantes del 31 de diciembre de 2009 y deberá ser actualizada a pesos corrientes del mes inmediatamente anterior

COPIA NO CONTROLADA

a la fecha en que se realice cada uno de los depósitos que se mencionan a continuación.

- El **CONCESIONARIO** realizará los aportes mínimos de capital al fideicomiso mediante la realización de tres (3) depósitos por el mismo valor en pesos constantes del 31 de diciembre de 2009, a más tardar al vencimiento del segundo, quinto y octavo mes de ejecución del **contrato**.

- Estas consignaciones deberán ser certificadas por la entidad **Fiduciaria**, a solicitud de **TRANSMILENIO S.A**.

- Los dineros depositados por el **CONCESIONARIO** únicamente podrán ser utilizados para el pago de obligaciones relacionadas directamente con la ejecución del **Contrato de Concesión**.

CLÁUSULA 37. TOMA DE POSESIÓN DEL PROYECTO.

a) De conformidad con lo previsto en el artículo 18, inciso 2° de la Ley 80 de 1.993, en el caso que se presente cualquier incumplimiento del **CONCESIONARIO** que de conformidad con la ley y este **Contrato** conduzca a la declaratoria d caducidad del presente **Contrato**, los **Prestamistas** o la entidad por ellos designada podrán asumir la continuación de la ejecución del **Contrato** , de conformidad con los documentos de crédito, para lo cual **TRANSMILENIO S.A.** les notificará la ocurrencia del incumplimiento. Los **Prestamistas** deberán manifestar su intención de corregir los incumplimientos del **CONCESIONARIO** y de asumir la continuación de la ejecución del **Contrato** con todas las obligaciones y responsabilidades correspondientes, dentro de los treinta (30) **Días** siguientes a la notificación hecha por **TRANSMILENIO S.A.**, caso en el cual pondrán a consideración de **TRANSMILENIO S.A.** la información pertinente para garantizar que el nuevo **CONCESIONARIO** o los **Prestamistas**, según sea el caso, asumirán íntegramente la ejecución del **Contrato**, adquiriendo las mismas obligaciones y prestando las mismas seguridades y garantías otorgadas por el **CONCESIONARIO** bajo este **Contrato** . La continuación de la ejecución del **Contrato** por parte de los **Prestamistas** o la entidad por ellos designada, estará sujeta a la previa aprobación de **TRANSMILENIO S.A.**, aprobación que en todo caso se dará, siempre que la entidad designada por los **Prestamistas** cumpla con los requisitos mínimos que se tuvieron en cuenta para habilitar las **Propuesta** presentadas en el marco de la **Licitación**.

b) En el caso de que el **CONCESIONARIO** se encuentre incurso en alguna causal d incumplimiento con los **Prestamistas** de conformidad con los respectivos

documentos de crédito y garantía celebrados entre el **CONCESIONARIO** y los **Prestamistas**, más no con **TRANSMILENIO S.A.**, y sin perjuicio de los derechos legales y contractuales de **TRANSMILENIO S.A.**, se autorizará aplicar el siguiente procedimiento, siempre y cuando el mismo haya sido acordado entre el **CONCESIONARIO** y los **Prestamistas**, y se cumpla con los requerimientos legales que sean del caso:

i. Los **Prestamistas** deberán notificar por escrito a **TRANSMIENIO S.A.**, en un término no superior a treinta (30) **Días Calendario**, el incumplimiento del **Concesionario**, entendiéndose que se han agotado las posibilidades de subsanar el incumplimiento y que se ha declarado que el **CONCESIONARIO** ha incumplido definitivamente los **Contratos** de crédito, causándose la aceleración de éstos. En dicha notificación los **Prestamistas** manifestarán su voluntad de remover al **CONCESIONARIO** y pondrán a consideración de **TRANSMILENIO S.A.** la información pertinente para garantizar que el nuevo **CONCESIONARIO** o los **Prestamistas**, según sea el caso, asumirán íntegramente la ejecución del **Contrato**, prestando las mismas seguridades y garantías otorgadas por el **CONCESIONARIO** bajo este **Contrato**.

ii. El nuevo **CONCESIONARIO** o los **Prestamistas**, según el caso, deberán ser aprobados previamente por **TRANSMILENIO S.A.**, aprobación que en todo caso se otorgará, siempre que la entidad designada por los **Prestamistas** cumpla con los requisitos mínimos que se tuvieron en cuenta para habilitar las **Propuestas** presentadas en el marco de la **Licitación**. La aprobación de **TRANSMILENIO S.A.** deberá producirse dentro de los treinta (30) **Días Hábiles** siguientes a la presentación por parte de los **Prestamistas** de su **Propuesta**, en caso de que **TRANSMILENIO S.A.** no se pronuncie se entenderá que se ha negado la propuesta de los **Prestamistas**.

c) Para la efectividad de esta Cláusula el **CONCESIONARIO** se obliga a hacer la cesión del **Contrato** a los **Prestamistas** o a la entidad por ellos designada, en el caso de que **TRANSMILENIO S.A.** lo apruebe, según lo previsto en los numerales anteriores. Dicha cesión obligatoria sólo aplicará si la **toma de posesión** está prevista en los Contrato s de crédito.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 38. PREVALENCIA. Las estipulaciones del **Contrato de Fiducia Concesionario** que contradigan lo previsto en el presente **Contrato** se tendrán por no escritas y **TRANSMILENIO S.A.** podrá, en cualquier momento durante la ejecución del presente **Contrato**, solicitar la modificación del mismo para ajustarlo a lo previsto en este **C ntrato.**

CLÁUSULA 39. DESARROLLO DE ESTRUCTURAS FINANCIERAS. Con el fin de facilitar la consecución de los recursos necesarios para financiar las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** bajo el presente **Contrato**, el **CONCESIONARIO** podrá desarrollar esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos y sindicaciones, entre otros. Lo anterior debe entenderse sin perjuicio de que la contabilidad deba estar centralizada en el Patrimonio Autónomo y sin perjuicio de los derechos de **TRANSMILENIO S.A.**

CLÁUSULA 40. AUDITORÍA. TRANSMILENIO S.A. llevará a cabo una auditoría permanente sobre el Patrimonio Autónomo y sus subcuentas, para lo cual deberá pactarse en el **Contrato de Fiducia Concesionario** que la **Fiduciaria** prestará colaboración al **Interventor** a fin de cumplir su labor.

Adicionalmente la **Fiduciaria** deberá nombrar un auditor externo del Patrimonio Autónomo, para que revise y audite las subcuentas y la información financiera que se entregue en ejecución del **Contrato de Fiducia Concesionario** durante toda su vigencia. El auditor externo del Patrimonio Autónomo deberá ser una firma que preste sus servicios a nivel internacional.

TITULO 2. ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA CONCESIÓN

CAPÍTULO 7. VALOR Y MONEDA DEL CONTRATO.

CLÁUSULA 41. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Para efectos fiscales el valor de este **Contrato** es indeterminado, pero determinable.

CLÁUSULA 42. VALOR EFECTIVO DEL CONTRATO

El valor efectivo de este **Contrato** corresponderá al valor de los ingresos obtenidos por el **CONCESIONARIO** por la prestación del Servicio de Transporte Masivo de Pasajeros.

El valor efectivo del **Contrato** remunera todos los riesgos asumidos por el **CONCESIONARIO** de conformidad con lo establecido en este **Contrato**, incluyendo sin limitarse, los costos y gastos –directos e indirectos- en que incurra el **CONCESIONARIO** por la preparación y celebración del **Contrato**, así como por la ejecución y terminación del

mismo, los impuestos, tasas y contribuciones que se causen por la ejecución del presente **Contrato**, los costos financieros, la recuperación del capital invertido, las utilidades del **CONCESIONARIO** y, en general, incluye el valor de la remuneración por todas las obligaciones que adquiere el **CONCESIONARIO** en virtud del presente **Contrato**.

Así mismo, se entiende que el valor efectivo remunera todas las labores complementarias necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, sea que aparezcan o no de manera expresa en este **Contrato** o en los documentos que lo integran como obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO**. Dentro de estas labores se incluyen, entre otras, la obligación a cargo del **CONCESIONARIO** de elaborar sus propios estudios, todas las obligaciones y actividades a cargo del **CONCESIONARIO** durante las diferentes etapas del **Contrato**, los gastos financieros y administrativos —directos e indirectos— y todos los demás que sean requeridos para la cabal ejecución del objeto contratado.

El valor efectivo de este **Contrato** remunera también la asunción de los riesgos comerciales, ambientales, de operación, administrativos, financieros, tributarios, regulatorios, soberano, político y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del **CONCESIONARIO** o que surjan de las estipulaciones o de la naturaleza de este **C ntrato** , salvo por lo expresamente previsto en el mismo a cargo de **TRANSMILENIO S.A.**

CLÁUSULA 43. MONEDA DEL CONTRATO

La moneda del **Contrato** es el peso colombiano. Cuando en el **Contrato** se haga referencia a una cifra en dólares, se entenderá que la prestación económica correspondiente se debe en pesos colombianos, determinados según la tasa de cambio representativa del mercado, certificada por la Superintendencia Financiera o la entidad que la sustituya en relación con dicha tarea, vigente a la fecha de pago efectivo de las obligaciones pactadas en monedas diferentes de la de curso legal. Lo anterior, a menos que en el presente **Contrato** se haya determinado expresamente una fecha distinta para efectos de aplicar la tasa de cambio.

CAPÍTULO 8. INGRESOS DEL SISTEMA

CLÁUSULA 44. PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DEL CONTRATO

El marco económico del presente **Contrato**, la interpretación de las cláusulas que lo regulan, y el ejercicio de las facultades, obligaciones y derechos que se confieren a cada una de las partes, se orientará al cumplimiento de los siguientes principios:

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

- **Equilibrio**: La **Tarifa Técnica** del **SITP** reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación y garantizará la eficiencia del Sistema.

- **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 diseño tarifario deberá permitir remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.

- **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.

- **Tarifas para poblaciones específicas**: El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, caso contrario se deberá garantizar una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del **SITP**.

CLÁUSULA 45. INGRESOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ -SITP

El **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP** tiene y tendrá como fuente principal de ingresos el Recaudo diario de la venta de unidades de transporte, según la **Tarifa al Usuario** que sea aplicable conforme a lo previsto en el presente Contrato.

La **Tarifa al Usuario** será integrada con cobros diferenciales por tipo de servicio y transbordo. Este concepto permite 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 establezca el ente gestor, el cual inicialmente se fijará en 75 minutos, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá. La integración tarifaria implica la utilización de un **Medio de Pago** común a los servicios integrados.

CLÁUSULA 46. TARIFA AL USUARIO

Se define la **Tarifa al Usuario** del **SITP** como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte. En un marco de auto sostenibilidad el esquema de **Tarifa al Usuario** deberá cumplir con la siguiente formulación:

$$\left(\sum_{j} Numero\ de\ Validaciones\ V_j \times TU_{SITP\ j}\right) \geq \left[TT_{SITP} \times PP_{SITP}\right]$$

Es decir

Ingresos Recaudados por venta de pasajes **SITP** ≥ Remuneración agentes **SITP**

Donde

j:	Subíndice que hace referencia al tipo de validación, y está en función del servicio empleado y del tipo de transbordo.
Numero de Validaciones V_j:	Numero de validaciones de entrada con cobro efectivo de tipo j.
$TU_{SITP\ j}$:	**Tarifa al usuario** para la validación de tipo j.
TT_{SITP}:	Tarifa Técnica SITP.
PP_{SITP}:	Pasajeros Pagos SITP. Entiéndase las validaciones de entrada, con cobro efectivo, en vehículos SITP, estaciones y portales del Sistema TRANSMILENIO. Así como los pasajeros del Subsistema Metro o del Tren de Cercanías en viaje urbano.

A manera enunciativa y no taxativa, se tienen como tipos de validación tipo j los siguientes:

- Validación en estaciones para la utilización de servicios **troncales**
- Validación en vehículos **alimentadores**
- Validación en vehículos de rutas **complementarias**
- Validación en vehículos de rutas **auxiliares**
- Validación en vehículos de rutas **especiales**
- Transbordos entre los diferentes tipos de rutas y modos
- Validación en estaciones de **modos férreos**

COPIA CONTROLADA

Cada validación que se asocia a la utilización de un tipo de servicio o a un transbordo entre servicios, podrá tener un cobro diferente, el cual lo fijará el Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá D.C., en atención a lo estipulado en el presente **Contrato.**

- **Tarifa Integrada:** Los transbordos tendrán un cobro inferior a la tarifa plena del servicio que se aborde, este esquema será válido exclusivamente para usuarios con tarjeta personalizada, los demás usuarios deberán pagar la tarifa plena del servicio al cual transborden. La regla de transbordos será válida en una ventana de tiempo determinado que fije la administración y que inicialmente será de 75 minutos contados a partir de la primera validación de entrada al sistema (ya sea en vehículos o estaciones), por fuera de este lapso, al usuario utilizar nuevamente algún servicio deberá pagar la tarifa plena del servicio empleado, y se iniciará un nuevo ciclo de transbordos.

En el caso en que la desigualdad planteada en la presente CLÁUSULA se cumpla, es decir que :

$$\left(\sum_{J} Numero\ de\ Validaciones\ V_J \times TU_{SITP\ J}\right) \geq [TT_{SITP} \times PP_{SITP}]$$

La diferencia entre los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP** y lo remunerado a los agentes **SITP** se transferirá al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

En el caso en que la desigualdad planteada sea inversa, es decir que:

$$\left(\sum_{J} Numero\ de\ Validaciones\ V_J \times TU_{SITP\ J}\right) \leq [TT_{SITP} \times PP_{SITP}]$$

La diferencia entre lo que debe remunerarse a los agentes **SITP** y los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP** se cubrirá con recursos provenientes del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), hasta el monto que permita su utilización. El riesgo de que los recursos disponibles en el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) no sean suficientes para cubrir dicha diferencia no se encontrará atribuido al **CONCESONARIO** y se encuentra garantizado con el compromiso de pago extendido por el Distrito Capital, suscrito como un compromiso unilateral a favor de **TRANSMILENIO S.A.**, en su calidad de gestor del Sistema TransMilenio por medio del cual se ha obligado a reconocer los valores que conforme a lo previsto en el presente

Contrato tendría derecho a percibir el **SITP** y a través del mismo, sus **Concesionarios** y agentes.

En el caso que se presente la igualdad entre lo que debe remunerarse a los agentes **SITP** y los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP**, no se emplearan ni ingresaran recursos al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

Con respecto al procedimiento de planeación tarifaria, solicitud de incremento en Tarifa al Usuario del **SITP** y forma de presupuestar los recursos que eventualmente se requieran para cubrir la diferencia negativa entre la Tarifa promedio al Usuario y la Tarifa Técnica del **SITP**, se tiene lo siguiente:

- El **Ente Gestor TRANSMILENIO S.A.** debe realizar una planeación tarifaria, que implica la proyección en el tiempo de costos de: remuneración a los agentes del sistema, demanda y oferta del sistema, tarifas técnicas del sistema (TT_{SITP} y TT_{TM}), utilización y recursos acumulados en el Fondo de Estabilización Tarifaria; y recomendar a la Administración Distrital los incrementos necesarios en la **Tarifa al Usuario** con base en los estudios que realice, o en su lugar, el monto de recursos que debe trasladar la Administración Distrital para cubrir plenamente el diferencial tarifario y evitar que el Fondo de Estabilización Tarifaria quede ilíquido.
- El ejercicio en mención el **Ente Gestor** debe realizarlo de manera continua, previendo la necesidad de incremento en la **Tarifa al Usuario** del **SITP** o la necesidad de inyección de recursos al Fondo de Estabilización Tarifaria con por lo menos un año de anticipación, esto con el objeto de que si la Administración Distrital opta por la inyección de recursos al FET, estos sean incluidos en el presupuesto distrital y se garantice de esta forma su disponibilidad inmediata en el momento de requerirse para cubrir el diferencial tarifario.

- La garantía de compromiso de pago extendido por el Distrito Capital es pagadera en la semana de remuneración en la cual se presente la diferencia positiva entre tarifa técnica y tarifa al usuario (TTSITP-TUSITP) y no se disponga de recursos acumulados en el FET producto de la diferencia positiva entre tarifa al usuario y tarifa técnica y (TUSITP-TTSITP).

En el caso en que la desigualdad planteada en la presente CLÁUSULA se cumpla, es decir que :

$$\left(\sum_{J} Numero\ de\ Validaciones\ V_J \times TU_{SITP\ J}\right) \geq [TT_{SITP} \times PP_{SITP}]$$

La diferencia entre los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP** y lo remunerado a los agentes **SITP** se transferirá al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

En el caso en que la desigualdad planteada sea inversa, es decir que:

$$\left(\sum_{J} Numero\ de\ Validaciones\ V_J \times TU_{SITP\ J}\right) \leq [TT_{SITP} \times PP_{SITP}]$$

La diferencia entre lo que debe remunerarse a los agentes **SITP** y los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP** se cubrirá con recursos provenientes del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), hasta el monto que permita su utilización. El riesgo de que los recursos disponibles en el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) no sean suficientes para cubrir dicha diferencia no se encontrará atribuido al **CONCESONARIO** y se encuentra garantizado con el compromiso de pago extendido por el Distrito Capital, suscrito como un compromiso unilateral a favor de **TRANSMILENIO S.A.**, en su calidad de gestor del Sistema TransMilenio por medio del cual se ha obligado a reconocer los valores que conforme a lo previsto en el presente **Contrato** tendría derecho a percibir el **SITP** y a través del mismo, sus **Concesionarios** y agentes.

En el caso que se presente la igualdad entre lo que debe remunerarse a los agentes **SITP** y los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP**, no se emplearan ni ingresaran recursos al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

Con respecto al procedimiento de planeación tarifaria, solicitud de incremento en Tarifa al Usuario del **SITP** y forma de presupuestar los recursos que eventualmente se requieran para cubrir la diferencia negativa entre la Tarifa promedio al Usuario y la Tarifa Técnica del **SITP**, se tiene lo siguiente:

- El **Ente Gestor TRANSMILENIO S.A.** debe realizar una planeación tarifaria, que implica la proyección en el tiempo de costos de: remuneración a los agentes del sistema, demanda y oferta del sistema, tarifas técnicas del sistema (TT_{SITP} y TT_{TM}), utilización y recursos acumulados en el Fondo de Estabilización Tarifaria; y recomendar a la Administración Distrital los incrementos necesarios en la **Tarifa al Usuari** con base en los estudios

que realice, o en su lugar, el monto de recursos que debe trasladar la Administración Distrital para cubrir plenamente el diferencial tarifario y evitar que el Fondo de Estabilización Tarifaria quede ilíquido.

- El ejercicio en mención el **Ente Gestor** debe realizarlo de manera continua, previendo la necesidad de incremento en la **Tarifa al Usuario** del **SITP** o la necesidad de inyección de recursos al Fondo de Estabilización Tarifaria con por lo menos un año de anticipación, esto con el objeto de que si la Administración Distrital opta por la inyección de recursos al FET, estos sean incluidos en el presupuesto distrital y se garantice de esta forma su disponibilidad inmediata en el momento de requerirse para cubrir el diferencial tarifario.
- La garantía de compromiso de pago extendido por el Distrito Capital es pagadera en el mismo momento que se genere la necesidad de esos recursos.

CLÁUSULA 47. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN 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 financiero y tarifario adoptado para el **SITP**, de acuerdo con los pliegos de licitación y con los **Contratos** de operación de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario.

Las actualizaciones de la **tarifa al usuario** requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la autoridad de transporte, 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, que hace parte del presente **Contrato.**

CLÁUSULA 48. ALTERNATIVAS COMERCIALES A LA TARIFA AL USUARIO

La autoridad competente para la determinación de la **Tarifa al Usuario**, con base en los estudios técnicos que adelante **TRANSMILENIO S.A.** y previa evaluación de la Secretaría Distrital de Movilidad podrá decidir realizar ajustes a la **Tarifa al Usuario** para incorporar el efecto de modalidades o alternativas comerciales para el uso del Sistema que incidan en la posibilidad de mejorar el nivel de servicio.

En cualquier caso en el que se incorpore una modalidad o alternativa comercial para el uso del Sistema el efecto sobre el ingreso generado, ya sea cobro marginal o descuento no deberá afectar los ingresos del **CONCESIONARIO**. El riesgo que pueda generarse sobre los ingresos del Sistema estará garantizado con el compromiso de pago extendido por el Distrito Capital, suscrito como un compromiso unilateral a favor de **TRANSMILENIO S.A.**, en su calidad de gestor del Sistema TransMilenio, por medio del cual se ha obligado a reconocer los valores que conforme a lo previsto en el presente **Contrato** tendría derecho a percibir el **SITP** y a través del mismo, sus **concesionarios** y agentes

Los **Concesionarios** del **SITP** podrán proponer a su cuenta y riesgo descuentos en su remuneración con el objeto de transferir eficiencias logradas a los usuarios del Sistema o con el propósito de atraer una mayor demanda del servicio, y coadyuvar a la competitividad y sostenibilidad del mismo. En este caso dichos descuentos incidirán en la remuneración de los agentes del Sistema directamente involucrados. Dado lo anterior, la formula de remuneración de los agentes involucrados deberá ajustarse considerando la forma en que cada uno de ellos asumirá el efecto causado por la alternativa planteada.

El esquema tarifario del **SITP** estará abierto, entre otras, a las siguientes opciones de tarifas diferenciales y descuentos:

- **Tarifas diferenciales por franja horaria:** Esta política tiene el objeto de optimizar el uso del Sistema. En la medida que los usuarios encuentren incentivo es desplazar su viaje de un periodo pico a uno de menor demanda, el requerimiento de material rodante será menor y reducirá el costo medio del servicio.
- **Descuentos sociales por tipo de usuario**: El esquema de **Tarifa al Usuario** estará abierto a descuentos a grupos especiales de usuarios, como personas de la tercera edad, discapacitados, estudiantes, personas de bajos recursos, madres cabeza de hogar.
- **Descuentos comerciales por volumen de compra:** Descuento por compra en volumen o expedición de "abonos" mensuales de transporte con descuentos.
- **Descuentos comerciales a pasajeros provenientes de otros modos d transporte**: El descuento podría implementarse para pasajeros provenientes de transporte intermunicipal (buses o tren de cercanías) o pensando en una futura integración con el subsistema Metro.

La implementación de cualquiera de estas alternativas debe darse en el marco de sostenibilidad financiera del Sistema, por lo tanto para su implementación deben considerarse siempre y como mínimo los siguientes los aspectos:

- El nivel de la **Tarifa Técnica** del Sistema (TT).
- La capacidad de pago de los usuarios.
- La disponibilidad de recursos públicos para subsidiar bien sea al usuario o a la operación directamente.
- El uso eficiente del Sistema.
- El beneficio económico del descuento comercial (incrementos en la demanda).
- El costo de la identificación de usuarios y control de fraude en la operación de recaudo, para el tema de cobros diferenciales o descuentos.
- La viabilidad de subsidios cruzados entre usuarios.

PARÁGRAFO: De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1171 de 2007, se establecerá una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria. Dicha tarifa corresponderá como máximo al 90% de la tarifa plena del servicio que se aborde, y no existirá descuento sobre la tarifa por transbordo. Para que el usuario mayor pueda ser beneficiario del descuento, deberá ingresar al SITP empleando una tarjeta personalizada especial para usuarios mayores de 62 años. El concesionario del SIRCI diseñará y ejecutará los programas y medidas de control que incentiven y garanticen el buen uso de dicha tarjeta.

En cualquier caso la fijación del descuento a las personas mayores de 62 años debe obedecer el principio de sostenibilidad del SITP que se estipula en la CLÁUSULA 46 del presente contrato.

CAPÍTULO 9. ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ –SITP.

CLÁUSULA 49. CREACIÓN DE LA FIDUCIA SITP

Los recursos que se produzcan por la prestación del servicio de transporte en el **Sistema Integrado de Transporte Público** serán recibidos y administrados por el Patrimonio Autónomo constituido mediante el **Contrato de Fiducia SITP**, que suscribirá el **CONCESIONARIO** del **SIRCI** en los términos definidos en la licitación No.004 de 2009 y al cual deberán adherirse todos los **Concesionarios** del **SITP**, en calidad de fideicomitentes.

Los recursos objeto de administración provienen de tres fuentes principalmente:

- La consignación o abono en cuenta realizados de manera diaria por el **Concesionario** del **SIRCI**, producto de la venta de unidades de transporte a los usuarios del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -**

COPIA NO CONTROLADA

SITP.

- Los aportes, pagos, créditos o facilidades de liquidez que lleguen a realizar el Distrito y /o **TRANSMILENIO S.A.**
- Los rendimientos generados por los recursos acumulados en el **Fideicomiso.**

CLÁUSULA 50. ADHESIÓN AL CONTRATO DE FIDUCIA SITP

Es obligación del **CONCESIONARIO** suscribir el documento mediante el cual adhiere al **Contrato de fiducia SITP** en calidad de fideicomitente y de beneficiario de acuerdo con la PROFORMA 13.

El **CONCESIONARIO**, así como los demás **Concesionarios** del Sistema, transferirá de manera irrevocable, sus derechos a la participación económica sobre la parte proporcional de los flujos futuros del **Recaudo** correspondiente al **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, al patrimonio autónomo conformado para la administración centralizada de los recursos del Sistema TransMilenio, el cual queda incorporado al **Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.**

La administración de los recursos se realizará en los términos previstos en el presente **Contrato**, en el **Contrato de Fiducia SITP** del Sistema al cual debe adherir el **CONCESIONARIO**, en calidad de fideicomitente y de beneficiario, el que para todos los efectos legales forma parte del presente **Contrato** como **Contrato** accesorio.

El ejercicio de los derechos a la participación económica, surgidos para el **CONCESIONARIO** con ocasión de la celebración del presente **Contrato**, se encuentra sometido a la condición de que el **CONCESIONARIO** mantenga su vinculación, durante el término de vigencia del presente **Contrato**, al mecanismo de administración **Fiduciaria** de los recursos del Sistema, en las condiciones y términos establecidos por **TRANSMILENIO S.A.** para estos efectos.

El **CONCESIONARIO** autoriza por medio del presente **Contrato** , y así mismo autorizará a través del **Contrato de fiducia SITP** a que se refiere la presente cláusula, de manera irrevocable y durante la vigencia del presente **Contrato**, al administrador de los recursos del Sistema para que en su nombre realice periódicamente los pagos que de conformidad con el presente **Contrato** el **CONCESIONARIO** adeude a **TRANSMILENIO S.A.**, con cargo directo al valor de sus ingresos periódicos.

CLÁUSULA 51. RESPONSABILIDAD DE TRANSMILENIO S.A. EN LA DISPOSICIÓN DE LOS RECURSOS

TRANSMILENIO S.A., vigilará de manera permanente la actividad del administrador fiduciario conforme a lo establecido en el **Contrato** de fiducia, que hace parte del presente **Contrato de concesión**.

PARÁGRAFO: En consideración a las atribuciones anteriormente mencionadas **TRANSMILENIO S.A.** participará en el proceso de selección de la **Fiduciaria** que administra los recursos producidos y destinados al **SITP**, mediante el señalamiento del alcance de los términos de referencia para la selección de la **Fiduciaria**, la determinación del objeto del **Contrato de Fiducia**, su alcance y términos de disposición de los recursos fideicomitidos.

CLÁUSULA 52. DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN ESPECIFICA DE LOS RECURSOS GENERADOS POR EL SISTEMA

La totalidad de los flujos de dinero producidos por la explotación de la actividad de transporte masivo de pasajeros en el **Sistema Integrado de Transporte Público de B g tá – SITP**, y de los aportes de recursos públicos en caso de presentarse, ingresarán al Patrimonio Autónomo del Sistema, el cual estará constituido por los siguientes fondos:

52.1. Fondo o Cuenta Recaudadora – CR

52.1.1. En esta cuenta se acumulan los recursos recaudados por venta (carga) de unidades de transporte.

52.1.2. La venta de unidades de transporte la realizan los **Concesionarios** de **recaudo** de SbTM y el **Concesionario** del **SIRCI**.

52.1.3. De la cuenta recaudadora egresan recursos para remunerar a los operadores del Sistema, fiducia, y Ente Gestor. Los recursos que egresan son los equivalentes al débito que causa la utilización efectiva del servicio.
De la cuenta recaudadora también podría egresar la remuneración destinada a cubrir la inversión en compra de terrenos y adecuación de patios y talleres, el Ente Gestor definirá su cuantía en el marco de sostenibilidad financiera del Sistema, en concordancia con las acciones que adelante la Administración para realizar dichas inversiones.

52.1.4. El dinero que corresponde a unidades de transporte adquiridas por los usuarios y no empleadas efectivamente por utilización del servicio, permanecen en la CR hasta su utilización. Es decir solo en el momento de la utilización efectiva del servicio los recursos recaudados por venta de unidades de transporte son distribuidos entre los agentes del sistema.

52.1.5. Si el usuario emplea el "***crédito de viaje***", el valor de las unidades de transporte empleadas como crédito se transfiere del Fondo de Crédito Usuario (FCU) a la CR. Posteriormente, cuando el usuario reponga el crédito empleado en la carga que sigue a la utilización del crédito, dicho valor se trasladará de la CR al FCU. Solamente los usuarios con tarjeta personalizada tendrán el beneficio del **Crédito de Viaje** y tarifa integrada (cobros diferenciales por transbordo). El corte para el cálculo de los recursos a trasladar entre FCU y CR (y viceversa) se realizará semanalmente, coincidiendo con el periodo a remunerar a los agentes del Sistema.

52.1.6. De implementarse descuentos a grupos poblacionales especiales (ejemplo: personas de la tercera edad, jóvenes estudiantes), los recursos para su financiación, de no ser cubiertos por la generación de ingresos propios del Sistema, deberán provenir de una fuente externa a la operación la cual alimentará el fondo denominado Fondo Fuente Externa (FFE). Con una periodicidad semanal se cuantificará el monto de los descuentos efectuados y se trasladará dicho monto a la cuenta recaudadora (CR).

52.1.7. Los rendimientos generados por los recursos acumulados en este fondo, se trasladarán semestralmente al FET.

52.1.8. Anualmente el **Ente Gestor** realizará un ejercicio con el fin de identificar la relación entre cargas de unidades de transporte y utilización de dichas unidades, con el objeto de cuantificar el número de unidades de transporte que estructuralmente son adquiridas pero no son utilizadas por los usuarios de Tarjetas No Personalizadas (esta situación puede estar vinculada a extravío de TISC con carga). El monto que corresponda a dicho número de unidades de transporte, será trasladado al FET. El ejercicio se realizará para el caso de cargas no utilizadas con un **año** o más de antigüedad.

52.2. Fondo Crédito Usuario – FCU

52.2.1. En este Fondo se depositarán los recursos que aporte el **Concesionario** del **SIRCI** para financiar los créditos de viaje.

52.2.2. Conforme evolucione el sistema y se identifiquen comportamientos de utilización del **Crédito de Viaje** por parte de los usuarios, el Comité de Administración **Fiduciaria** podrá decidir trasladar parte de los recursos acumulados en FCU al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

52.2.3. Los rendimientos generados por los recursos acumulados en este fondo, se trasladarán semestralmente al FET.

El único beneficiario de este fondo es **TRANSMILENIO S.A.**.

52.3. Fondo Fu nt Ext rna – FFE

52.3.1. En este fondo se acumulan los recursos encaminados a cubrir descuentos a grupos poblacionales especiales, de no cubrirse dichos descuentos con la generación de ingresos propios del Sistema.

52.3.2. De acuerdo con lo establecido en el Decreto 309 de 2009, este fondo se alimentará exclusivamente de recursos públicos, salvo por lo establecido en la Ley 1171 de 2007, para lo cual por vigencia presupuestal se estimará el monto de los recursos necesarios para cubrir dichos descuentos, teniendo obligación la Administración Distrital de trasladar los recursos considerando las necesidades de caja del sistema en función de la causación de dichos descuentos.

52.3.3. Los rendimientos de los recursos acumulados en este fondo se utilizarán en el objeto del FFE.

52.3.4. Fondos del Sistema TransMilenio: Los Fondos del SbTM hacen parte de la estructura fiduciaria del SITP.

52.4. Fondo Principal SITP - FP_{SITP}

52.4.1. A este fondo ingresa el equivalente a la **Tarifa Técnica** del **SITP** por las validaciones de entrada con cobro efectivo al **SITP** (TT_{SITP} x PP_{SITP}), monto destinado a remunerar a los agentes del **SITP**, incluyendo los agentes del SbTM.

52.4.2. Los agentes del SbTM tendrán prioridad en pago, los recursos para remunerarlos ((TT_{TM} X PP_{TM}) - ∑DctosTM) se trasladaran de FP_{SITP} a FP_{TM} (Fondo Principal del **SubSistema TransMilenio**) o directamente de la cuenta recaudadora (CR) a FP_{TM}

52.5. Fondo de Estabilización Tarifaria SITP – FET

52.5.1. A este fondo ingresa la diferencia positiva entre: $\left(\sum_J Numero\ de\ Validaciones\ V_J \times TU_{SITP\ J}\right)$ – (TT_{SITP} x PP_{SITP}) , y egresa la diferencia negativa de dicha formulación. Esta dinámica corresponde a su utilización como fondo de estabilización tarifaria, y permite que los niveles de **Tarifa al Usuario** permanezcan estables en el tiempo, a pesar de la variabilidad que pueda tener la TT_{SITP} .

52.5.2. El fondo se alimenta de los rendimientos financieros de CR, FCU, y los recursos que sean trasladados desde el Fondo de Contingencias del SbTM (FC_{TM}).

52.5.3. Este fondo también se alimentará con los recursos que se liberen de la remuneración de los concesionarios **SITP** por la aplicación de la función de calidad f(Q).

52.6.4 Este fondo también se alimentará con los recursos que se obtengan por concepto de multas descontadas al **CONCESIONARIO**, de conformidad con la cláusula 132 del presente contrato.

CLÁUSULA 53. CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO PRINCIPAL.

La disposición de los recursos del fondo principal está sometida a las siguientes condiciones:

- El pago a cada uno de los agentes y **Concesionarios** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, se efectuará de acuerdo con las fórmulas y mecanismos que se encuentren establecidos en cada uno de los respectivos **Contratos**, de conformidad con las propuestas adjudicatarias de la licitación.

- El pago a cada uno de los agentes y **Concesionarios** del Sistema se realizará periódicamente, los días jueves de cada semana, remunerando la operación realizada durante la semana inmediatamente anteriores, entendida por semana, el periodo comprendido entre el lunes y el domingo. En caso de que el día jueves sea festivo, el pago se realizará el siguiente día hábil.

- Para el pago a los agentes del Sistema que requieren procesos de validación de parámetros técnicos, tales como vehículos vinculados al sistema, kilómetros programados y efectivamente recorridos, pasajeros validados, **TRANSMILENIO S.A.** ha establecido procedimientos que permiten considerar y confrontar la información técnica del sistema con aquella que el operador obtenga como resultado de la administración de su **Flota** y de su operación, sobre los cuales se establecen los cálculos.

TRANSMILENIO S.A. suministrará a la **Fiduciaria**, con una antelación mínima de un (1) día, la información técnica requerida por ella para realizar las liquidaciones y pagos que le correspondan a cada agente.

CLÁUSULA 54. CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA - FET.

La disposición de los recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria se someterá a las siguientes condiciones:

54.1. Por medio del presente **Contrato** , el **CONCESIONARIO** atribuye irrevocablemente a **TRANSMILENIO S.A.**, con carácter exclusivo y para su ejercicio potestativo, la facultad de determinar el momento, cuantía y condiciones para la disposición de los recursos depositados en el Fondo de Estabilización Tarifaria; **TRANSMILENIO S.A.** por su parte asume el compromiso de hacer ejercicio de dicha facultad siguiendo el criterio y dentro de los límites y condiciones previstos en la presente cláusula.

54.2. Los recursos acumulados en este fondo únicamente se emplearan para diferir en el tiempo el incremento en la **Tarifa al Usuario** del Sistema, cubriendo la diferencia positiva entre lo que debe remunerarse a los agentes **SITP** y los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP**

$$Egresos\ FET = [TT_{SITP} \times PP_{SITP}] - \left(\sum_{j} Numero\ de\ Validaciones\ V_j \times TU_{SITP\ j} \right)$$

(Ver definición de variables Cláusula 46)

54.3. **TRANSMILENIO S.A.** deberá realizar una adecuada planeación en el diseño del esquema de **Tarifa al Usuario** del **SITP** (tarifas diferenciales y cobros por transbordo) y en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Administración Distrital planear su fijación y ajuste, así como la temporalidad y monto de los recursos que deban trasladarse del presupuesto Distrital al FET, de tal forma que se garantice que siempre existan recursos suficientes para cubrir la diferencia positiva entre lo que debe remunerarse a los agentes **SITP** y los ingresos recaudados correspondientes a las validaciones de entrada al **SITP**.

El único beneficiario de este fondo es **TRANSMILENIO S.A.**

CLÁUSULA 55. FIDEICOMITENTES

Los fideicomitentes de la fiducia del **SITP**, son los **Concesionarios** de las diferentes actividades que habilitan la funcionalidad del Sistema, a saber:

- Los operadores actuales del Sistema TransMilenio;
- Los operadores zonales;
- Los operadores del sistema de recaudo actual de **Transmilenio S.A.**
- El **Concesionario** del **SIRCI**
- Los **Concesionarios** de la operación del Sistema Integrado que se incorporen en el futuro, tal es el caso de los subsistema Metro y Tren de Cercanías

CLÁUSULA 56. BENEFICIARIOS

Los beneficiarios de la fiducia son las personas que en razón de las previsiones contractuales tienen el derecho a ser remunerados de manera permanente y continua por el patrimonio autónomo, con cargo a los flujos generados como resultado de los diferentes recursos que recibe el sistema.

Los beneficiarios iníciales de la fiducia son los **Concesionarios** vinculados al desarrollo del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, a saber:

- Los operadores actuales del Sistema TransMilenio;
- Los operadores zonales;
- Los operadores del sistema de recaudo actual de **Transmilenio S.A.**
- El **Concesionario** del **SIRCI**
- La entidad gestora del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.**
- Los acreedores con garantía **fiduciaria** con los que el deudor haya convenido el servicio y/o la amortización de la deuda con cargo directo a los flujos propios realizados.
- Los concesionarios de la operación del Sistema Integrado que se incorporen en el futuro, tal es el caso del los subsistema Metro y Tren de Cercanías.
- Los agentes encargados de la compra y/o adecuación de terminales zonales y talleres, en el caso de que el Ente Gestor decida en el marco de sostenibilidad financiera del Sistema, establecer con cargo a la tarifa al usuario del Sistema una remuneración en tal sentido, bajo los parámetros que se definan para el efecto.

CLÁUSULA 57. RÉGIMEN DE INVERSIÓN DE LOS RECURSOS

Los recursos que permanezcan en el patrimonio autónomo, estarán sometidos a un régimen de inversión reglamentada, que seguirá los siguientes principios imperativos e inmodificables, que han sido consagrados en el **Contrato de Fiducia:**

57.1. Se mantendrá la totalidad de los recursos permanentemente colocados en inversiones de alta liquidez, salvo cuando se identifique una estabilidad permanente en los saldos acumulados en los diferentes fondos del **Fideicomis** , caso en el cual se podrá realizar inversiones de mediano o largo plazo, según las instrucciones que sobre el particular imparta el comité de dirección y coordinación **Fiduciaria**.

57.2. Sólo se efectuarán inversiones en títulos cuyo riesgo de solvencia y liquidez haya sido calificado por una calificadora de riesgo igual o superior a BBB+, entre las que sean determinadas como aceptables por el comité de riesgos de la Secretaría de Hacienda del Distrito Capital, o en títulos del Tesoro Nacional.

57.3. Se orientarán los criterios de inversión bajo políticas de dispersión de riesgo.

57.4. Las inversiones permanentes no podrán en ningún caso mantenerse en carteras colectivas bursátiles.

57.5. El portafolio de inversiones deberá observar en todos los casos las políticas para inversiones de excedentes de liquidez que sean señaladas por el comité de riesgos de la Secretaría de Hacienda del Distrito Capital, y únicamente dentro de los cupos que el mismo determine;

57.6. La composición de los portafolios de inversión dentro del marco reglamentario y de las disposiciones de la Secretaría de Hacienda Distrital, es responsabilidad exclusiva de la **Fiduciaria**, en lo cual tendrá total autonomía.

57.7. La **Fiduciaria** se abstendrá de realizar triangulaciones u otras prácticas desleales con su matriz u otras filiales de esta y deberá obrar con la diligencia y cuidado que la administración de los recursos de un servicio público requiere.

57.8. La entidad **Fiduciaria** mantendrá separados los recursos del patrimonio autónomo de los recursos propios y de los dineros de otros **Fideicomisos** y encargos fiduciarios.

CLÁUSULA 58. SISTEMAS DE INFORMACIÓN

La **Fiduciaria** deberá contar con una plataforma informática y con sistemas de información suficientes para el cumplimiento de sus obligaciones, que le permita, entre otras cosas, mantener un sistema de información en línea, a disposición de **TRANSMILENIO S.A.** y de los fideicomitentes a través del cual **TRANSMILENIO S.A.** pueda realizar consultas y obtener reportes actualizados diariamente sobre saldos, consignaciones, créditos, inversiones y en general sobre todos los aspectos relacionados con el patrimonio autónomo.

CLÁUSULA 59. ÓRGANOS DE COORDINACIÓN Y DECISIÓN

Existirá un comité de coordinación fiduciario, el cual está compuesto por dos funcionarios de **TRANSMILENIO S.A.**, previamente autorizados para el efecto, el Gerente designado

por la **Fiduciaria** para la administración del patrimonio autónomo que tiene voz pero no voto, un representante de los fideicomitentes.

Este Comité adoptará las medidas de coordinación que se requieran para la correcta ejecución del **Contrato**, de acuerdo con lo previsto en el **Contrato de Fiducia.**

CLÁUSULA 60. RENDICIÓN DE INFORMES DE LA FIDUCIARIA

El contratista establecerá como una obligación del **Contrato Fiduciaria SITP**, el presentar a **TRANSMILENIO S.A.** y a los fideicomitentes los siguientes informes periódicos como mínimo:

- Un informe diario de movimientos del patrimonio autónomo;
- Un informe semanal de pagos efectuados a los beneficiarios y saldos de cada uno de los fondos y/o cuentas;
- Un informe mensual de desenvolvimiento general del **Fideicomiso**, en donde se detallan los recursos recibidos según fuentes durante el mes y durante la vigencia del patrimonio autónomo, rendimientos financieros generados y composición del portafolio, pagos realizados a beneficiarios, transferencias entre fondos, Estados Financieros y en general toda aquella información que solicite el comité de dirección y coordinación **Fiduciaria**.
- Un informe anual consolidado en donde se describa el desenvolvimiento general del fideicomiso arriba señalado.

CLÁUSULA 61. DURACIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA

El **Contrato de Fiducia SITP** que suscribirá el **Concesionario** del **SIRCI** tendrá una duración igual al del contrato de concesión del **SIRCI.**

CLÁUSULA 62. REMUNERACIÓN DE LA FIDUCIARIA.

La Fiduciaria recibirá por su labor como administradora del patrimonio autónomo del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, un valor fijo determinado por el ente gestor, costo que se deducirá del fondo principal el jueves de cada semana o el día hábil inmediatamente siguiente, y una comisión por eficiencia en la inversión equivalente a un % (que incluye I.V.A.) de los rendimientos brutos generados por el portafolio de inversiones, siendo estas las únicas contraprestaciones a cargo de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP.

CAPÍTULO 10. INGRESOS DEL CONCESIONARIO

CLÁUSULA 63. INGRESOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ -SITP

Como remuneración por las obligaciones que impone la presente concesión al **CONCESIONARIO**, se le otorgará el derecho a una participación en los ingresos generados por la explotación comercial del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP, lo cual se instrumentará mediante el pago periódico de un valor que para los efectos del presente contrato se denominará "participación", el que será establecido conforme a las condiciones previstas en el presente contrato.

CLÁUSULA 64. VALOR DE LOS DERECHOS DE PARTICIPACIÓN DEL CONCESIONARIO

El **CONCESIONARIO** obtendrá a título de participación en los beneficios económicos derivados de la explotación comercial del Sistema durante el término de vigencia del presente contrato, un valor que estará determinado así:

Para la operación troncal: La remuneración Troncal se realizará semanalmente, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$RT = f(Q)_{Tronccal_k} \times \sum_k \{[(TMVT_k \times NoVehT_k)/4{,}3] + [[(OE_{KmTronc} \times TKMT_k) - CFR_k] \times KMStronc_k]\}$$

$TMVT_k$ y $TKMT_k$ tomaran los siguientes valores para la flota que se incorpore durante los primeros 4 años de operación, y serán vigentes durante la totalidad de su vida útil en el Sistema.

VALORES DE TMVT Y TKMT		Articulado Bus 150 Pax	Biarticulado Bus 250 Pax	Bus 80 pax dual Bus 80 pax dual
TMVT	Remuneración x Vehículo ($ Mes/Veh)	8.158.457	11.602.892	4.780.482
TKMT	Remuneración x Kilómetro ($/km)	3.199,90	3.691,60	2.376,00

Donde:

k: Hace referencia al tipo de vehículo perteneciente a la operación troncal, a saber: articulado, biarticulado y bus de 80 pasajeros dual.

A partir de la primera revisión de TMVT y TKMT en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo tipo "k" se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado

RT: Remuneración de la **operación troncal**

$f(Q)_{Troncal}$: Valor de la función de calidad del servicio para la **operación troncal**

$TMVT_k$: Remuneración por vehículo tipo k en operación que se fija en el pliego de condiciones ajustada y revisada, vigente en el momento del cálculo, expresada en pesos por mes.

A partir de la primera revisión de TMVT en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

$No\ Veh T_k$: Número de vehículos **Troncales tipo k** vinculados por el concesionario al Sistema como flota de operación aprobada por el Gestor, incluyendo la **flota de reserva**.

A partir de la primera revisión de TMVT en el cuarto (4) año de operación, el número de vehículos troncales tipo "k" se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

$OE_{KmTronc}$: Oferta económica del **concesionario adjudicatario** de la **operación troncal**. Es un número menor o igual a 1,000 y representa un factor multiplicador del costo unitario máximo a remunerar por kilómetro programado y efectivamente recorrido.

$TKMT_k$: Remuneración por kilómetro troncal para vehículos tipo k que se fija en el pliego de condiciones ajustada y revisada, vigente en el momento del cálculo, expresada en pesos por kilómetro.

A partir de la primera revisión de TKMT en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

COPIA NO CONTROLADA

$KMStronc_k$: Kilómetros programados y efectivamente recorridos por la flota tipo k en servicio en el periodo de pago.

A partir de la primera revisión de TKMT en el cuarto (4) año de operación, los kilómetros programados y efectivamente recorridos por la flota tipo k en servicio en el periodo de pago se diferenciarán por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

CFR_k: Coeficiente de ajuste por **Flota de Reserva** para los vehículos tipo k

CFR_k se calcula de la siguiente manera:

$$CFR_k = TMVT_k \times MAX(0\%, \%R_k - 7\%)/(4{,}3 \times IKBsem_k)$$

Siendo:

$$IKBsem_k = KMStronc_k \,/\, NoVehTBase_k$$

Donde:

$\%R_k$: Porcentaje de **flota de reserva** sobre flota base que tiene el **concesionario** para el vehículo tipo "k".

$IKBsem_k$: Índice de kilómetros semanales recorridos por la flota base tipo k, igual a los kilómetros programados y efectivamente recorridos por la flota tipo k en la semana ($KMStronc_k$), sobre el total del número de vehículos de la flota base tipo k ($NoVehTBase_k$).

$NoVehTBase_k$: Número de vehículos de la flota base tipo k, no incluye la flota de reserva (flota total – flota de reserva).

A partir de la primera revisión de TMVT en el cuarto (4) año de operación, el vehículo tipo "k" se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

Las tarifas para la operación troncal de la **zona** "i" se actualizarán de la siguiente forma:

$$TMVT_{k,t} = TMVT_{k,t-1} \times (\Delta IPC)$$

$$TKMT_{k,t} = TKMT_{k,t-1} \times (\%C_k\ \Delta C + \%N_k\ \Delta N + \%L_k\ \Delta L + \%M_k\ \Delta M + \%F_k\ \Delta IPC + \%S_k\ \Delta SM)$$

Donde

k: Hace referencia al tipo de vehículo perteneciente a la operación troncal, a saber: articulado, biarticulado y bus de 80 pasajeros dual.

"t" : Indica el valor de la variable en el mes de ajuste y "t-1" el valor de la variable en el mes antes del ajuste.

$\%C_k$, $\%N_k$, $\%L_k$, $\%M_k$,$\%F_k$, $\%S_k$: Porcentajes de ponderación para el ajuste por canasta de costos aplicable respectivamente a los ajustes por variación en los índices asociados a : combustibles, neumáticos, lubricantes, mantenimiento, inflación y salario mínimo

Los porcentajes de ponderación tomaran los siguientes valores para la flota que se incorpore durante los primeros 4 años de operación, y serán vigentes durante la totalidad de su vida útil en el Sistema.

PONDERADORES CANASTA DE COSTOS		Combustibles %C	Neumáticos %N	Lubricantes %L	Mantenimiento %M	IPC %F	Salario Mínimo %S
Articulado	Bus 150 Pax	35,98%	3,96%	3,52%	20,89%	27,60%	8,05%
Biarticulado	Bus 250 Pax	30,81%	3,39%	3,59%	21,20%	34,89%	6,12%
Bus 80 pax dual	Bus 80 pax dual	22,62%	2,49%	3,15%	13,13%	42,09%	16,52%

Estos valores se revisaran cada cuatro (4) años conforme se estipula en el presente contrato

Cálculo de (Δ): Las variaciones sobre los diferentes indicadores (Δ) se calculan así:

$$\Delta X = {}^{X_{t-1}}\!/_{X_{t-2}}$$

Donde X representa los diferentes índices de costos, a saber:

Δ C: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Combustibles, para lo cual se tomará como referencia el valor de las resoluciones mensuales del Ministerio de Minas y Energía para la estructura del costo del ACPM en la ciudad de Bogotá, en el rubro que

corresponde a Precio en Planta de Abasto Mayorista más el costo de transporte de la Planta de Abasto Mayorista a la estación de suministro.

En el caso de que la flota tipo k del operador este compuesta por vehículos que empleen diferente tipo de combustible o fuentes de energías alternativas, ΔC corresponderá al promedio ponderado por tipo de flota de la variación de costos unitarios del combustible o fuente de energía alternativa empleada.

Para combustibles diferentes al ACPM o fuentes de energías alternativas, el gestor establecerá como costo unitario de referencia para el cálculo de ΔC aquel que sea decretado, resuelto o publicado por fuentes oficiales, o en su defecto por proveedores mayoristas o aquel que se estipule en los contratos de compra de combustible o provisión de energía firmados por el concesionario.

ΔN: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Neumáticos, para lo cual se tomará como referencia el valor del índice del IPP (índice de precios al productor) Oferta Interna Total publicado mensualmente por el DANE, para el rubro "Llantas y neumáticos de caucho" (cod 2511).

ΔL: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Lubricantes, para lo cual se tomará como referencia el valor del índice del IPP (índice de precios al productor) Oferta Interna Total publicado mensualmente por el DANE, para el rubro "Elaboración de productos derivados de petróleo, fuera de refinería" (cod 2322).

ΔM:Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Mantenimiento, para lo cual se tomará como referencia el promedio aritmético de la variación en los índices del IPP (índice de precios al productor) Oferta Interna Total publicado mensualmente por el DANE, para los rubros: 3420 - Carrocerías para vehículos automotores, fabricación de remolques y semirremolques, 2913 - Cojinetes, engranajes, trenes de engranaje y piezas de transmisión, 3430 - Partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores, y 3410 Vehículos automotores y sus motores.

ΔIPC: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de inflación.

ΔSM: (1) más la variación porcentual en el índice de salario mínimo.

X_{t-2} indica el valor del índice de costos en el mes anterior al mes del último ajuste en la tarifa de remuneración, y X_{t-1} indica el valor del índice de costos en el mes anterior al mes de revisión. De acuerdo con lo anterior, los valores (ΔX) corresponden a la

variación acumulada en el índice de costos, desde el mes anterior al mes del último ajuste en las tarifas de remuneración hasta el mes de revisión, y podrá tomar valores mayores o menores a 1,000.

$TMVT_k$ se ajustará anualmente, en el mes de enero de cada **año** (a partir del día diez calendario), con la variación en IPC del **año** anterior, el primer ajuste se realizará en enero de 2011.

$TKMT_k$ se ajustará cuando suceda una de las siguientes condiciones:

1. El ajuste ponderado en canasta, que se ha acumulado sin que haya sido aplicado, supera en valor absoluto una variación de 4%
2. Se acumulan doce meses sin ajustar $TKMT_k$

Entiéndase por el ajuste ponderado acumulado en canasta, la resultante de la siguiente ecuación:

$$Ajuste\ Ponderado\ Acumulado\ en Canasta = \left(\%C_k\ \Delta C + \%N_k\ \Delta N + \%L_k\ \Delta L + \%M_k\ \Delta M + \%F_k\ \Delta IPC + \%S_k\ \Delta SM\right)$$

$TKMT_k$ se ajustará partir del 31 de enero de 2010.

Los coeficientes de remuneración ($TMVT_k$ y $TKMT_k$) se revisarán cada cuatro (4) años durante el plazo del **contrato de concesión**, y su valor revisado se aplicará para remuneración y ajuste de remuneración de vehículos nuevos que se vinculen a la operación posterior al momento de revisión. Para la remuneración y ajuste de la remuneración de los vehículos vinculados en momentos anteriores a la revisión se utilizaran los coeficientes iniciales o los calculados en la revisión que les corresponda.

Si bien, los porcentajes de ponderación de la fórmula de ajuste por canasta de costos ($\%C_k$, $\%N_k$, $\%L_k$, $\%M_k$, $\%F_k$ y $\%S_k$) se revisarán también cada cuatro años, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP (al mismo tiempo en que se revisa $TMVT_k$ y $TKMT_k$), estos solo se emplearan en la formula de ajuste de $TKMT_k$ para los vehículos nuevos vinculados, a partir del momento en que la flota nueva por tipo de vehículo: articulado, biarticulado, y bus de 80 pasajeros dual, se incremente en mas de 5% con respecto a la flota base existente en el momento de fijación de la última canasta vigente. En todo caso, y para efectos prácticos, solo existirá una (1) canasta de costos por tipo de vehículo y no por revisión de costos y tipo de combustible o fuente de energía empleado, la cual será adoptada por las partes como parámetro de referencia. Dicha canasta será la resultante del promedio ponderado de la flota en operación, por las canastas que surjan, por tipo de

flota según combustible o fuente de energía, de la revisión de cada cuatro (4) años, o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP. Lo anterior para cada zona en particular.

Los coeficientes de ponderación serán utilizados única y exclusivamente como parámetros acordados por las partes para el ajuste de la tarifa con la cual se remunera a los operadores y de ninguna manera pretenden reflejar la participación real de insumos de operación en la canasta de costos. Por lo tanto, el no cumplimiento en la realidad de los parámetros aquí establecidos no dará lugar para que ninguna de las partes pueda solicitar reajustes en el modo de cálculo de las tarifas ni compensación económica de ninguna naturaleza.

El ajuste o revisión de $TMVT_k$ y $TKMT_k$, en el mes que corresponda su aplicación, será vigente a partir del decimo (10º) día calendario; y sus valores y memorias de cálculo deberán ser informados al concesionario a más tardar el decimo (10º) día hábil del mes de su aplicación o antes del día del mes en que se empleen los nuevos valores en la liquidación de la remuneración semanal, lo que primero suceda.

Para la operación no troncal: La remuneración de la operación no troncal se realizará semanalmente, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$RZONA_i = \left\{ f(Q)_{Zonal_i} \times \left[\sum_k \left(\left(TMVZ_{i,k} \times VEH_{i,k} / 4{,}3 \right) + \left(TKMZ_{i,k} \times KM_{i,k} \right) \right) + \left(OE_{PasZona_i} \times TPASZ_i \times PP_i \right) \right] \right\} - ARTZ_i$$

$TMVZ_{i,k}$ y $TKMZ_{i,k}$ tomaran los siguientes valores para la flota que se incorpore durante los primeros 4 años de operación, y serán vigentes durante la totalidad de su vida útil en el Sistema.

VALORES DE TMVZ Y TKMZ		Microbus	Buseta	Bus	Bus
		Bus 19 Pax	Bus 40 Pax	Bus 48-60 pax	Bus 80-90 Pax
TMVZ	Remuneración x Vehículo ($ Mes/Veh)	1.339.712	1.819.763	2.254.977	4.762.275
TKMZ	Remuneración x Kilómetro ($/km)	1.208,81	1.306,28	1.287,86	1.695,22

TPASZ tomará los siguientes valores en función de la zona SITP:

ZONA	TPASZ ($/PAS)
Bosa	$ 287,35
Calle 80	$ 246,56
Ciudad Bolivar	$ 273,72
Engativá	$ 255,92
Fontibón	$ 245,94
Kennedy	$ 291,00
Tintal - Zona Franca	$ 273,39
Perdomo	$ 310,51
San Cristóbal	$ 181,83
Suba Oriental	$ 217,61
Suba Centro	$ 332,86
Usaquén	$ 255,17
Usme	$ 238,42

Donde:

i: Subíndice que hace referencia a la **zona** i.

k: Hace referencia al tipo de vehículo perteneciente a la operación No troncal, a saber: microbús, buseta, bus.

A partir de la primera revisión de TMVZ y TKMZ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo tipo "k" se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable, y tipo de combustible o fuente de energía empleado

$RZONA_i$: Remuneración de la operación no troncal de la **zona** i.

$f(Q)_{Zonal_i}$: Valor de la función de calidad del servicio para la operación no troncal de la **zona** i.

$TMVZ_{i,k}$: Remuneración por vehículo tipo "k" vinculado a la **zona** i del **SITP**, expresada en pesos por mes, ajustada y revisada, vigente en el momento de cálculo.

A partir de la primera revisión de TMVZ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

COPIA NO CONTROLADA

$VEH_{i,k}$: Número de vehículos tipo "k" vinculados por el concesionario al **SITP** operando en la zona "i" como flota de operación aprobada por el Gestor, sin incluir **flota de reserva.**

A partir de la primera revisión de TMVZ en el cuarto (4) año de operación, el número de vehículos se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

TKMZ i,k: Remuneración por kilómetro programado y efectivamente recorrido por los vehículos tipo "k" en la operación "i" ($/km) , ajustada y revisada, vigente en el momento de cálculo.

A partir de la primera revisión de TKMZ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

$KM_{i,k}$: Kilómetros programados y efectivamente recorridos por los vehículos tipo "k" en la operación "i" en el periodo a remunerar.

A partir de la primera revisión de TKMZ en el cuarto (4) año de operación, los kilómetros programados y efectivamente recorridos por los vehículos tipo "k" se diferenciarán por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado

$OE_{PasZona}$: Oferta económica del **concesionario adjudicatario** de la **operación zonal**. Es un número menor o igual a 1,000 y representa un factor multiplicador del costo unitario máximo a remunerar por validación de entrada con cobro efectivo, a los vehículos de la operación no troncal, o en el caso de rutas que se integren como **alimentadoras** a las rutas **troncales** y que no tengan validación en vehículo, se contará el número de validaciones de entrada en plataforma de alimentación y número de salidas a plataforma de alimentación para emplear el servicio alimentador.

$TPASZ_i$: Remuneración por Pasajero Pago transportado por los vehículos pertenecientes a la flota de operación de la **zona** "i" ($/pas).

PP_i: Número de validaciones de entrada con cobro efectivo en los vehículos pertenecientes a la flota de operación de la **zona** "i";

COPIA NO CONTROLADA

más el número de validaciones de entrada con cobro efectivo en las plataformas de integración con el Sistema Troncal sin haber validado previamente en vehículo, más el número de salidas que se contabilicen de **zona** paga troncal a plataformas de integración con servicios de alimentación pertenecientes a la **zona** "i" sin validación posterior en el vehículo alimentador (ver PARÁGRAFO 4 – CLÁUSULA 64, para el procedimiento de cálculo), durante el periodo a remunerar.

$ARTZ_i$: Es el ajuste en la remuneración del concesionario de la zona i por operación No troncal. Solo aplica para la condición de entrega de terminales zonales por parte del Distrito al Concesionario

Si el concesionario decide adquirir y adecuar los terminales cumpliendo las condiciones y especificaciones que el Gestor dicte y las previstas en el presente contrato, se compromete a operarlos, mantenerlos y revertirlos al Gestor al final de la concesión en las condiciones de operatividad que el Gestor estipule, No aplicará el ajuste al que se hace referencia en el presente apartado.

Para las terminales zonales que no cumplan con la condición establecida en el párrafo anterior, se seguirá el presente procedimiento: Terminada la etapa de transición prevista en la CLÁUSULA 14, con la entrega por parte del Distrito del terminal zonal construido y adecuado, el concesionario deberá operar y mantener los terminales que se le asignen y se ajustará la remuneración del concesionario mediante $ARTZ_i$ que se calculará de la siguiente forma:

$$ARTZ_i = \frac{ATOED_i \times \sum_k \left(CTer\min ales_{i,k} \times VEH_{i,k}\right)}{4{,}3 \times ATTO_i}$$

i: Subíndice que hace referencia a la **zona** i.

k: Subíndice que hace referencia a la Tipología (microbús, buseta, bus 48-60 pax, bus 80-90 pax).

Para este cálculo NO se diferenciará el número de vehículos por revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

ATOED: Área (en metros cuadrados) de los terminales de la operación No troncal entregados por el Distrito al concesionario de la zona "i".

ATTO: Área Total (en metros cuadrados) de los terminales de la operación No troncal operados por el concesionario de la zona "i".

$CTerminales_{i,k}$: Costo arrendamiento mensual terminales para vehículo tipo "k" para la zona "i".

$VEH_{i,k}$: Número de vehículos tipo "k" vinculados por el concesionario al **SITP** operando en la zona "i" como flota de operación No troncal aprobada por el Gestor, sin incluir **flota de reserva.**

Se emplearán los siguientes valores para el costo de arrendamiento mensual de terminales por tipo de vehículo "k", $\mathbf{CTerminales_{i,k}}$

Valores en pesos constantes del 31/12/2009

Zona	Microbus Bus 19 Pax	Buseta Bus 40 Pax	Bus Bus 48-60 pax	Bus Bus 80-90 Pax
Bosa	90.000	120.000	150.000	240.000
Calle 80	157.500	210.000	262.500	420.000
Ciudad Bolivar	81.000	108.000	135.000	216.000
Engativá	112.500	150.000	187.500	300.000
Fontibón	112.500	150.000	187.500	300.000
Kennedy	112,500	150,000	187,500	300,000
Tintal - Zona Franca	126,000	168,000	210,000	336,000
Perdomo	90,000	120,000	150,000	240,000
San Cristobal	67,500	90,000	112,500	180,000
Suba Oriental	103,500	138,000	172,500	276,000
Suba Centro	135,000	180,000	225,000	360,000
Usaquén	135,000	180,000	225,000	360,000
Usme	67,500	90,000	112,500	180,000

Estos costos se ajustarán anualmente en el mes de enero de cada año con la inflación causada en el año inmediatamente anterior, el primer ajuste se realizará en el mes de enero de 2011.

Los valores de **$CTerminales_{i,k}$** serán utilizados única y exclusivamente como parámetros de referencia acordados por las partes para el ajuste en la remuneración del concesionario para la condición de entrega de terminales zonales por parte del Distrito al Concesionario. Por lo tanto, el no cumplimiento en la realidad de los parámetros aquí establecidos no dará lugar para que ninguna de las partes pueda solicitar reajustes en el modo de cálculo de la remuneración ni compensación económica de ninguna naturaleza.

Las tarifas para la operación No troncal de la **zona** "i" se actualizaran de la siguiente forma:

$$TMVZ_{k,t} = TMVZ_{k,t-1} \times \Delta IPC$$

$$TPASZ_{t} = TPASZ_{t-1} \times \Delta IPC$$

$$TKMZ_{k,t} = TKMZ_{k,t-1} \times \left(\%C_k\ \Delta C + \%N_k\ \Delta N + \%L_k\ \Delta L + \%M_k\ \Delta M + \%F_k\ \Delta IPC + \%S_k\ \Delta SM\right)$$

Donde

k: Hace referencia al tipo de vehículo perteneciente a la operación No troncal, a saber: microbús, buseta, bus.

"t": Indica el valor de la variable en el mes de ajuste y "t-1" el valor de la variable en el mes antes del ajuste.

Cálculo de (Δ):

$\%C_k$, $\%N_k$, $\%L_k$, $\%M_k$,$\%F_k$, $\%S_k$: Porcentajes de ponderación para el ajuste por canasta de costos aplicable respectivamente a los ajustes por variación en los índices asociados a : combustibles, neumáticos, lubricantes, mantenimiento, inflación y salario mínimo

Los porcentajes de ponderación tomaran los siguientes valores para la flota que se incorpore durante los primeros 4 años de operación, y serán vigentes durante la totalidad de su vida útil en el Sistema.

COPIA NO CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

PONDERADORES CANASTA DE COSTOS		Combustibles %C	Neumáticos %N	Lubricantes %L	Mantenimiento %M	IPC %F	Salario Mínimo %S
Microbus	Bus 19 Pax	21,77%	2,39%	1,99%	11,17%	3,62%	59,06%
Buseta	Bus 40 Pax	24,88%	2,74%	4,05%	13,01%	4,19%	51,13%
Bus	Bus 48-60 pax	25,24%	2,78%	4,81%	13,20%	4,25%	49,73%
Bus	Bus 80-90 Pax	29,63%	3,26%	4,64%	22,22%	3,93%	36,32%

Estos valores se revisaran cada cuatro (4) años conforme se estipula en el presente contrato

Las variaciones sobre los diferentes indicadores (Δ) se calculan así:

$$\Delta X = {}^{X_{t-1}}\!/_{X_{t-2}}$$

Donde X representa los diferentes índices de costos, a saber:

ΔC: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Combustibles, para lo cual se tomará como referencia el valor de las resoluciones mensuales del Ministerio de Minas y Energía para la estructura del costo del ACPM en la ciudad de Bogotá, en el rubro que corresponde a Precio en Planta de Abasto Mayorista más el costo de transporte de la Planta de Abasto Mayorista a la estación de suministro.

En el caso de que la flota tipo k del operador este compuesta por vehículos que empleen diferente tipo de combustible o fuentes de energías alternativas, ΔC corresponderá al promedio ponderado por tipo de flota de la variación de costos unitarios del combustible o fuente de energía alternativa empleada.

Para combustibles diferentes al ACPM o fuentes de energías alternativas, el gestor establecerá como costo unitario de referencia para el cálculo de ΔC aquel que sea decretado, resuelto o publicado por fuentes oficiales, o en su defecto por proveedores mayoristas o aquel que se estipule en los contratos de compra de combustible o provisión de energía firmados por el concesionario.

ΔN: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Neumáticos, para lo cual se tomará como referencia el valor del índice del IPP (índice de precios al productor) Oferta Interna Total publicado mensualmente por el DANE, para el rubro "Llantas y neumáticos de caucho" (cod 2511).

ΔL: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Lubricantes, para lo cual se tomará como referencia el valor del índice del IPP (índice de precios al productor) Oferta

Interna Total publicado mensualmente por el DANE, para el rubro "Elaboración de productos derivados de petróleo, fuera de refinería" (cod 2322).

ΔM: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de Mantenimiento, para lo cual se tomará como referencia el promedio aritmético de la variación en los índices del IPP (índice de precios al productor) Oferta Interna Total publicado mensualmente por el DANE, para los rubros: 3420 - Carrocerías para vehículos automotores, fabricación de remolques y semirremolques, 2913 - Cojinetes, engranajes, trenes de engranaje y piezas de transmisión, 3430 - Partes, piezas y accesorios para vehículos automotores y sus motores, , y 3410 - Vehículos automotores y sus motores.

ΔIPC: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de inflación;

ΔSM: Uno (1) más la variación porcentual en el índice de salario mínimo.

X_{t-2} indica el valor del índice de costos en el mes anterior al mes del último ajuste en la tarifa de remuneración, y X_{t-1} indica el valor del índice de costos en el mes anterior al mes de revisión. De acuerdo con lo anterior, los valores (ΔX) corresponden a la variación acumulada en el índice de costos, desde el mes anterior al mes del último ajuste en las tarifas de remuneración hasta el mes de revisión, y podrá tomar valores mayores o menores a 1,000.

$TMVZ_k$ y TPASZ se ajustará anualmente, en el mes de enero de cada **año** (a partir del día diez calendario), con la variación en IPC del **año** anterior, el primer ajuste se realizará en enero de 2011.

$TKMZ_k$ se ajustará cuando suceda una de las siguientes condiciones:

1. El ajuste ponderado en canasta, que se ha acumulado sin que haya sido aplicado, supera en valor absoluto una variación de 4%
2. Se acumulan doce meses sin ajustar $TKMZ_k$

Entiéndase por el ajuste ponderado acumulado en canasta, la resultante de la siguiente ecuación:

$$Ajuste\,Ponderado\,Acumulado\,en\,Canasta = \left(\%C_k\,\Delta C + \%N_k\,\Delta N + \%L_k\,\Delta L + \%M_k\,\Delta M + \%F_k\,\Delta IPC + \%S_k\,\Delta SM\right)$$

$TKMZ_k$ se ajustará partir del 31 de enero de 2010.

Los coeficientes de remuneración ($TMVZ_k$ y $TKMZ_k$) se revisarán cada cuatro (4) años durante el plazo del **contrato de concesión** y su valor revisado se aplicará para remuneración y ajuste de remuneración de vehículos nuevos que se vinculen a la operación posterior al momento de revisión. Para la remuneración y ajuste de la remuneración de los vehículos vinculados en momentos anteriores a la revisión se utilizaran los coeficientes iniciales o los calculados en la revisión que les corresponda.

Si bien, los porcentajes de ponderación de la fórmula de ajuste por canasta de costos ($\%C_k$, $\%N_k$,$\%L_k$,$\%M_k$,$\%F_k$ y $\%S_k$) se revisarán también cada cuatro años, o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP (al mismo tiempo en que se revisa $TMVZ_k$ y $TKMZ_k$), estos solo se emplearan en la formula de ajuste de $TKMZ_k$ para los vehículos nuevos vinculados, a partir del momento en que la flota nueva por tipo de vehículo: microbús, buseta, bus 48-60 pax, bus 80 pax, se incremente en más de 5% con respecto a la flota base existente en el momento de fijación de la última canasta vigente. En todo caso, y para efectos prácticos, solo existirá una (1) canasta de costos por tipo de vehículo y no por revisión de costos y tipo de combustible o fuente de energía empleado, la cual será adoptada por las partes como parámetro de referencia. Dicha canasta será la resultante del promedio ponderado de la flota en operación, por las canastas que surjan, por tipo de flota según combustible o fuente de energía, de la revisión de cada cuatro (4) años, o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP . Lo anterior para cada zona en particular.

Los coeficientes de ponderación serán utilizados única y exclusivamente como parámetros acordados por las partes para el ajuste de la tarifa con la cual se remunera a los operadores y de ninguna manera pretenden reflejar la participación real de insumos de operación en la canasta de costos. Por lo tanto, el no cumplimiento en la realidad de los parámetros aquí establecidos no dará lugar para que ninguna de las partes pueda solicitar reajustes en el modo de cálculo de las tarifas ni compensación económica de ninguna naturaleza.

El ajuste o revisión de $TMVZ_k$ y $TKMZ_k$ y TPASZ, en el mes que corresponda su aplicación, será vigente a partir del decimo (10º) día calendario; y sus valores y memorias de cálculo deberán ser informados al concesionario a más tardar el decimo (10º) día hábil del mes de su aplicación o antes del día del mes en que se empleen los nuevos valores en la liquidación de la remuneración semanal, lo que primero suceda.

En cualquier caso, mensualmente el ente Gestor realizará el estudio para la actualización de las tarifas de operación Troncal y No troncal por variación en canasta de costos según el procedimiento estipulado en el presente contrato (ajuste en los valores de TMVT,

TKMT, TMVZ, TKMZ,TPASZ) y remitirá dicho estudio documentado a los concesionarios del SITP a más tardar el decimo día hábil del mes o antes del día del mes en que se empleen los nuevos valores en la liquidación de la remuneración semanal, lo que primero suceda.

Para la operación compartida

En el caso de rutas compartidas, estas serán servidas por los operadores de las zonas de origen y destino de la ruta, distribuyéndose por mitad la oferta de flota y kilómetros ofertados sobre la ruta. Los operadores deberán distribuirse los despachos de tal forma que se llegue a una distribución de pasajeros equitativa. Los **CONCESIONARIOS** podrán realizar acuerdos o convenios para la operación del sistema, siempre y cuando los mismos no contraríen lo dispuesto en el presente contrato y sean previamente aprobados por **TRANSMILENIO S.A.**

En todo caso el ente Gestor ajustará la remuneración de los operadores para las rutas compartidas, remunerando con base en una distribución de demanda (pasajeros validados) y oferta de servicio (kilómetros programados y recorridos en servicio de la ruta compartida) equivalente al cincuenta por ciento (50%) para cada concesionario.

Lo anterior no aplicará en los casos en que la distribución efectiva de demanda y oferta de servicio se vea afectada por incumplimientos en el despacho de servicios por parte de un operador y no por la distribución inicial de lo programado, caso en el cual se remunerará con base en lo servicios efectivamente ejecutados por cada operador, sin perjuicio de las multas y acciones que desencadene el incumplimiento anotado.

PARÁGRAFO 1. Revisión de Coeficientes de Remuneración y Ponderación de la F rmula de Ajuste. La revisión a la cual se hace referencia en el siguiente apartado s realizará cada cuatro (4) años, o a solicitud del **Ente Gestor**, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP.

Las revisiones se realizarán para todas las zonas del Sistema en un mismo tiempo, pero para cada zona en particular ya que los resultados del ejercicio dependen en parte de la composición de flota de cada zona. La primera revisión deberá aplicarse tan pronto se cumpla el cuarto (4) año de la etapa de operación de la primera zona que comience a operar. El **Ente Gestor** adelantará el proceso de revisión de factores de remuneración y canasta de costos con por lo menos tres (3) meses de antelación, de tal forma que las cifras revisadas se fijen y sean vigentes a partir del decimo (10º) día calendario del mes en que se cumpla el cuarto (4) año, contado a partir de la fecha en la cual se fijaron los

valores de la última revisión (para el caso de la primera revisión, de la fecha de inicio de operación de la primera zona que comience a operar).

La revisión de costos y tarifas de remuneración de operadores que se efectúe en el momento "t" será válida únicamente para los vehículos que se incorporen en fechas posteriores al momento de revisión "t" y antes de la siguiente revisión "t+1". La operación de los vehículos que se hayan vinculado con anterioridad a "t" seguirá siendo remunerada con las formulas y coeficientes inicialmente pactados en el contrato o los calculados en la revisión que les corresponda, ajustados según la fórmula de ajuste regular.

La revisión se basara en el cálculo de costos de insumos de operación y rendimiento de vehículos nuevos, vigentes en el momento en que se efectué la revisión, y pretende capturar eficiencias tecnológicas de la industria.

Con respecto a la revisión de costos y tarifas de remuneración de operadores, los factores que deben revisarse, los aspectos mínimos que deben considerarse, y el procedimiento a seguir se explican a continuación:

Se revisarán los coeficientes de las formulas de remuneración de la operación a la luz de los valores de mercado y rendimientos de los vehículos en el momento de revisión.

Los factores a revisar son los siguientes:

Operación Troncal, por tipología de vehículo (biarticulado, articulado y bus):

- TMVT: Remuneración por vehículo en operación.
- TKMT: Remuneración por kilómetro troncal
- %C, %N, %L, %M, % F, %S: Porcentajes de ponderación de las formulas de ajuste de TKMT por tipología de vehículo, que reflejan el peso en el costo total cubierto por TKMT de los insumos de operación: combustibles, neumáticos, lubricantes, mantenimiento, costos fijos y salarios, respectivamente.

Operación No Troncal, por tipología de vehículo (microbús, buseta, y bus):

- TMVZ: Remuneración por vehículo.
- TKMZ: Remuneración por kilómetro.
- %C, %N, %L, %M, % F, %S: Porcentajes de ponderación de las formulas de ajuste de TKMZ por tipología de vehículo, que reflejan el peso en el costo total cubierto por TKMZ de los insumos de operación: combustibles, neumáticos, lubricantes, mantenimiento, costos fijos y salarios, respectivamente.

Las variables a evaluar en el momento de la revisión son las siguientes:

- El costo de los vehículos.
- El rendimiento de los vehículos, entendido por kilómetros recorridos por unidad consumida de insumos de operación.
- El costo unitario real de los insumos de operación.

Para cada una de las tipologías en servicio se realizaran por lo menos tres cotizaciones de mercado con respecto a las siguientes variables:

- Costo de los vehículos según especificaciones mínimas requeridas por el Gestor
- Costos Variables: costo unitario de los siguientes insumos de operación:
  - Combustibles
  - Lubricantes de Motor
  - Lubricantes de Transmisión
  - Lubricantes Diferencial
  - Filtros y Refrigerante
  - Llantas, Neumáticos, Protectores y Reencauches
  - Montallantas (pinchadas)
  - Servicio Estación: Lavado General, Engrase, Petrolizada , Lavado de Motor, Lavado Parcial
  - Lavado diario
  - Gasto en mantenimiento
  - Salario Conductores
- Costos Fijos:
  - Impuestos vehículo
  - Seguros: SOAT.

Con respecto a los rendimientos de los vehículos, el Ente Gestor realizará una investigación de mercado con proveedores de vehículos, talleres y especialistas en la materia, con el objeto de establecer los siguientes rendimientos y costos:

COSTOS VARIABLES INSUMO	RENDIMIENTO O CONSUMO
Combustibles	km/Unidad consumo
Consumo Lubricantes de Motor	KM /(1/4 Galón)
Consumo Lubricantes de Transmisión	KM /(1/4 Galón)
Consumo Lubricantes Diferencial	KM /(1/4 Galón)

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

COSTOS VARIABLES INSUMO	RENDIMIENTO O CONSUMO
Filtros y Refrigerante	Unidades/12.000 km
Consumo Llantas, Neumáticos y Protectores	Unidades / 100.000 Km
Montallantas (pinchadas)	Unidades / 100.000 Km
Reencauches	Unidades / 100.000 Km
Servicio Estación: Lavado General, Engrase, Petrolizada , Lavado de Motor, Lavado Parcial	($ COP/KM)
Lavado diario	($ COP/VEH)/MES
Mantenimiento	($ COP/KM)
Conductores	($ COP/VEH)/MES
Supervisores	($ COP/VEH)/MES

Las unidades de rendimiento y consumo son indicativas, en su momento se deberá adoptar la unidad que de mejor forma refleje las condiciones de mercado, tipo de combustible o fuente de energía, rendimiento y consumo.

Las unidades de rendimiento y/o consumo deberán guardar concordancia con las unidades de costos unitarios.

En el caso de tener vehículos que empleen diferente tipo de combustibles o fuente de energía, el ejercicio se realizará por tipo de vehículo y combustible o fuente de energía.

OPERACIÓN TRONCAL

La revisión a la cual se hace referencia en el siguiente apartado se realizará cada cuatro (4) años, o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP

Para cada tipología de vehículo (biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual) se seguirá el siguiente procedimiento.

R visi´n d TMVT (Remuneración mensual por vehículo en operación)

Para cada "k" tipología (biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual, se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado) se calculará $TMVT_REV_k$ aplicable a vehículos que se vinculen como nuevos al sistema con posterioridad a la revisión en cuestión (esta variable debe leerse como $TMVT_k$ para el cálculo de la remuneración de dichos vehículos), de la siguiente forma:

$$TMVT_REV_k = (0.0112 \times CVEH_k) + CS_k + CImptos_k$$

Donde

$CVEH_k$: Promedio de las cotizaciones de mercado para el precio del vehículo tipo "k"

CS_k: Costo de seguro obligatorio. Se empleará como valor de referencia el valor del seguro por vehículo nuevo.

$CImptos_k$: Costo del impuesto obligatorio sobre vehículo, costo promedio estimado durante la vida útil del vehículo k .Se empleará como valor de referencia un porcentaje del valor del impuesto para un vehículo nuevo. A saber:

Para Biarticulado: 65%
Para Articulado: 65%
Para Bus de 80 pasajeros dual: 45%

El ejercicio se realizará por tipo de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

Revisión de TKMT (Remuneración por kilómetro)

Para cada "k" tipología (biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual, se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado) se calculará $TKMT_REV_k$, aplicable a vehículos que se vinculen como nuevos al sistema con posterioridad a la revisión en cuestión (esta variable debe leerse como $TKMT_k$ para el cálculo de la remuneración de los kilómetros programados y efectivamente recorridos por dichos vehículos).

Se calculará $TKMT_Ref_Rev_k$ de la siguiente forma:

Se determinará el costo por kilómetro de los siguientes insumos:

- Combustibles
- Lubricantes de Motor
- Lubricantes de Transmisión
- Lubricantes Diferencial

- Filtros y Refrigerante
- Llantas, Neumáticos, Protectores y Reencauches
- Montallantas (pinchadas)
- Servicio Estación: Lavado General, Engrase, Petrolizada , Lavado de Motor, Lavado Parcial
- Lavado diario
- Gasto en mantenimiento
- Gasto en Conductores por vehículo
- Gasto en supervisores por vehículo

En el caso de costos expresados en pesos por mes ($/mes) como "Lavado diario" y "Gasto conductores y supervisores", se convertirán a pesos por kilometro ($/km) dividiendo el valor del costo mensual entre el número promedio de kilómetros mensuales programados y efectivamente recorridos durante los últimos doce meses de operación por vehículo de la flota base, para la tipología de vehículo correspondiente y la zona en revisión.

$TKMT_Ref_Rev_k$ es la suma de los costos por kilometro anotados, a saber: Combustibles, Lubricantes de Motor, Lubricantes de Transmisión, Lubricantes Diferencial, Filtros y Refrigerante, Llantas, Neumáticos, Protectores y Reencauches, pinchadas, Servicio Estación, Lavado diario, Gasto en mantenimiento, Salario Conductores, Salario supervisores.

En el caso de tener vehículos que empleen diferente tipo de combustibles al ACPM o fuentes de energía alternativas, se realizará el cálculo de $TKMT_Ref_Rev_k$ por tipo de vehículo y combustible o fuente de energía.

Finalmente se calculará $TKMT_REV_k$ empleando la siguiente formula

$$TKMT_REV_k = [TKMT_VIG_k \times (1 - V_k)] + TKMT_\mathrm{Re}f_\mathrm{Re}v_k$$

Donde

$TKMT_VIG_k$: Es igual al $TKMT_k$ vigente por tipo de vehículo y combustibles o fuentes de energía alternativas en el momento de la revisión.De no existir un $TKMT_k$ vigente por tipo de combustible o fuente de energía alternativa se trabajara como referencia con el $TKMT_k$ para ACPM.

V_k es función del tipo de vehículo, a saber:

	Articulado	Biarticulado	Bus 80 pax dual
	Bus 150 Pax	Bus 250 Pax	Bus 80 pax dual
V_k	65%	65%	88%

Revisión Canasta de Costos TKMT

Para cada "k" tipología (biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual, se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado) se calcularán los porcentajes de ponderación para el ajuste por canasta de costos ($\%C_k$, $\%N_k$, $\%L_k$, $\%M_k$,$\%F_k$, $\%S_k$), empleando los costos de mercado que se utilizaron para el cálculo de $TKMT_REV_k$. Esta nueva composición de canasta de costos será adoptada por las partes como parámetro de referencia.

Para el cálculo de los porcentajes en cuestión se empleará la siguiente formulación:

COSTOS VARIABLES	Nombre de Variable	Parámetro	Formula Parámetro
Combustibles (ACPM)	CC	%C	$\%C = \frac{CC}{CTOTAL}$
Consumo Lubricantes de Motor	CLM	%L	$\%L = \frac{CLM + CLT + CLD + CFR}{CTOTAL}$
Consumo Lubricantes de Transmisión	CLT		
Consumo Lubricantes Diferencial	CLD		
Filtros y Refrigerante	CFR		
Consumo Llantas, Neumáticos y Protectores	CN	%N	$\%N = \frac{CN + CR + CM}{CTOTAL}$
Reencauche	CR		
Montallantas (pinchadas)	CM		
Mantenimiento	CMNTO	%M	$\%M = \frac{CMNTO}{CTOTAL}$
Conductores por vehículo	CCOND	%S	$\%S = \frac{CCOND + CSPV}{CTOTAL}$
Supervisores por vehículo	CSPV		
Servicio Estación	CSE	%F	$\%F = \frac{CSE + CLD + CFIJOS}{}$

COSTOS VARIABLES	Nombre de Variable	Parámetro	Formula Parámetro
Lavado Diario	CLD		
COSTOS FIJOS			
Costos Fijos ajustables por IPC Se tomaran como un porcentaje de la sumatoria de costos variables, en función del tipo de vehículo, de la siguiente forma: Para Vehículos Articulados: 54% Biarticulados: 54% Bus 80 Pax Dual: 14%	CFIJOS		
COSTO TOTAL	CTOTAL= CC+CLM+CLT+CLD+CFR+CN+CR+CM+CSE+ CLD+ CMNTO+CCOND+CSPV+CFIJOS		

Siendo los "COSTOS VARIABLES" los empleados en el cálculo de $TKMT_REV_k$, los cuales se expresarán en pesos por kilometro ($/km).

Las canastas calculadas bajo este procedimiento se emplearán para definir la canasta de costos a emplear para el ajuste regular de TKMT. Se aclara que solo existirá una (1) canasta de costos a emplear para el ajuste regular, por tipo de vehículo (biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual) y no por revisión de costos y tipo de combustible o fuente de energía empleado, y será adoptada por las partes como parámetro de referencia. Dicha canasta será la resultante del promedio ponderado por flota en operación de las diferentes canastas que surjan de la revisión de cada cuatro años por tipo de flota (o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP), según tipo de combustible o fuente de energía.

A manera de procedimiento, cada cuatro años o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP, se calculará una canasta de costos por tipo de

COPIA NO CONTROLADA

vehículo, y según tipo de combustible o fuente de energía, empleando como se ha mencionado los costos que se utilizaron para el cálculo de $TKMT_REV_k$ (esta variable debe leerse como $TKMT_k$ para el cálculo de la remuneración de los kilómetros programados y efectivamente recorridos por dichos vehículos). Sin embargo, estas canastas no se emplearan de manera inmediata para calcular la nueva canasta que se utilizará para el cálculo del ajuste regular de TKMT. A continuación se indica la metodología a seguir y los tiempos de su utilización:

a. El primer recalculo de la canasta de costos a emplear en el ajuste regular de $TKMT_k$ por tipo de vehículo (biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual), será en el momento en que la flota nueva vinculada después de la primera revisión de los cuatro (4) años (o aquella que se de a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP), corresponda a más del 5,0% de la flota base (sin incluir reserva) operando en el momento en que se efectuó dicha revisión y comenzaron a ser vigentes los nuevos $TKMT_k$. En este momento los porcentajes de ponderación de la canasta de costos a emplear en la formula de ajuste regular de $TKMT_k$ ($\%C_k$, $\%N_k$,$\%L_k$,$\%M_k$,$\%F_k$ y $\%S_k$) serán recalculados como el promedio ponderado por flota en operación de las diferentes canastas que surjan de la primera revisión por tipo de flota, según tipo de combustible o fuente de energía.

   La regla del 5,0% para el recalculo de la canasta de costos, que se menciona en el párrafo anterior, será valida por tipo de vehículo: biarticulado, articulado y bus de 80 pasajeros dual, descartando la diferenciación por tipo de combustible o fuente de energía.

b. El segundo recalculo de la canasta de costos a emplear en el ajuste regular de $TKMT_k$ y posteriores, se realizará cada vez que la flota se incremente en más de 5,0% con respecto a la flota base existente en el momento de la fijación de la última canasta vigente; y se recalculará como el promedio ponderado por flota en operación de las diferentes canastas que surjan de la revisión de cada cuatro años (o aquellas que se den a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP) por tipo de flota, según tipo de combustible o fuente de energía. Para lo anterior, se debe tener en cuenta que cada vez que se revisen los valores de TKMT se calculan canastas para nueva flota, que solo se emplean en el momento del recalculo al cual se hace mención en este párrafo.

El ejercicio anterior se realizará para cada zona en particular.

OPERACIÓN NO TRONCAL

La revisión a la cual se hace referencia en el siguiente apartado se realizará cada cuatro (4) años, o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP

Revisión de TMVZ (Remuneración mensual por vehículo en operación)

Para cada "k" tipología (microbús, buseta, bus 48-60 pax, bus 80-90 pax, se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado) se calculará $TMVZ_REV_k$ aplicable a vehículos que se vinculen como nuevos al sistema con posterioridad a la revisión en cuestión (esta variable debe leerse como $TMVZ_k$ para el cálculo de la remuneración de dichos vehículos), de la siguiente forma:

$$TMVZ_REV_k = (0{,}0112 \times CVEH_k) + CS_k + C\mathrm{Im}ptos_k$$

Donde

$CVEH_k$: Promedio de las cotizaciones de mercado para el precio del vehículo tipo "k"

CS_k: Costo de seguro obligatorio. Se empleará como valor de referencia el valor del seguro de un vehículo nuevo.

$CImptos_k$: Costo del impuesto obligatorio sobre vehículo, costo promedio estimado durante la vida útil del vehículo k . Se empleará como valor de referencia un porcentaje del valor del impuesto para un vehículo nuevo. A saber

Microbus	Bus 19 Pax:	40%
Buseta	Bus 40 Pax:	40%
Bus	Bus 48-60 pax:	45%
Bus	Bus 80-90 Pax:	45%

El ejercicio se realizará por tipo de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

Revisión de TKMZ (Remuneración por kilómetro)

Para cada "k" tipología (microbús, buseta, bus 48-60 pax, bus 80-90 pax, se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado) se calculará $TKMZ_REV_k$ aplicable a vehículos que se vinculen como nuevos al sistema con posterioridad a la revisión en

cuestión (esta variable debe leerse como $TKMZ_k$ para el cálculo de la remuneración de los kilómetros programados y efectivamente recorridos por dichos vehículos). Se calculará de la siguiente forma:

Se determinará el costo por kilometro de los siguientes insumos:

- Combustibles
- Lubricantes de Motor
- Lubricantes de Transmisión
- Lubricantes Diferencial
- Filtros y Refrigerante
- Llantas, Neumáticos, Protectores y Reencauches
- Montallantas (pinchadas)
- Servicio Estación: Lavado General, Engrase, Petrolizada , Lavado de Motor, Lavado Parcial
- Lavado diario
- Gasto en mantenimiento
- Salario Conductores por vehículo
- Salario supervisores por vehículo

En el caso de costos expresados en pesos por mes ($/mes) como "Lavado diario" y "Salario conductores y supervisores", se convertirán a pesos por kilometro ($/km) dividiendo el valor del costo mensual entre el número promedio de kilómetros mensuales programados y efectivamente recorridos durante los últimos doce meses de operación por vehículo de la flota base, para la tipología de vehículo correspondiente y la zona en revisión.

$TKMZ_REV_k$ es la suma de los costos por kilometro anotados, a saber: Combustibles, Lubricantes de Motor, Lubricantes de Transmisión, Lubricantes Diferencial, Filtros y Refrigerante, Llantas, Neumáticos, Protectores y Reencauches, pinchadas, Servicio Estación, Lavado diario, Gasto en mantenimiento, Salario Conductores, Salario supervisores

En el caso de tener vehículos que empleen diferente tipo de combustibles al ACPM o fuentes de energía alternativas, se realizará el cálculo de $TKMZ_REV_k$ por tipo de vehículo y combustible o fuente de energía.

R visión Canasta de Costos TKMZ

Para cada "k" tipología (microbús, buseta y bus 48-60 pax, bus 80-90 pax, se diferenciará por tipo de combustible o fuente de energía empleado) se calcularan los porcentajes de

ponderación para el ajuste por canasta de costos ($\%C_k$, $\%N_k$, $\%L_k$, $\%M_k$,$\%F_k$, $\%S_k$), empleando los costos de mercado que se utilizaron para el cálculo de $TKMZ_REV_k$. Esta nueva composición de canasta de costos será adoptada por las partes como parámetro de referencia.

Para el cálculo de los porcentajes en cuestión se empleará la siguiente formulación:

COSTOS VARIABLES	Nombre de Variable	Parámetro	Formula Parámetro
Combustibles (ACPM)	CC	%C	$\%C = \frac{CC}{CTOTAL}$
Consumo Lubricantes de Motor	CLM	%L	$\%L = \frac{CLM + CLT + CLD + CFR}{CTOTAL}$
Consumo Lubricantes de Transmisión	CLT		
Consumo Lubricantes Diferencial	CLD		
Filtros y Refrigerante	CFR		
Consumo Llantas, Neumáticos y Protectores	CN	%N	$\%N = \frac{CN + CR + CM}{CTOTAL}$
Reencauche	CR		
Montallantas (pinchadas)	CM		
Mantenimiento	CMNTO	%M	$\%M = \frac{CMNTO}{CTOTAL}$
Conductores	CCOND	%S	$\%S = \frac{CCOND + CSPV}{CTOTAL}$
Supervisores	CSPV		
Servicio Estación	CSE	%F	$\%F = \frac{CSE + CLD}{CTOTAL}$
Lavado Diario	CLD		
COSTO TOTAL	CTOTAL= CC+CLM+CLT+CLD+CFR+CN+CR+CM+CSE+ CLD+ CMNTO+CCOND+CSPV.		

Siendo los "COSTOS VARIABLES" los empleados en el cálculo de $TKMZ_REV_k$, los cuales se expresarán en pesos por kilometro ($/km).

Las canastas calculadas bajo este procedimiento se emplearán para definir la canasta de costos a emplear para el ajuste regular de TKMZ. Se aclara que solo existirá una (1) canasta de costos, a emplear para el ajuste regular, por tipo de vehículo (microbús,

buseta y bus 48-60 pax, bus 80-90 pax) y no por revisión de costos y tipo de combustible o fuente de energía empleado, y será adoptada por las partes como parámetro de referencia. Dicha canasta será la resultante del promedio ponderado por flota en operación de las diferentes canastas que surjan de la revisión de cada cuatro años por tipo de flota (o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP), según tipo de combustible o fuente de energía.

A manera de procedimiento, cada cuatro años o a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP, se calculará una canasta de costos por tipo de vehículo, y según tipo de combustible o fuente de energía, empleando como se ha mencionado los costos que se utilizaron para el cálculo de $TKMZ_REV_k$ (esta variable debe leerse como $TKMZ_k$ para el cálculo de la remuneración de los kilómetros programados y efectivamente recorridos por dichos vehículos). Sin embargo, estas canastas no se emplearan de manera inmediata para calcular la nueva canasta que se utilizará para el cálculo del ajuste regular de TKMZ. A continuación se indica la metodología a seguir y los tiempos de su utilización:

a. El primer recalculo de la canasta de costos a emplear en el ajuste regular de $TKMZ_k$ por tipo de vehículo (microbús, buseta y bus 48-60 pax, bus 80-90 pax), será en el momento en que la flota nueva vinculada después de la primera revisión de los cuatro (4) años (o aquella que se de a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP), corresponda a más del 5,0% de la flota base (sin incluir reserva) operando en el momento en que se efectuó dicha revisión y comenzaron a ser vigentes los nuevos $TKMZ_k$. En este momento los porcentajes de ponderación de la canasta de costos a emplear en la formula de ajuste regular de $TKMZ_k$ ($\%C_k$, $\%N_k$,$\%L_k$,$\%M_k$,$\%F_k$ y $\%S_k$) serán recalculados como el promedio ponderado por flota en operación de las diferentes canastas que surjan de la primera revisión por tipo de flota, según tipo de combustible o fuente de energía.

   La regla del 5,0% para el recalculo de la canasta de costos, que se menciona en el párrafo anterior, será valida por tipo de vehículo: microbús, buseta y bus 48-60 pax, bus 80-90 pax, descartando la diferenciación por tipo de combustible o fuente de energía.

b. El segundo recalculo de la canasta de costos a emplear en el ajuste regular de $TKMZ_k$ y posteriores, se realizará cada vez que la flota se incremente en más de 5,0% con respecto a la flota base existente en el momento de la fijación de

la última canasta vigente; y se recalculará como el promedio ponderado por flota en operación de las diferentes canastas que surjan de la revisión de cada cuatro años (o aquellas que se den a solicitud del Ente Gestor, o cuando, por normatividad Nacional o Distrital, se presenten cambios en especificaciones técnicas para los vehículos que se vinculen al SITP) por tipo de flota, según tipo de combustible o fuente de energía. Para lo anterior, se debe tener en cuenta que cada vez que se revisen los valores de TKMZ se calculan canastas para nueva flota, que solo se emplean en el momento del recalculo al cual se hace mención en este párrafo.

El ejercicio anterior se realizará para cada zona en particular.

PARÁGRAFO 2. Factor de Calidad. La remuneración de los operadores tanto de la **operación troncal** como de la **operación no troncal** se sujetará además de lo expuesto en la presente cláusula a una función de calidad, f(Q)Troncal y f(Q)Zonal respectivamente, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$f(Q) = Máximo(0.4 \times FIR + 0.6 \times FIP\ ,\ 0.970)$$

Donde:

f(Q): Factor de Calidad para la operación objeto de evaluación: Troncal o No Troncal (zonal), vigente durante un mes calendario. Toma un valor mínimo de 0,970. Se expresará empleando tres cifras decimales. Se calculará mensualmente.

FIR: Valor del Factor Índice de Regularidad que corresponde al mes anterior al de vigencia de f(Q). Se calculará en función del índice de regularidad de la operación objeto de evaluación y se expresará empleando tres cifras decimales. Se calculará mensualmente.

FIP: Valor del Factor Índice de Puntualidad que corresponde al mes anterior al de vigencia de f(Q). Se calculará en función del índice de puntualidad de la operación objeto de evaluación y se expresará empleando tres cifras decimales. Se calculará mensualmente.

Durante los primeros ocho (8) meses de operación no se aplicará para calcular la remuneración al **concesionario** $f(Q)_{Zonal}$, ni $f(Q)_{Troncal}$, funciones que tomarán en este lapso el valor de uno (1,000).

Índice de puntualidad (IP): El Índice de Puntualidad de Partidas se define como la

desviación entre el intervalo programado (se incluye en el programado los cambios de última hora avalados por el Ente Gestor) y el intervalo efectivo de despacho por franja horaria, la desviación no podrá superar en tiempo el 50% del intervalo programado entre despachos, de lo contrario se considera no puntual. Este índice calcula el promedio por día por mes a partir del índice calculado para cada franja horaria a lo largo del día.

Para que se considere que el concesionario ha cumplido con la puntualidad entre servicios programados, se fijara como punto de control los despachos desde los terminales de inicio de ruta, se medirá el intervalo entre servicios realizados y se considerará que el viaje cumple puntualidad (o cumple con el intervalo entre servicios realizados) si la diferencia entre el tiempo que se mida entre servicios realizados y el **int rvalo** programado entre servicios en la franja horaria que se evalúa, es menor o igual (en valor absoluto) al valor en tiempo de la mitad del **intervalo** entre servicios programados en la franja horaria que se evalúa. El valor a evaluar corresponderá al promedio mensual que se encuentre por operador a partir del promedio obtenido por servicio por día por franja horaria. Éste indicador se medirá sobre todos los despachos programados.

Para que se considere que ha cumplido con el índice de puntualidad, se debe tener un porcentaje de cumplimiento mayor al 70%.

FIP se calculará en función del índice de puntualidad, de la siguiente forma:

$$FIP = Máximo(0{,}100 \times IP + 0{,}900\,;\, 0{,}970)$$

Donde:

IP: Valor del Índice de Puntualidad medido en el mes anterior al de vigencia de FIP.

Índice de regularidad (IR): Se define como el índice de cumplimiento de despachos, el cual se mide en función de los despachos efectivamente realizados sobre los despachos programados por franja horaria por servicio. Este índice calcula el promedio por día por mes por operador a partir del índice calculado por franja horaria para cada servicio a lo largo del día.

Para que se considere que ha cumplido con el índice de regularidad, se debe obtener un porcentaje de cumplimiento mayor al 95%.

FIR se calculará en función del índice de regularidad, de la siguiente forma:

$$FIR = Máximo(0{,}600 \times IR + 0{,}400\ ;\ 0{,}970)$$

Donde:

IR: Valor del Índice de Regularidad medido en el mes anterior al de vigencia de FIR.

PARÁGRAFO 3. Revisión de la vida útil de la flota vehicular. La vida útil máxima de cada uno de los vehículos del sistema integrado de transporte público – SITP es de doce (12) años. Sin embargo, una vez terminado este plazo, las partes, de mutuo acuerdo, podrán hacer una revisión de las condiciones técnico-mecánicas y de kilometraje de los vehículos, para que si cumple con las exigencias de los niveles del servicio, establecidas por el Ente Gestor, puedan operar por dos (2) años adicionales.

En este caso, para los vehículos que se apruebe la extensión de vida útil se eliminará el pago por vehículo (TMVT para el caso de la operación troncal, y TMVZ para el caso de la operación no troncal) y no tendrán valor de salvamento para el momento de su salida de operación regular.

Para los vehículos eléctricos que se incorporen al SITP, **TRANSMILENIO S.A.** definirá su vida útil previo a la autorización de su ingreso al Sistema, con base en un estudio técnico que determine las condiciones de operación de los mismos, en los términos del Manual de Operaciones.

PARÁGRAFO 4. Calculo del número de salidas que se contabilicen de zona paga troncal a plataformas de integración con servicios de alimentación pertenecientes a la zona "i" sin validación posterior en el vehículo alimentador, durante el periodo a remunerar.

Para el agregado de puntos de integración por zona SITP en los que se haga necesario contar, para efectos del cálculo de remuneración de la operación No troncal, el número de salidas que se contabilicen de zona paga troncal a plataformas de integración con servicios No Troncales pertenecientes a la zona "i" sin validación posterior en el vehículo alimentador, se seguirá el siguiente procedimiento:

Se define P_alimentados y P_desalimentados como:

P_alimentados: Número de validaciones de entrada con cobro efectivo en la plataforma de

	integración con el Sistema Troncal sin haber validado previamente en vehículo
P_desalimentados:	Número de salidas que se contabilicen de zona paga troncal a plataforma de integración con servicio No Troncal perteneciente a la zona "i" sin validación posterior en el vehículo alimentador. Variable empleada en el cálculo de la remuneración del concesionario por la operación No troncal.

Durante los primeros doce (12) meses de operación regular, el pago se realizará teniendo en cuenta la siguiente regla:

Si (P_desalimentados > P_alimentados)

Entonces

P_desalimentados = P_alimentados

Si (P_desalimentados < = P_alimentados)

Entonces

P_desalimentados = P_desalimentados

A partir del primer día del mes trece (13) de iniciada la etapa de operación regular, el cálculo de las validaciones de salida que se remunerarán al concesionario, se realizará siguiendo el procedimiento que se describe a continuación:

7.1.1 Metodología para determinar P_desalimentados

El siguiente procedimiento se aplicará para el agregado de puntos de integración por zona SITP en los que se haga necesario contar, para efectos del cálculo de remuneración de la operación No troncal, el número de salidas que se contabilicen de zona paga troncal a plataformas de integración con servicios No Troncales pertenecientes a la zona "i" sin validación posterior en el vehículo.

El número de salidas que se contabilicen en zona paga troncal a plataforma de integración con servicio No Troncal perteneciente a la **zona "i"** sin validación posterior en el vehículo No Troncal, base para el cálculo de la remuneración al operador de la **zona**

"i", se determinará con base en la información suministrada por los torniquetes de salida en la plataforma de integración y la cantidad de pasajeros que entraron por la plataforma de integración a zona paga troncal (validaciones). Teniendo el valor de pasajeros que entraron (validaciones) se determinarán los límites superior e inferior de pasajeros que salen al servicio No troncal para efectos de la remuneración, para cada uno de los días a remunerar.

Se define:

Salidas máx = P_Alimentados * Factor Límite Superior

Salidas mín = P_Alimentados * Factor Límite Inferior

Si el conteo del torniquete de salida está dentro del rango de Salidas máx y Salidas mín, se tomara como **P_desalimentados**, la cantidad de pasajeros contabilizados en los torniquetes por donde pasan los pasajeros que van del servicio troncal al No troncal.

Si el conteo del torniquete de salida supera Salidas máx, se tomará como **P_desalimentados** la cantidad de salidas máximas (salidas máx) determinadas mediante la aplicación del factor límite superior.

Si el conteo del torniquete de salida es menor que Salidas mín, se tomará como **P_desalimentados** la cantidad de salidas mínimas (salidas mín) determinadas mediante la aplicación del factor límite inferior.

Se deben calcular tres factores para los diferentes tipos de día, es decir se tendrá un límite superior y un límite inferior para cada día, a saber:

- Hábiles
- Sábados
- Domingos y festivos.

Metodología de Cálculo de los Factores Límite

1. Se determina el período de análisis, considerando las fechas de inicio y fin del período.

2. Se organiza para cada zona SITP la información de entradas y salidas de pasajeros para el período de análisis, discriminando días hábiles, sábados y domingos y festivos. En total se deben obtener tres tablas para el agregado de puntos de integración.

3. Se realiza un análisis de regresión lineal con los valores de entradas como variable independiente y el valor de las salidas como variable dependiente.

   Rango Y de entrada: Se introduce la referencia correspondiente al rango de datos dependientes, que en este caso son los valores de salidas (se pasa del sistema troncal al sistema No troncal).

   Rango X de entrada: Se introduce la referencia correspondiente al rango de datos independientes, que en este caso son los valores de entradas (se pasa del sistema No troncal al sistema troncal).

   Nivel de confianza: Se debe aplicar nivel de confianza de 99%.
   Constante igual a cero: Debe aplicarse esto para que la línea de regresión pase por el origen.
   Residuos: Debe aplicarse esta opción ya que los residuales se utilizan en un análisis posterior.

4. Una vez obtenidos los resultados de la regresión, se realiza una selección de los datos, de la siguiente forma:

4.1 Se calcula el valor absoluto de los residuales.
4.2 Se calcula la desviación estándar de los residuales.
4.3 Se multiplica la desviación estándar de los residuales por 2. A este valor se denominará en este procedimiento DDSR
4.4 Si el valor absoluto del residual correspondiente a una pareja de datos de entradas y salidas es mayor que DDSR la pareja de datos se eliminará para el análisis posterior. Si el valor absoluto del residual es menor que DDSR se tendrá en cuenta para el análisis posterior.

5. Con los datos seleccionados (parejas de entradas y salidas) se hace un nuevo análisis de regresión con los valores de entradas como variable independiente y el valor de las salidas como variable dependiente. En esta oportunidad no es necesario realizar el cálculo de residuos.

   Rango Y de entrada: Se introduce la referencia correspondiente al rango de datos dependientes, que en este caso son los valores de salidas.

   Rango X de entrada: Se introduce la referencia correspondiente al rango de datos independientes, que en este caso son los valores de entradas.

Nivel de confianza: Se debe aplicar nivel de confianza de 99%.

Constante igual a cero: Debe aplicarse esto para que la línea de regresión pase por el origen.

6. **De los resultados del análisis se obtienen los valores de los coeficientes límites superior e inferior**. Se toman los que corresponden al rango de 99% de confianza como factores del último período de análisis.

Es necesario que se genere un reporte de las estadísticas de la regresión.

Fijación de los Límites Superior e Inferior

- Se calcularán los límites superior e inferior con base en las cifras de conteos reportadas por el sistema de recaudo para el agregado de puntos de integración objeto de análisis, tomando como período de análisis los últimos seis meses calendario y aplicando la metodología descrita en el apartado "Metodología de Cálculo de los Factores Límite".

- Los límites superior e inferior se revisaran cada seis meses y su vigencia abarcará seis meses calendario. Las fechas de revisión y fijación de los límites serán todos los 19 de mayo y 19 de noviembre. El procedimiento a seguir para su revisión y fijación es el siguiente:

1. El procedimiento de revisión comenzará con un mes de anterioridad a la fecha de fijación de los nuevos límites, es decir los días 19 de abril y 19 de octubre.

2. Se calculará siguiendo la "Metodología de Cálculo de los Factores Límite" los valores de los coeficientes límites superior e inferior, tomando como período de análisis los últimos seis meses calendario.

3. PROCED. 1 (INFO HISTÓRICA): Si la diferencia entre el promedio de los nuevos valores encontrados como límites superior e inferior (que corresponde al minuendo) y el promedio de los límites superior e inferior vigentes hasta el momento de análisis (que corresponde al sustraendo), es inferior o igual a 0.01, se procederá a actualizar el límite superior e inferior que serán vigentes a partir del 19 de mayo o 19 de noviembre (según sea el caso), mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Factor Límite} = (f_{\text{Penúlt}} + f_{\text{últ}})/2$$

Donde:

Factor Límite: Factor Límite Superior o Factor Límite Inferior.

$f_{últ}$: Coeficientes límites superior e inferior calculados con base en datos históricos de los últimos seis meses.

$f_{Penúlt}$: Factor vigente como Factor Límite (superior e inferior) durante los últimos seis meses

Se calculan factores superior e inferior para cada tipo de día para el agregado de puntos de integración.

En total se tienen seis (6) factores para el agregado de puntos de integración.

4. Si la diferencia entre el promedio de los nuevos valores encontrados como límites superior e inferior (que corresponde al minuendo) y el promedio de los límites superior e inferior vigentes hasta el momento de análisis (que corresponde al sustraendo), es superior a 0.01, se procederá a realizar un aforo de campo, dependiendo si corresponde a un día hábil, un día sábado y un día domingo, contando la totalidad de salidas (los pasajeros que pasan del sistema Troncal al No Troncal) para el agregado de puntos de integración objeto de análisis. En los numerales 5 a 11 se estipula el procedimiento a seguir en este caso.

5. El operador de la zona SITP presentará a **TRANSMILENIO S.A.** por lo menos dos (2) empresas con experiencia en aforos o un método alternativo probado (por ejemplo grabación de video durante todo la jornada de operación, soportada con conteos por períodos de 15 minutos), y estudios de volumen de peatones. **TRANSMILENIO S.A.** seleccionará la alternativa y empresa encargada de realizar los conteos y coordinará la actividad a ejecutar. **La contratación y el costo del estudio correrá por cuenta del operador de la zona de SITP**, el cual acepta que dicho costo está cubierto con la remuneración que recibe regularmente por el servicio concesionado de la operación No Troncal.

6. Con respecto al cálculo del coeficiente de pasajeros desalimentados/alimentados (Salidas/Entradas), se tiene: si el conteo realizado presenta una diferencia relativa en valor absoluto inferior a 2% con respecto al número de pasajeros reportado por el sistema de recaudo, se emplearan para el cálculo del coeficiente las cifras reportadas por el sistema

de recaudo. Por el contrario, si la diferencia que se obtiene es mayor a 2% se emplearán las cifras reportadas por el conteo de campo.

7. Si el primer conteo realizado da como resultado una relación de pasajeros desalimentados sobre pasajeros alimentados (Salidas/Entradas) superior al coeficiente límite superior, calculado con base en datos históricos de los últimos seis meses, se realizará un nuevo conteo (segundo conteo).

8. En cualquier caso no se realizarán más de dos (2) conteos.

9. En el caso de que el coeficiente de pasajeros desalimentados/alimentados (Salidas/Entradas) calculado para el primer conteo, considerando lo estipulado en el numeral 6, este dentro del rango delimitado por los coeficientes límites superior e inferior, calculados con base en datos históricos de los últimos seis meses, se actualizará el Factor Límite aplicando la fórmulación que se presenta en el numeral 3. (se define la aplicación de esta fórmulación como PROCED. 1 (INFO HISTÓRICA))

10. PROCED. 2 (DATO1 y DATO2): Este procedimiento determina como actualizar los Factores Límite Superior e Inferior, con base en dos datos de entrada DATO1 y DATO2, que representan la razón desalimentados/alimentados que se obtiene en los conteos de campo. Cuando se supere el error de 2% (positivo o negativo) entre el conteo de campo y las cifras reportadas por el Sistema de Recaudo, prevalecerá la cifra del conteo de campo para el cálculo de esta razón (INFO CONTEO), en caso contrario se trabajará con la cifra reportada por el sistema de Recaudo (INFO RECAUDO). Una vez se determinen los coeficientes de entrada (DATO1 y DATO2), se calculará su promedio aritmético, y se fijarán los Factores Límite Superior e Inferior, partiendo del promedio calculado y conservando la diferencia relativa (porcentual) que se encuentre entre los coeficientes límites superior e inferior, calculados con base en datos históricos de los últimos seis meses, y su valor promedio.

11. En la siguiente tabla se presentan las posibles situaciones que pueden darse, el procedimiento a seguir en cada caso, y la información base a emplear.

Escenarios posibles en la fijación de límites y procedimiento a seguir

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CONTEO 1					CONTEO 2					PROCEDIMIENTO (INFORMACIÓN BASE)
Diferencia (Conteo vs Info Recaudo)		Relación Salid/Entrad vs Límites			Diferencia (Conteo vs Info Recaudo)		Relación Salid/Entrad vs Límites			
< 2%	> 2%	Lim. Inferior<	En Rango	>Lím. Superior	< 2%	> 2%	Lim. Inferior<	En Rango	>Lim. Superior	
X			X							PROCED. 1 (INFO HISTORICA)
	X		X							PROCED. 1 (INFO HISTORICA)
X		X								PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO RECAUDO 1)
	X	X								PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO CONTEO 1)
X				X	X		X			PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO RECAUDO 2)
X				X	X			X		PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO RECAUDO 2)
X				X	X				X	PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO RECAUDO 2)
X				X		X	X			PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO CONTEO 2)
X				X		X		X		PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO CONTEO 2)
X				X		X			X	PROCED. 2 (INFO RECAUDO 1, INFO CONTEO 2)
	X			X	X		X			PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO RECAUDO 2)
	X			X	X			X		PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO RECAUDO 2)
	X			X	X				X	PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO RECAUDO 2)
	X			X		X	X			PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO CONTEO 2)
	X			X		X		X		PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO CONTEO 2)
	X			X		X			X	PROCED. 2 (INFO CONTEO 1, INFO CONTEO 2)

CLÁUSULA 65. COMPENSACIONES CONTRA LA PARTICIPACIÓN DEL CONCESIONARIO.

Del valor final que se determine como participación del **CONCESIONARIO** mediante la aplicación de los cálculos mencionados en los numerales anteriores del presente artículo, serán deducidas las sumas que arroje la aplicación de cualquiera de las sanciones por obligaciones incumplidas a favor de **TRANSMILENIO S.A.** previstas en el presente contrato, que habiéndose causado y sean exigibles durante cualquier periodo de operación, no hayan sido deducidas.

CAPÍTULO 11. INGRESOS DE TRANSMILENIO S.A.

CLÁUSULA 66. INGRESOS DE TRANSMILENIO S.A. COMO ENTE GESTOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ SITP.

TRANSMILENIO S.A., en su calidad de ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP, obtendrá a título de participación en los beneficios económicos derivados de la explotación económica del Sistema durante el término de vigencia del presente contrato, un porcentaje del total de los recursos del Fondo Principal.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CAPÍTULO 12. TARIFA TÉCNICA Y AJUSTE A LA TARIFA TÉCNICA

CLÁUSULA 67. TARIFA TÉCNICA Y AJUSTE A LA TARIFA TÉCNICA.

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 el pliego de condiciones.

En todo momento y hasta el fin de las concesiones del actual Sistema TRANSMILENIO (léase **Subsistema TRANSMILENIO** – SbTM) coexisten dos esquemas de **tarifa técnica**: una **tarifa técnica** del **Subsistema TRANSMILENIO** (SbTM) y otra **tarifa técnica SITP**. La **tarifa técnica** del **Subsistema TRANSMILENIO** y la remuneración a sus actuales **concesionarios** se calcularán conforme a lo estipulado en los contratos de las actuales concesiones del SbTM. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la **tarifa técnica** del SbTM es un componente de la **tarifa técnica SITP**, y que la **tarifa técnica** del SbTM se calculará considerando un porcentaje de participación del ente gestor (%G) y de la fiducia de administración (%F) igual a cero (0%). Tampoco entraran en el ejercicio de costeo de la **tarifa técnica** del SbTM (TT_{TM}) el costo de la operación de los actuales **concesionarios** del SbTM que decidan acogerse a la estructura de **Tarifa Técnica** del **SITP**.

En cuanto a la integración tarifaria con el **subsistema TRANSMILENIO**, el SbTM recibirá por cada pasajero que valide su entrada en las estaciones y **portales** de las **troncale** , el equivalente a la **tarifa técnica** del **subsistema TRANSMILENIO**.

La formulación de TTSITP es la siguiente:

$$TT_{SITP} = \frac{\left[(TT_{TM} \times PP_{TM}) - \sum DctosTM - RTTM_i\right] + \left(\sum_i RT_i\right) + \left(\sum_i RZONA_i\right) + (RSIRCI) + RMF + RA + RR + RF_{SITP} + RP}{(1 - \%G_{SITP}) \times PP_{SITP}}$$

Donde:

TTSITP: **Tarifa Técnica** SITP, la cual incluye el costo del **subsist ma TRANSMILENIO**

TTTM: **Tarifa Técnica del subsistema TRANSMILENIO**, calculada con las consideraciones antes mencionadas en cuanto a costo troncal, alimentación, recaudo, % Fiducia y % Gestora.

PPTM: Pasajeros Pagos **subsistema TRANSMILENIO**. Entiéndase las validaciones de entrada en los **portales y estaciones** del Sistema TRANSMILENIO.

PPSITP: Pasajeros Pagos **SITP**. Entiéndase las validaciones de entrada, con cobro efectivo, en **vehículos SITP**, estaciones y **portales** del Sistema **TRANSMILENIO**. Así como los pasajeros del Subsistema Metro o del Tren de Cercanías en viaje urbano.

DctosTM: Total de descuentos aprobados por los operadores **troncales del Subsistema TRANSMILENIO** para pasajeros integrados **SITP** e intermunicipales.

i: subíndice que hace referencia a los operadores **troncales y zonales SITP.**

RTi: Remuneración de la operación troncal de los operadores SITP calculado conforme se defina en los contratos de concesión **SITP**, calculada asumiendo f(Q)Troncal =1,000.

Se precisa que la remuneración real de la **operación troncal SITP** considera f(Q)Troncal calculado conforme se define en la CLÁUSULA 64.

RTi incluye los **concesionarios Troncales** del SbTM en caso de que todos los concesionarios troncales de las Fases I y II del SbTM decidan acogerse a la estructura de **tarifa técnica del SITP**. Lo anterior No necesariamente implica que los operadores troncales de la Fase I y II del SbTM sean remunerados bajo la estructura de los concesionarios SITP, la remuneración de los concesionarios troncales de las Fases I y II del SbTM se calculará conforme se pacte con dichos operadores, con base en: el costo ajustado por kilometro ofertado por cada operador y los kilómetros programados y efectivamente recorridos de la flota en servicio.

RTTMi: Remuneración por servicio troncal de los operadores SITP calculado conforme se define en los actuales contratos de concesión de la **operación troncal** del Sistema TRANSMILENIO.

Para este cálculo debe transformarse inicialmente la oferta del concesionario de operación troncal SITP a una tarifa por kilómetro (tarifa troncal equivalente) para ser incorporada en la estructura de TTTM. Posteriormente, esta tarifa troncal equivalente se ajustará conforme se

estipula el ajuste en el costo troncal en los contratos de concesión TM. Semanalmente se calculará una remuneración RTTMi igual a la tarifa troncal equivalente ajustada, multiplicada por el número de kilómetros recorridos por la flota del operador troncal SITP y el factor de corrección por velocidad AVi. La remuneración así calculada corresponde al costo implícito en TTTM y es el monto que debe retirarse del Fondo Principal TM al Fondo Principal SITP.
La formula de equivalencia para transforma la remuneración mixta de la **operación troncal** SITP a una remuneración por kilómetro es igual a:

$$RT\ Equiv = \{[TMVT / 6.700] + [OE_{KmTronc} \times TKMT]\}$$

Se precisa que la remuneración real de la operación troncal SITP es igual a RTi multiplicada por f(Q)Troncal.
En el caso de que TTTM deje de existir ya sea porque la totalidad de los operadores del SbTM se acojan a un único esquema de tarifa técnica (TTSITP) o por que finalicen las concesiones actuales de SbTM, RTTM dejará de calcularse.

RZONAi: Remuneración de la operación No Troncal que incluye los servicios de alimentación **SITP**, calculada asumiendo f(Q)Zonal =1,000.

Se precisa que la remuneración real de la **operación No Troncal SITP** es igual a RZONAi considerando f(Q)Zona calculado conforme se define en la CLÁUSULA 64.

RSIRCI: Remuneración al concesionario del **SIRCI**, calculada asumiendo f(Q)SIRCI =1,000.

Se precisa que la remuneración real del concesionario del **SIRCI** considera f(Q)SIRCI calculado conforme se define en el contrato de concesión del SIRCI.

RA: Esta remuneración incluye lo que debe remunerarse a los **concesionarios** de alimentación del actual SbTM que se acojan a la estructura de **tarifa técnica SITP**. Dicha remuneración puede ser sobre el total de operación de la zona de alimentación o sobre determinadas rutas.

RA también incluye lo que debe remunerarse al concesionario de alimentación del municipio de Soacha.

RR: Esta remuneración incluye lo que debe remunerarse a los **concesionarios** de recaudo del actual SbTM que se acojan a la estructura de **tarifa técnica** SITP.

RFSITP: Valor fijo semanal remunerado al administrador fiduciario del SITP.

%GSITP: Participación del Gestor en los ingresos del SITP (% sobre TTSITP X PPSITP)

RMF: Remuneración a los operadores de modo férreo y otros modos o subsistemas no considerados en las otras variables, imputable a los usuarios del SITP.

RP: Remuneración destinada a cubrir la inversión en compra de terrenos y adecuación de patios y talleres, el ente Gestor definirá su cuantía en el marco de sostenibilidad financiera del Sistema, en concordancia con las acciones que adelante la Administración para realizar dichas inversiones.

TTSITP se calculará semanalmente en el momento de la remuneración a los agentes, y es la resultante de dividir la remuneración a los agentes (asumiendo f(Q)=1,000) entre los Pasajeros Pagos SITP (PPSITP).

Los jueves de cada semana se remunerará la operación de la semana inmediatamente anterior (del día lunes al día domingo). De resultar un día festivo se remunerará el día hábil siguiente. A continuación se describe el procedimiento a seguir:

1. Se contabilizaran las validaciones de entrada al sistema con cobro efectivo durante el periodo a remunerar y el monto total a transferir del Fondo o Cuenta Recaudadora al Fondo Principal SITP ($\mathbf{FP_{SITP}}$) y al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), esta suma corresponde a:

$$\left(\sum_{j} Numero\ de\ Validaciones\ V_j \times TU_{SITP\ j} \right)$$

(Ver definición de variables Cláusula 46)

2. Se calculará el valor a remunerar al **Subsistema TransMilenio** (SbTM) de acuerdo al valor de la **Tarifa Técnica** vigente para SbTM (TT_{TM}), al número de validaciones de entrada al SbTM (PP_{TM}), y a los descuentos aplicables (DctosTM).
3. Se calculará el valor de la remuneración de los operadores **troncales** Fase III implícito en el cálculo de TT_{TM} ($RTTM_i$).

4. Se calculará el valor a remunerar por la **operación troncal** (RT_i), operación no troncal (RZ_i), **SIRCI** (**RSIRCI**), y la remuneración de los operadores de alimentación y operadores de **recaudo** de SbTM que se hayan acogido a la estructura de Tarifa Técnica del SITP (RA y RR respectivamente).
5. Se calculará la remuneración a los operadores férreos (RMF).
6. Se calculará la remuneración a la fiduciaria del SITP (RF_{SITP}: pago fijo semanal)
7. Con los cálculos hasta el momento realizados y el porcentaje de participación del ente Gestor (%G), se calculará el valor de la TT_{SITP}.
8. Se calculara el valor total a remunerar a los agentes (TT_{SITP} X PP_{SITP})
9. Se encontrara la diferencia

$$\left[TT_{SITP} \times PP_{SITP}\right] - \left(\sum_{J} Numero\ de\ Validaciones\ V_j \times TU_{SITP\ J}\right)$$

Si dicha diferencia es positiva, el resultado deberá ser cubierto con recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria, o en caso de ausencia de recursos, con transferencias de **TRANSMILENIO S.A.**. Si por el contrario, la diferencia planteada es negativa, representa un mayor valor de lo recaudado sobre el monto a remunerar a los agentes SITP, y este saldo será transferido al FET.

10. Se Trasladará al Fondo Principal del SbTM la suma de $\left[\left(TT_{TM} \times PP_{TM}\right) - \sum DctosTM - RTTM_i\right]$ y se remunerara a los **concesionarios** del SbTM.
11. Se remunerará al ente Gestor y al Administrador Fiduciario.
12. Se remunerará al resto de los agentes del SITP y Modos Férreos.
13. En el caso de los agentes SITP, se aplicará la función f(Q) para el calculo de su remuneración. En los casos en que f(Q) resulte inferior a uno (1,00), el monto de los recursos a remunerar a los **concesionarios** que se libere por la aplicación de f(Q) será transferido al FET.

TITULO 3. BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

CAPÍTULO 13. INFRAESTRUCTURA Y BIENES CONCESIONADOS.

CLÁUSULA 68. INFRAESTRUCTURA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Los patios de **Operación Troncal** construidos por el Distrito hacen parte de la infraestructura concesionada para la prestación del servicio de transporte de pasajeros del **Si t ma Int grado d Tran porte Público d Bogotá – SITP.**

El **CONCESIONARIO**, será responsable de la conservación, dotación y administración de los patios de **Operación Troncal** hasta su reversión al final de la **Concesión.**

CLÁUSULA 69. BIENES QUE SE ENTREGAN EN TENENCIA.

Son bienes afectos a la **Concesión** las unidades lógicas, los equipos de comunicación y control y los demás equipos a bordo y los equipos, hardware y software que integra el centro de control y cualquier otro bien mueble o inmueble que sea necesario para la prestación del servicio objeto de este **Contrato.**

Esos bienes serán transferidos por el **Concesionario** del **SIRCI** debidamente inventariados en calidad de tenencia al **CONCESIONARIO** mediante Actas de Entrega. El **C ncesionario** responderá por los bienes recibidos incluso en los eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

CLÁUSULA 70. INVENTARIOS

EL **CONCESIONARIO** deberá llevar un sistema de inventarios utilizando los procedimientos y metodologías aceptados por las normas y la práctica de la contabilidad pública, con actualizaciones trimestrales máximo, en el cual se clasifiquen y valoren la totalidad de los bienes afectos a la concesión, el que incorporará un anexo en el que se clasifiquen la totalidad de los bienes entre revertibles y no revertibles.

Tal inventario deberá valorar los activos que lo conforman, y ser auditado por una firma independiente, distinta a su revisor fiscal, que cuente con reconocimiento nacional.

Copia del inventario en mención deberá ser enviada a **TRANSMILENIO S.A.** al finalizar cada ejercicio contable, con el propósito de que tal entidad lo evalúe, y ejerza las facultades de supervisión que le confiere el presente **Contrato.**

CLÁUSULA 71. RESPONSABILIDAD Y RIESGO POR LOS BIENES CONCESIONADOS

Los bienes concesionados y todos aquellos afectos a la concesión se encontrarán bajo la responsabilidad, administración, vigilancia y control del **CONCESIONARIO** a partir de la fecha de suscripción de las actas de entrega de dichos bienes, o de su incorporación a la concesión, y se encontrarán destinados de manera exclusiva a brindar soporte a la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** durante todo el término del **Contrato de Concesión**, por tanto no podrán ser utilizados con ninguna otra finalidad o para ningún efecto diferente.

COPIA NO CONTROLADA

A partir de la fecha de suscripción del acta de entrega, el **CONCESIONARIO** asume las siguientes responsabilidades y riesgos en relación con los bienes que se le entregan:

- El **CONCESIONARIO** asume y será totalmente responsable por todos y cualesquiera de los daños, deterioros, perjuicios, pérdidas o invasiones de hecho de los terrenos y bienes que integran los **Patios de Operación Troncal**, los equipos a bordo y de todos los demás bienes afectos a la concesión, sin perjuicio de su facultad de exigir a terceros diferentes de **TRANSMILENIO S.A.**, la reparación o indemnización de los daños y perjuicios directos y/o subsecuentes cuando a ello haya lugar.

- El **CONCESIONARIO** asume y será totalmente responsable por todos y cualesquiera daños, perjuicios o pérdidas de los bienes y obras de su propiedad, o de aquellos que incorpore con sus propios recursos o con recursos de terceros a la infraestructura entregada, al **Centro de Control** o a la **Flota**, sin perjuicio de su facultad de exigir a terceros diferentes de **TRANSMILENIO S.A.** la reparación o indemnización de los daños y perjuicios directos y/o subsecuentes cuando a ello haya lugar.

- El **CONCESIONARIO** estará obligado a brindar gratuitamente a los demás **Concesionarios** y contratistas del **Sistema Integrado de Transporte Público d Bogotá - SITP** la posibilidad de parqueo diurno o nocturno de los vehículos, siempre y cuando se tenga capacidad disponible para tal efecto en los **Patios d Operación Troncal**. **TRANSMILENIO S.A.** determinará dicha disponibilidad.

- El **CONCESIONARIO** será responsable ante los demás **Concesionarios** u operadores del sistema hasta por culpa leve, por la vigilancia y cuidado de la **Flota** de la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP** diferente de la propia que se estacione en el área de parqueo que integra el **Patio Troncal**.

CLÁUSULA 72. CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Las obras de conservación de la infraestructura concesionada, son responsabilidad del **CONCESIONARIO** y deberán efectuarse en los términos y condiciones que garanticen la operación eficiente de dicha infraestructura, la idoneidad técnica de la organización y desempeño de los **Patios de Operación Troncal**, y la disponibilidad permanente de la Flota requerida para la permanencia, continuidad y seguridad del servicio público de transporte de pasajeros en el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.**

En todo caso, cuando se realicen obras de adecuación, el **CONCESIONARIO** deberá constituir pólizas de estabilidad de las obras, por un término de cinco años, contado desde la fecha de finalización de las obras, lo cual será autorizado por el **Ente Gestor.**

CAPÍTULO 14. VEHÍCULOS

CLÁUSULA 73. FLOTA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

La **Flota** del Sistema Integrado de Transporte Público estará conformada, en forma inicial, con los vehículos modelo 2001 y posteriores, vinculados para el 23 de julio de 2009, a la prestación del servicio público colectivo urbano de pasajeros en la ciudad de Bogotá y que se encuentren en el Registro Distrital Automotor, más aquellos vehículos nuevos qu se incorporen por el **concesionario**, de conformidad con las características y clasificación de tipologías de vehículos exigidas por **TRANSMILENIO S.A.** y ofertada en la propuesta presentada por el **CONCESIONARIO** en el curso de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009.

EL **CONCESIONARIO** deberá efectuar las actividades de reparación, adecuación, limpieza, cambio de color y demás actividades necesarias para garantizar que la **Flota** inicial cumpla con las condiciones mínimas establecidas en el Manual de Operación y en el Protocolo de Articulación entre los **Concesionarios** de operación y el **Concesionario** del **SIRCI**.

TRANSMILENIO S.A., o la entidad designada por éste, efectuará una revisión técnica que permita verificar el cumplimiento de las condiciones y dotación mínima que se exige a estos vehículos en el Manual de Operación.

La **Flota** deberá corresponder a la tipología y características definidas en el Manual de Operación y se incorporará en forma gradual, conforme a lo previsto en este **Contrato** y a las instrucciones impartidas por el **Ente Gestor.**

CLÁUSULA 74. FLOTA NUEVA PARA OPERACIÓN DEL SITP.

El **CONCESIONARIO** se compromete a aportar la **Flota Nueva** para la operación del **SITP**, conforme a las características específicas establecidas en los anexos de la licitación y en el Manual de Operación.

Para la verificación de la **Flota Nueva** y a efectos de determinar el modelo del vehículo en el caso de vehículos compuestos por chasis y carrocería, se tomará el **año** o modelo del chasis del vehículo.

TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho de verificar con los fabricantes o con entidades certificadoras el modelo que corresponda a cada vehículo vinculado al Sistema.

Cuando la tipología de los vehículos prevista en el presente **Contrato** señale dimensiones precisas para las diferentes características de los vehículos, o en el caso en que se determinen rangos máximos y mínimos para sus propiedades, o se indiquen características específicas, solo se aceptará la modificación de estas características o la utilización de desviaciones a estos rangos cuando medie previa, expresa y escrita autorización de **TRANSMILENIO S.A.**, la que podrá ser otorgada a petición del **CONCESIONARIO** y siempre que medie la presentación de estudios técnicos que lo justifiquen plenamente.

Igualmente **TRANSMILENIO S.A.** podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema, de común acuerdo con los **Concesionarios.** El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del **CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA 75. PROVISIÓN DE VEHÍCULOS

Será responsabilidad del **CONCESIONARIO**, proveer los vehículos que se requieran para la atención de los servicios programados por el Sistema, con las características de dotación y tipología que **TRANSMILENIO S.A.** establezca, según las condiciones en las que se le haya adjudicado la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 convocada por **TRANSMILENIO S.A.** y sus anexos, de acuerdo con las normas legales vigentes y aplicables, el **Contrato** y el Manual de Operación.

Solo se entenderá cumplida la obligación relacionada con el aporte de vehículos a la operación, cuando los mismos respondan de manera precisa a la tipología establecida para su operación dentro del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP** y **TRANSMILENIO S.A.** expida el **Certificado de Vinculación** del equipo a la operación.

Para el aporte de vehículos que hacen parte de la **Flota Nueva** será necesario acreditar el cumplimiento de la obligación relativa a la adquisición de **Flota** prevista en el presente **Contrato** y en el Manual de Operación.

Los vehículos que componen la **Flota Usada** y nueva del **Sistema Integrado d Transporte Público de Bogotá - SITP** deberán cumplir con las características técnicas de tipología, de diseño, sistemas de emergencia y seguridad, accesibilidad de pasajeros y todas las demás condiciones y características definidas en el Manual de operación.

CLÁUSULA 76. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS.

El **CONCESIONARIO** deberá garantizar que el motor y los sistemas de control de los vehículos pertenecientes al **SITP** cumplen con las condiciones establecidas en la legislación ambiental y de tránsito y transporte vigentes en cada momento, durante la ejecución del **Contrato.**

CLÁUSULA 77. VINCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE FLOTA USADA AL SERVICIO

Sólo podrán vincularse al servicio los vehículos de la **Flota Usada** que obtengan el **C rtificado de Vinculación** al Servicio expedido por **TRANSMILENIO S.A.**, el cual será otorgado a cada vehículo de manera individual.

Para la obtención de este certificado se deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Poner la **Flota** a disposición de **TRANSMILENIO S.A.** o de la entidad designada por este, para una revisión técnica que permita verificar las condiciones mecánicas y el buen estado de los vehículos, según lo establecido en el Manual de Operación.

- Acreditar que el vehículo se encuentra debidamente matriculado y registrado ante la Secretaría Distrital de Movilidad o ante las entidades en quienes ésta haya delegado a cualquier título el registro y control de la matrícula de automotores de la ciudad de Bogotá.

- Modificar la tarjeta de operación de los vehículos y demás registros requeridos para la operación del vehículo, indicando que los mismos harán parte del SITP.

- Acreditar que el vehículo cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente, en tanto el mismo subsista como una obligación legal.

- Acreditar los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidos en la normatividad.

- Acreditar el cumplimiento de la imagen del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, en lo que tenga que ver con estrategias de comunicación que involucre la imagen tanto interna como externa de los vehículos establecida por **TRANSMILENIO S.A.**

- Acreditar la instalación y prueba de todos los elementos de tecnología requeridos para el adecuado funcionamiento del **SIRCI**.

Este certificado perderá su vigencia si el vehículo no ha sido acondicionado de acuerdo con lo previsto en este **Contrato** y en el Manual de Operación, evento en el cual, el vehículo deberá inmovilizarse hasta que se cumpla con esta obligación a satisfacción.

El **Certificado de Vinculación** al Servicio será requisito indispensable para remunerar la actividad que desarrolle el operador dentro del **Sistema Integrado de Transport Público de Bogotá -SITP** a través de cada uno de los vehículos aportados.

CLÁUSULA 78. VINCULACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS AL SERVICIO

Sólo podrán vincularse al servicio los vehículos nuevos que obtengan el **Certificado de Vinculación** al Servicio expedido por **TRANSMILENIO S.A.**, el cual será otorgado a cada vehículo de manera individual, únicamente cuando se haya cumplido con los siguientes requisitos:

78.1. Presentación ante **TRANSMILENIO S.A.** de una certificación de los fabricantes o proveedores de los vehículos, en la que acredite que los vehículos fabricados cumplen la tipología prevista en el presente **Contrato.**

78.2. Poner los vehículos a disposición de **TRANSMILENIO S.A.** o de la entidad designada por este, para una revisión técnica que permita verificar el cumplimiento de la tipología y la dotación mínima de los vehículos, según lo establecido en el Manual de Operación, incluyendo la incorporación y funcionalidad de la **Unidad Lógica** y de los sistemas de comunicación y control requeridos por **TRANSMILENIO S.A.**, previstos en el presente **Contrato.**

78.3. Acreditar que el vehículo se encuentra debidamente matriculado y registrado ante la Secretaría Distrital de Movilidad o ante las entidades en quienes ésta haya delegado a cualquier título el registro y control de la matrícula de automotores de la ciudad de Bogotá, como vehículo de transporte masivo.

78.4. Acreditar que el vehículo cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente, en tanto el mismo subsista como una obligación legal.

78.5. Acreditar los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidos en la normatividad.

78.6. Acreditar el cumplimiento de la imagen del **Sistema Integrado de Transport Público de Bogotá - SITP**, en lo que tenga que ver con estrategias de comunicación que involucre la imagen tanto interna como externa de los vehículos establecida por **TRANSMILENIO S.A.**

78.7. Acreditar la instalación y prueba de todos los elementos de tecnología requeridos para el adecuado funcionamiento del **SIRCI**.

La obtención del **Certificado de Vinculación** al Servicio será requisito indispensable para remunerar la actividad que desarrolle el operador dentro del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP** a través de cada uno de los vehículos aportados.

CLÁUSULA 79. VINCULACIÓN DE LA FLOTA REQUERIDA PARA EL INICIO DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA

EL **CONCESIONARIO** se obliga a vincular con una anterioridad de 4 semanas anteriores a la **Orden de Inicio de Operación** por ruta, de acuerdo con el cronograma de implementación, la **Flota** total conformada por el número de vehículos usados y nuevos determinados en el Anexo 1 – Resumen ejecutivo del diseño operacional, la cual deberá cumplir con todos los requisitos para el inicio de la operación.

El ingreso de los vehículos al servicio se efectuará siguiendo las instrucciones que **TRANSMILENIO S.A.** señale para el efecto, debidamente comunicadas al **CONCESIONARIO**, con una antelación no inferior a seis (6) meses antes de la entrada en operación.

Las empresas operadoras que no sean propietarias de la **Flota** a su cargo, deberán contar con un esquema que garantice el **Control Total** de la misma.

En caso de que no sea posible la adquisición del 100% de los vehículos de transporte público colectivo que debe adquirir como parte del proceso de desintegración, deberá informarlo a **TRANSMILENIO S.A.**, con una antelación mínima de dos (2) meses antes del inicio de la operación, caso en el cual deberá consignar el valor ofertado por vehículo en su propuesta en la fiducia de administración del sistema, más un 20% por cada vehículo, con destino al Fondo de Estabilización tarifaria. Esta opción sólo será viable para un porcentaje igual o inferior al 10% del parque actual de transporte público colectivo.

CLÁUSULA 80. VINCULACIÓN DE LA FLOTA DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN

Durante la etapa de operación EL **CONCESIONARIO** deberá garantizar la disponibilidad de la **Flota** requerida para la operación, para lo cual vinculará los vehículos nuevos que se requieran, bien sea por la **Reposición** de los vehículos que cumplan su vida útil o para atender adecuadamente las necesidades de operación del sistema.

TRANSMILENIO S.A. y el **CONCESIONARIO**, previo a la solicitud de vinculación de nuevos vehículos, deberán revisar el estado de los proyectos de Tren de Cercanías y Metro y sobre esta base reconsiderar la cantidad de vehículos a vincular a fin de evitar incorporar más de los requeridos para la adecuada prestación del servicio.

El cumplimiento de la obligación de **Reposición** deberá acreditarse al momento de solicitar ante **TRANSMILENIO S.A.** el **Certificado de Vinculación** al servicio para cada vehículo. La vida útil de la flota para efectos de reposición se contará a partir de la fecha de matrícula del vehículo.

CLÁUSULA 81. TAMAÑO DE LA FLOTA DE OPERACIÓN REGULAR

Será responsabilidad del operador mantener un **Tamaño de Flota** adecuado a las necesidades de la operación del Sistema, conforme a los servicios que se programen, según las condiciones de tiempo, **Frecuencia** y lugar de los mismos, que le permita cumplir adecuadamente los **Estándares de Operación** establecidos en el presente **Contrato** y en los **Manuales y reglamentos.**

CLÁUSULA 82. FLOTA DE RESERVA

El **CONCESIONARIO** deberá mantener una **Flota** adicional al tamaño de la **Flota** de operación, como reserva técnica, que le asegure al sistema la cobertura y disponibilidad permanente de la **Flota** para la prestación eficiente, oportuna y suficiente del servicio público de transporte y que permita cubrir las contingencias del **Sistema Integrado d Transporte Público de Bogotá-SITP** en su operación y las necesidades de mantenimiento de la **Flota.** El tamaño de la **Flota de reserva** será determinado autónomamente por el **CONCESIONARIO.**

CLÁUSULA 83. MODIFICACIONES EN EL TAMAÑO DE LA FLOTA Y DE LAS RUTAS

El **CONCESIONARIO** deberá modificar el tamaño de la **Flota** vinculada a la operación cuando **TRANSMILENIO S.A.** lo considere necesario o conveniente para el cumplimiento de los propósitos del **Contrato**, con fundamento en estudios técnicos que sustenten la necesidad o conveniencia de modificación de la flota. Estas exigencias se realizarán mediante comunicación escrita dirigida al **CONCESIONARIO**.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

El **Concesionario** podrá solicitar modificar el tamaño de flota con fundamento en estudios técnicos que sustenten la necesidad o conveniencia de modificación de la flota. **TRANSMILENIO S.A.** analizará la solicitud y decidirá sobre su pertinencia.

Dicha implementación conlleva para el **CONCESIONARIO** el deber de ajustar la tipología vehicular, con el fin de garantizar la debida prestación del servicio de transporte y el cumplimiento de los niveles de servicio.

La solicitud de modificación de rutas o implementación de nuevas rutas por parte de **TRANSMILENIO S.A**. debe fundamentarse en estudios técnicos que sustenten la necesidad de servicio. Dentro del mes siguiente a la fecha en que se le comunique la modificación o implementación de ruta, el **CONCESIONARIO** debe presentar a **TRANSMILENIO S.A.** la Flota que incorporará para tal efecto y el certificado del correspondiente pedido al proveedor. Si el **CONCESIONARIO** no presenta la información solicitada, **TRANSMILENIO S.A**. podrá solicitar a otro **CONCESIONARIO** asumir el servicio o la ruta, sin perjuicio de la posibilidad de **TRANSMILENIO S.A**. de imponer las sanciones pertinentes.

Si la solicitud de modificación de rutas o implementación de nueva ruta proviene del concesionario, debe presentar a **TRANSMILENIO S.A.** la flota que incorporará para tal efecto. **TRANSMILENIO S.A.** analizará la solicitud y decidirá sobre su pertinencia.

En el evento de rutas **No Troncales** compartidas la solicitud de ampliación del tamaño de la **Flota** se efectuará primero al **CONCESIONARIO** con quien se comparte la ruta.

La incorporación de nueva **Flota** por crecimiento vegetativo de demanda para rutas compartidas, se realizará 50% al operador de la zona origen y 50% al operador de la zona d destino, en el caso de que alguno de los operadores no presente en el término establecido la **Flota** que incorporará y el certificado del correspondiente pedido al proveedor, esta Flota podrá ser solicitada 100% al **CONCESIONARIO** con el que se comparte la ruta.

En el caso de nuevas rutas no troncales compartidas, la **Flota** será solicitada 50% al operador de la zona origen y 50% al operador de la zona de destino, en el caso de que alguno de los operadores no presente en el término establecido la Flota que incorporará y el certificado del correspondiente pedido al proveedor, esta Flota podrá ser solicita 100% al **CONCESIONARIO** con el que se comparte la ruta, en el caso de que este segundo **CONCESIONARIO** tampoco presente los documentos antes mencionados **TRANSMILENIO S.A.** podrá solicitar a otro CONCESIONARIO asumir el servicio o la ruta, sin perjuicio de la posibilidad de **TRANSMILENIO S.A.** de imponer las sanciones pertinentes.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 84. MODIFICACIONES EN EL TAMAÑO DE LA FLOTA DE OPERACIÓN ASOCIADAS A LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVA INFRAESTRUCTURA

Será obligación del **CONCESIONARIO** aportar **Flota** y prestar el servicio de transporte en las condiciones pactadas en este **Contrato** para atender nuevas troncales, si así se lo solicita **TRANSMILENIO S.A.** En este caso, las partes acordarán la forma de remuneración por estos servicios. No obstante, en ningún caso esta cláusula debe entenderse como un derecho del **CONCESIONARIO** para la explotación de nuevas **Troncales**, pues **TRANSMILENIO S.A.** definirá autónomamente si estas rutas serán operadas por las empresas zonales SITP, por cualquier operador del Sistema o por nuevos operadores.

Cuando la implementación de **Troncales** implique la salida de vehículos del **CONCESIONARIO**, ésta se efectuará en los términos definidos en el presente **Contrato.**

CLÁUSULA 85. MECANISMOS DE FINANCIACIÓN PARA LA ADQUISICIÓN DE LA FLOTA.

El **CONCESIONARIO** podrá hacer uso de mecanismos de financiación en los que la titularidad de la propiedad de la **Flota** sea gravada, caso en el cual se requerirá aprobación de **TRANSMILENIO S.A.**, siempre y cuando se acredite:

- Que se trata de un requerimiento indispensable asociado al mecanismo de financiación de la inversión realizada por el **CONCESIONARIO** para el cumplimiento de las obligaciones de provisión de **Flota** adquiridas en virtud del presente **Contrato de concesión**;

- Que la titularidad de la propiedad de la **Flota** se encuentra gravada en todo caso por un derecho insubordinado del **CONCESIONARIO** que le permita utilizar la **Flota** para ponerla a disposición del SITP,

- Que dicha limitación al dominio, gravamen o tenencia ha sido aceptada de manera explícita por el financiador del **CONCESIONARIO** y se encuentra garantizada mediante mecanismos jurídicos adecuados.

- En el caso de adquirir los equipos mediante endeudamiento, éstos podrán ser otorgados en garantía a la entidad financiadora. Sin embargo, los vehículos no podrán ser otorgados en garantía para respaldar obligaciones distintas a las que la empresa operadora contraiga en razón de las obligaciones de inversión consagradas en el presente **Contrato.**

En todo caso, la utilización de los mecanismos de financiación para la adquisición de los vehículos por los cuales opte el **CONCESIONARIO**, no modifican bajo ninguna circunstancia la responsabilidad directa y de resultado que asume por efectos de la presente concesión, especialmente respecto de la disponibilidad, tipología y condiciones técnicas de los autobuses.

Los gravámenes de cualquier naturaleza que constituya el operador no recaerán sobre los derechos concedidos en relación con la prestación de servicio, sino únicamente sobre los bienes del operador que se utilicen como medio para la prestación del servicio y sobre los ingresos percibidos por el operador o que espere recibir. En todo caso los gravámenes sólo podrán constituirse cuando hayan sido aprobados previamente, de manera expresa y por escrito por **TRANSMILENIO S.A.** No se podrán pignorar ni gravar los bienes contenidos o afectados a los patios de operación. Se permite gravar o transferir los vehículos mediante la celebración de **Contratos** de Leasing financiero u operativo, suscritos con entidades autorizadas por la Superintendencia Bancaria, en un porcentaje máximo del 20% de la totalidad de la **Flota** vinculada. La operación anterior requiere de la autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**

Las garantías que se otorguen sobre los vehículos deberán contener cláusulas que establezcan que el beneficiario no podrá hacer uso o tener la tenencia del vehículo.

Los gravámenes constituidos, no generarán para el sujeto activo, ningún tipo de derecho en el Sistema y el operador será responsable frente a **TRANSMILENIO S.A.**, por cualquier perjuicio causado por el hecho del tercero o por haber pignorado o gravado sus derechos.

CLÁUSULA 86. PROPIEDAD Y ADMINISTRACIÓN DE LA FLOTA.

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 todo caso, la **Flota** deberá estar bajo la plena administración del **CONCESIONARIO**, sea ésta o no de su propiedad, lo cual será verificado por **TRANSMILENIO S.A.** al momento de efectuar la evaluación de los documentos que le deberá presentar el **CONCESIONARIO** ante **TRANSMILENIO S.A.** para la obtención del **Certificado de Vinculación** al Servicio de los vehículos. La propiedad de la **Flota** sólo podrá ser de personas o entidades diferentes al **CONCESIONARIO** en los términos establecidos en la presente cláusula.

CLÁUSULA 87. ESTIPULACIONES DE LOS CONTRATO S SOBRE LOS BIENES ADSCRITOS A LA CONCESIÓN

Los **Contratos** que suscriba el **CONCESIONARIO** mediante los cuales constituya gravámenes sobre los bienes adscritos a la concesión de su propiedad, incluso los de leasing, deberán contener las siguientes estipulaciones mínimas:

87.1. Que la entidad financiera reconoce expresamente que los bienes objeto del **Contrato** de prenda sin tenencia o de leasing están afectos al **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** y por tanto a la prestación de un servicio público.

87.2. Que la entidad financiera manifiesta expresamente conocer las obligaciones que ha contraído el deudor (el **CONCESIONARIO**), por virtud del **Contrato d Concesión**.

87.3. Que su calidad de acreedor le concede exclusivamente los derechos inherentes al **Contrato** que constituye el gravamen, del cual es titular.

87.4. Que mientras el **Contrato** esté vigente y el deudor (el **CONCESIONARIO**) esté cumpliendo las obligaciones adquiridas, mediante el **Contrato** suscrito con la entidad financiera, ésta no podrá retirar los bienes objeto del **Contrato,** sin la autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**

87.5. Que el acreedor podrá en cualquier tiempo ceder el **Contrato** a otra entidad financiera, en la mismas condiciones y términos pactadas inicialmente, mediando previa comunicación a **TRANSMILENIO S.A.** y al deudor, los cuales deberán manifestar expresamente su aprobación en forma previa y escrita, una vez verifiquen que la cesión del **Contrato** se realiza en idénticas o mejores condiciones.

87.6. Que en caso de incumplimiento del **Contrato** por parte del deudor (el **CONCESIONARIO**), el **Contrato** podrá cederse por la entidad financiera, siendo el cesionario preferente **TRANSMILENIO S.A.** o quien éste designe.

87.7. Que si a la terminación del **Contrato** de leasing, por el vencimiento del plazo, el deudor, (el **CONCESIONARIO**) no hace uso de la opción de compra de los bienes objeto del **Contrato,** la entidad financiera negociará con **TRANSMILENIO S.A.** o con quien éste designe, la recolocación de los bienes.

Será responsabilidad del **CONCESIONARIO** incluir en los **Contratos** estas cláusulas y condiciones jurídicas y económicas que garantizan y preservan la disponibilidad permanente y continua de los bienes y equipos, al servicio del **Sistema Integrado de Transport Público d B gotá -SITP**.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 88. TRANSFERENCIA DE VEHÍCULOS.

La sustitución en la propiedad o tenencia del equipo rodante estará subordinada a la obtención de autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**, y tendría lugar bajo la condición de que se acredite la continuidad y disponibilidad de los vehículos para garantizar la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros.

Dará lugar a multa la transferencia a cualquier título, de los autobuses que se encuentren vinculados a la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, cuando se proceda a ello sin la autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**.

CLÁUSULA 89. EXCLUSIÓN DE VEHÍCULOS

Los vehículos sólo podrán mantenerse vinculados al servicio si se conservan en perfectas condiciones mecánicas, equipados de conformidad con las leyes, reglamentos, normas y procedimientos aplicables a la materia, con las instrucciones impartidas por las autoridades competentes o por **TRANSMILENIO S.A.** en su condición de gestor del Sistema, con lo previsto en el presente **Contrato** y en los **Manuales y reglamento** expedidos por **TRANSMILENIO S.A.** vigentes y los que adopte en el futuro.

Sin perjuicio de lo anterior, **TRANSMILENIO S.A.** podrá excluir del servicio vehículos, sin indemnización alguna, cuando estos no cumplan con los parámetros establecidos en el Manual de Operación.

Una vez cumplida la vida útil del vehículo, conforme a lo establecido en el Manual de Operación, será desvinculado por **TRANSMILENIO S.A.**, y el **CONCESIONARIO** deberá retirarlo del servicio público de transporte en Bogotá D.C. y desintegrarlo físicamente en los términos de la reglamentación vigente.

La seriedad y cumplimiento de dicho compromiso será garantizado al momento de finalizar el **Contrato** con una póliza que deberá extender el **CONCESIONARIO**, de la cual **TRANSMILENIO S.A.** será beneficiario, por un término mínimo de tres (3) años contados a partir de la fecha de la terminación del **Contrato.**

CLÁUSULA 90. MANTENIMIENTO DE LA FLOTA

El **CONCESIONARIO** deberá efectuar el **Mantenimiento Preventivo** y correctivo de la **Flota** conforme al programa que elabore al efecto con base en los estándares mínimos establecidos en el Manual de Operación.

Para la **Flota nueva**, El **CONCESIONARIO** deberá presentar ante **TRANSMILENIO S.A.**, en el momento en que éste lo solicite, los manuales y estándares mínimos de mantenimiento recomendados por los fabricantes o proveedores de los vehículos, en el que se detalle el respectivo procedimiento de inspección, así como de su **Frecuencia** y tipo de chequeo para todas y cada una de las condiciones técnicas especificadas para el vehículo, el cual debe presentarse con la aprobación o el reconocimiento expreso y escrito del fabricante o proveedor.

Estos estándares y procedimientos deben contemplar como mínimo la programación del **Mantenimiento Preventivo**, los servicios y las reparaciones mayores de acuerdo con el kilometraje recorrido y la normatividad interna que permita, a través de las informaciones suministradas por el conductor, evaluar la necesidad de un **Mantenimiento Correctivo**.

El **CONCESIONARIO** debe contar con un sistema de aseguramiento de calidad y un manual de calidad en el que se incluyan los procedimientos conformes con las normas técnicas que le permitan cumplir con el control de los trabajos realizados, y obtener dentro de los tres (3) **años** siguientes al inicio de la operación regular, la certificación de cumplimiento de las Normas correspondientes en ese momento para las actividad s objeto de la concesión, expedida por una entidad debidamente autorizada al efecto.

El **CONCESIONARIO** garantizará en forma permanente el buen estado mecánico de los vehículos de su **Flota.** Por este motivo, la función de **Mantenimiento Preventivo** y correctivo deberá cumplir los estándares mínimos de periodicidad y procedimientos de calificación que corresponda a la tecnología de los vehículos que la conforman, los que en todo caso podrán ser monitoreados y supervisados por **TRANSMILENIO S.A.**, para efectos de lo cual el **CONCESIONARIO** se encuentra obligado a poner a disposición de **TRANSMILENIO S.A.** o de la persona o entidad designada por este, sus vehículos para realizar las revisiones técnicas que permitan verificar el buen estado de los mismos, cada vez que así se le requiera.

TITULO 4. OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

CAPÍTULO 15. PLANEACIÓN, PROGRAMACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL DE LA OPERACIÓN.

CLÁUSULA 91. PLANEACIÓN ESTRUCTURAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTA – SITP.

TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP**, tiene a su cargo la planeación estructural del Sistema y la definición del régimen técnico que regula la operación y control del sistema.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

En ejercicio de sus funciones y en caso de presentarse controversias entre **concesionarios de operación** o entre **concesionarios** de operación y el **concesionario** del SIRCI, **TRANSMILENIO S.A.** resolverá dichas controversias con la finalidad exclusiva de evitar la afectación del servicio, sin perjuicio de los derechos de las partes de resolver el conflicto y reclamar los perjuicio que le correspondan ante la autoridad competente.

CLÁUSULA 92. PROGRAMACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP

La programación de la **Operación Zonal** será adelantada por el **CONCESIONARIO**, directamente y, cuando se trate de **Operación Troncal** y rutas compartidas, se adelantará en forma conjunta con otros **concesionarios**, en los términos del proceso licitatorio que dio origen al presente **Contrato** y en las cláusulas aquí contenidas, teniendo en cuenta la demanda total del Sistema, el nivel de servicio y los parámetros de programación que **TRANSMILENIO S.A.** determine para el mismo en el Manual de Operación.

En todo caso, el modelo de gestión y programación de la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** se orientará al uso eficiente de la **Flota**, a la prestación del servicio público de transporte en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad y se desarrollará conforme a lo establecido en el presente **Contrato.**

CLÁUSULA 93. RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN TRONCAL.

La **Operación Troncal** del **SITP** deberá someterse al régimen normativo que establezcan las normas técnicas necesarias para asegurar que la operación del sistema sobre la red vial se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad, óptima calidad, y eficiencia.

En todo caso, el **CONCESIONARIO** deberá sujetarse a la normatividad legal y/o reglamentaria actualmente vigente como a la que se expida en un futuro y durante el término de la concesión, emanada de los Gobiernos Nacional o Distrital, a través de sus entidades del nivel central o descentralizado, y a las directrices que imparta **TRANSMILENIO S.A.** dentro de la órbita de su competencia legal y de las facultades que se establecen contractualmente.

CLÁUSULA 94. PROGRAMACIÓN CONJUNTA DE LA OPERACIÓN

La gestión de programación de la operación se realizará de forma conjunta entre los **Concesionarios** para la **Operación Troncal** y la no troncal con rutas compartidas, teniendo en cuenta los siguientes objetivos principales:

94.1. Mejorar los **Niveles de Servicio** al usuario.
94.2. Mantener la **Tarifa al Usuario** en niveles costeables.

94.3. Disminuir los tiempos de viaje de los usuarios.
94.4. Maximizar la eficiencia del uso de la **Flota** al Servicio del Sistema.

CLÁUSULA 95. RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN TRONCAL

La **Operación Troncal** es la actividad desarrollada por el **CONCESIONARIO** dentro del sistema, tendiente a la prestación del servicio de transporte de pasajeros en las rutas troncales del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP**. Su régimen se someterá al reglamento que establezca para el efecto **TRANSMILENIO S.A.**, el cual estará constituido por los instructivos, manuales y reglamentos expedidos o que se expidan para asegurar que la operación la operación del sistema sobre la red vial se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad, óptima calidad, y eficiencia.

En todo caso, el **CONCESIONARIO** deberá sujetarse a la normatividad legal y/o reglamentaria actualmente vigente para el transporte masivo como a la que se expida en un futuro y durante el término de la concesión, emanada de los Gobiernos Nacional o Distrital, a través de sus entidades del nivel central o descentralizado, y a las directrices que imparta **TRANSMILENIO S.A.** dentro de la órbita de su competencia legal y de las facultades que se establecen contractualmente.

CLÁUSULA 96. PROGRAMACIÓN DE LA OPERACIÓN EN RUTAS ZONALES:

La programación de los servicios de operación no troncal en rutas zonales está a cargo del **CONCESIONARIO**, quien para tal efecto elaborará mínimo bimestralmente el Programa de Operación No Troncal (PSONT), con base en los estándares establecidos en el Manual de Operación y en el Manual de Niveles de Servicio. Para la implementación del programa se surtirá el siguiente procedimiento:

- El **CONCESIONARIO** tendrá un término de diez (10) días hábiles contados a partir del mes calendario anterior al inicio del bimestre, para elaborar y presentar ante **TRANSMILENIO S.A.** el **Programa de Servicios d Operación** No Troncal (PSONT). El programa debe contener como mínimo los datos señalados en el Manual de Operación y deberá ser suscrito por el asistente técnico presentado en la propuesta.

- **TRANSMILENIO S.A.** dispone de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su recibo, para su revisión y formular objeciones si a ello hay lugar.

- Son causales para objetar los PSONT la falta de adecuación técnica o de compatibilidad con los Manuales de Operación y de Nivel de Servicio de **TRANSMILENIO S.A.**

- Si el **CONCESIONARIO** no envía dentro del término estipulado el PSONT, o el objetado no es corregido en forma satisfactoria antes de entrar en vigencia, **TRANSMILENIO S.A.** lo elaborará sin que el **CONCESIONARIO** pueda efectuar reclamación alguna por este hecho y sin perjuicio de la imposición de la multa a que haya lugar hasta que el **CONCESIONARIO** se allane a cumplir. Adicionalmente **TRANSMILENIO S.A.** descontará de la remuneración del **CONCESIONARIO** un valor equivalente a 20 salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada ruta que deba programar con ocasión de la falta o deficiencia en la propuesta del **Concesionario.**

TRANSMILENIO S.A. podrá revisar el **Programa de Servicios de Operación** y solicitar su modificación durante el mismo bimestre en que esté siendo aplicado, cuando se identifiquen desajustes en el equilibrio de la oferta y la demanda de los servicios o cuando se identifiquen necesidades del servicio que deban ser atendidas mediante la reprogramación de la operación.

Para este efecto, el ente gestor solicitará al **CONCESIONARIO** introducir las variaciones al **Programa de Servicios de Operación** bimestral y presentarlo para su revisión en un término de cinco (5) días.

TRANSMILENIO S.A. dispondrá de diez (10) para revisarlo y formular objeciones. Una vez las mismas sean recibidas por el **CONCESIONARIO** este deberá adoptarlas en un plazo máximo de cinco (5) días.

En todo caso, **TRANSMILENIO S.A.** podrá modificar las **Frecuencias**, con el objeto de servir adecuadamente los cambios temporales o transitorios en la demanda que se susciten por causas coyunturales y que afecten la movilidad de los habitantes de la ciudad. Si es necesario, **TRANSMILENIO S.A.** podrá solicitar, cancelar o reestructurar parcial o totalmente los despachos en el mismo día, lo cual deberá ser atendido obligatoriamente por el **CONCESIONARIO**.

En todo caso, EL **CONCESIONARIO** será responsable frente a **TRANSMILENIO S.A.** por la programación de la operación, aún cuando subcontrate esta actividad, en consecuencia, no podrá eximirse de la misma aduciendo fallas o incumplimientos de su subcontratista y/o de su asistente técnico.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 97. PROGRAMACIÓN DE LA OPERACIÓN NO TRONCAL, EN RUTAS COMPARTIDAS:

La programación de los servicios de operación no troncal en rutas compartidas está a cargo de EL **CONCESIONARIO** de **Operación Zonal**, en forma conjunta, con el **CONCESIONARIO** con quien comparta rutas.

Los **Concesionarios** de las rutas compartidas, directamente de común acuerdo, o a través de un tercero subcontratado al efecto, elaborarán mínimo bimestralmente el Programa de Operación No Troncal (PSONT), con base en los estándares establecidos en el Manual de Operación y en el Manual de Niveles de Servicio. Este Programa deberá ser suscrito por los asistentes técnicos presentados por cada uno de ellos en sus propuestas. El procedimiento para la implementación del programa y demás reglas a que se refiere la cláusula precedente son aplicables en las rutas compartidas.

La elaboración de la programación debe garantizar la distribución equitativa y proporcional entre los **Concesionarios** de las rutas compartidas de la **Flota** en cuanto a **Frecuencias** y horarios.

En todo caso, EL **CONCESIONARIO**, en forma conjunta con los demás operadores, será responsable frente a **TRANSMILENIO S.A.** por la programación de la operación, aun cuando subcontrate esta actividad, en consecuencia, no podrá eximirse de la misma aduciendo fallas o incumplimientos de su subcontratista y/o de su asistente técnico.

CLÁUSULA 98. PROGRAMACION DE LA OPERACIÓN NO TRONCAL

Los **Concesionarios** de las rutas **No Troncales** elaborarán bimestralmente el Programa de **Operación No Troncal** (PSONT), con base en los estándares establecidos en el Manual de Operación y en el Manual de Niveles de Servicio. Este Programa deberá ser suscrito por el asistente técnico contratado por los **CONCESIONARIOS** en los términos establecidos en el pliego de condiciones de la licitación TMSA-LP-004-2009 de 2009 y en este **Contrato.**

La elaboración de la programación debe garantizar la distribución proporcional entre los **Concesionarios** de la **Operación No Troncal** en cuanto a **Frecuencias** y horarios.

En todo caso, EL **CONCESIONARIO**, en forma conjunta con los demás operadores, será responsable frente a **TRANSMILENIO S.A.** por la programación de la operación, aun cuando subcontrate esta actividad, en consecuencia, no podrá eximirse de la misma aduciendo fallas o incumplimientos de su subcontratista y/o de su asistente técnico.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 99. RESPONSABILIDAD EN LA PROGRAMACION DE LAS RUTAS COMPARTIDAS Y DE OPERACIÓN TRONCAL.

El **CONCESIONARIO** es solidariamente responsable, junto con los **Concesionarios** con los cuales comparta rutas, y con los de operación troncal, frente a la prestación del servicio en las condiciones previstas en el presente **Contrato**, así como por los daños y perjuicios que cause a **TRANSMILENIO S.A.** y/o a terceros con ocasión de la programación y control de la operación.

Cuando los concesionarios de rutas compartidas no efectúen la programación de una ruta en el período señalado en la cláusula anterior, el ente gestor realizará esta labor por una sola vez asumiendo los costos que ello genere. Si el incumplimiento persiste, **TRANSMILENIO S.A.** hará directamente la programación mediante la figura que determine, a nombre de los concesionarios por un período de un año y descontará veinte salarios mínimos mensuales vigentes (20 SMLMV) por ruta programada de la remuneración que reciban los concesionarios en el siguiente pago después de registrado el incumplimiento

Si finalizado el año anteriormente referido los concesionarios no realizan la programación en el período siguiente, **TRANSMILENIO S.A.** continuará realizando esta programación por un año más, y así sucesivamente, hasta que los concesionarios cumplan con dicha obligación.

El valor anual por ruta programada será el correspondiente a veinte salarios mínimos mensuales vigentes (20 SMLMV) por cada uno de los concesionarios que compartan la ruta.

CLÁUSULA 100. PROGRAMACIÓN TRONCAL

TRANSMILENIO S.A., con la participación activa de los **Concesionarios** de **Operación Troncal** del **SITP**, determinará periódicamente el **Programa de Servicios de la Operación Troncal**, previo agotamiento del siguiente procedimiento:

- TRANSMILENIO S.A. enviará bimestralmente al **CONCESIONARIO de Operación Troncal,** un informe de la planeación de la programación con las características generales del sistema, para la operación troncal del bimestre siguiente, en el cual se definirán los planes de operación y para cada uno de ellos los servicios, el rango de frecuencia de los mínimo y máximo para cada una de las franjas horarias, el tiempo de ciclo y las restricciones operacionales.

- El **CONCESIONARIO** tendrá un máximo de ocho (8) días corrientes, contados a partir de la fecha en que el ente gestor envíe el informe al que hace referencia el anterior párrafo, para presentar ante **TRANSMILENIO S.A.** las tablas horarias para cada plan de operación, que sugiere adoptar para la expedición del **Programa de Servicios de Operación**. La anterior tabla deberá expresar como mínimo, las horas exactas, los minutos y los segundos para el inicio de cada viaje, y en la medida de lo posible, informará la hora precisa de parada en cada una de las estaciones previstas para cada servicio, la asignación de cada vehículo a cada operador, el número de kilómetros pagos por operador, kilómetros en vacío y número de vehículos en **Patio de Operación Troncal**. Si el **CONCESIONARIO** no envía sus sugerencias en el término estipulado no le asistirá derecho para pedir ninguna modificación.

A partir de las tablas horarias sugeridas por cada uno de los **Concesionarios** si las hubiere, con el Comité de Concesionarios Troncales del **SITP**, conformado por tres (3) representantes de **TRANSMILENIO S.A.** y uno (1) por cada **CONCESIONARIO** de operación troncal, regulado en la siguiente cláusula del presente **Contrato**, se analizará el cumplimiento de las especificaciones y rangos mínimos establecidos en el informe de planeación preliminar, así como la compatibilidad de la programación sugerida por los diferentes concesionarios de operación troncal del **SITP**, y se verificará que en todo el periodo de operación los **intervalos** programados estén dentro de los límites exigidos en el P.S.O. Los posibles conflictos operativos entre las programaciones sugeridas por los diferentes concesionarios de la operación troncal, y entre éstas y el informe de planeación preliminar, deberán procurar ser resueltos por el comité. De así lograrse, la tabla horaria resultante será la adoptada por TRANSMILENIO S.A.; en caso contrario la tabla horaria definitiva la adoptará dicho director buscando optimizar en lo posible la operación del SITP.

PARÁGRAFO. La presente Cláusula se refiere exclusivamente a la operación troncal, por lo cual su inclusión en el presente contrato se realiza para efectos meramente informativos.

TRANSMILENIO S.A. informará al **CONCESIONARIO** de operación troncal, por lo menos con una (1) semana de anticipación a la iniciación del bimestre programado, el programa de servicios de operación que deberá cumplir en virtud del presente **Contrato**.

Cuando se precise optimizar el uso de la Flota al servicio del Sistema, o cuando así lo requieran las necesidades del servicio, **TRANSMILENIO S.A.** podrá a su criterio solicitarle al **CONCESIONARIO** el cumplimiento de programas de servicio de operación que involucren recorridos sobre troncales del **SITP** diferentes a las que son usualmente servidas por el **CONCESIONARIO.**

TRANSMILENIO S.A. podrá revisar el programa de servicios de operación durante el mismo bimestre en que esté siendo aplicado, cuando se identifiquen desajustes en el equilibrio de la oferta y la demanda de los servicios o cuando se identifiquen necesidades del servicio que deban ser atendidas mediante la reprogramación de la operación, caso en el cual deberá comunicar al **CONCESIONARIO** las variaciones introducidas al programa de servicios de operación bimestral establecido conforme al procedimiento previsto en los numerales anteriores de la presente cláusula, con una anticipación previa mínima de una (1) semana a la fecha en la cual dichas variaciones empiecen a tener vigencia.

En todo caso, **TRANSMILENIO S.A.** podrá modificar las frecuencias dentro de los parámetros que se establezcan en el Reglamento de Operación del **SITP,** con el objeto de servir adecuadamente los cambios temporales o transitorios en la demanda que se susciten por causas coyunturales que afecten la movilidad de los habitantes de la ciudad. En estos casos, **TRANSMILENIO S.A.** podrá ordenar despachos adicionales en el mismo día, que deberán ser atendidos obligatoriamente por el **CONCESIONARIO.**

CLÁUSULA 101. COMITÉ DE CONCESIONARIOS DEL SITP

A. COMITÉ DE CONCESIONARIOS CON OPERACIÓN ZONAL DEL SITP

El comité de **Concesionarios con operación zonal** del **SITP** estará conformado por todos los operadores que tengan a cargo operación zonal en el **SITP.** Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por **TRANSMILENIO S.A.**

B. COMITÉ DE CONCESIONARIOS CON OPERACIÓN DE ALIMENTACIÓN

El comité de **Concesionarios con operación de alimentación del SITP** estará conformado por todos los operadores del **SITP** con rutas alimentadoras integradas al sistema troncal. Los procedimientos, reuniones y mayorías de dicho comité serán establecidos y reglamentados por **TRANSMILENIO S.A.** Los concesionarios del SITP con operación de alimentación deberán adherirse al comité de operación de alimentación existente.

CLÁUSULA 102. CONDICIONES DE LA OPERACIÓN

El inicio del recorrido y, en general, toda la operación se efectuará mediante la realización de todas las actividades que derivan en la movilización de los vehículos con el objetivo de cumplir con el **Plan de Operación** establecido por el **CONCESIONARIO**, sea en forma individual o conjunta para las rutas compartidas y la **Op ración Troncal** aprobada por

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

TRANSMILENIO S.A., conforme a lo señalado en el Manual de Operación y en el Manual de Nieles de Servicio y se cumpla la finalidad de la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad, fiabilidad, calidad y eficiencia.

Es responsabilidad del **CONCESIONARIO** realizar y garantizar que su personal, llevará a cabo todas las actividades necesarias para que la operación del sistema se cumpla bajo las condiciones de operación previstas.

CLÁUSULA 103. NIVELES DE SERVICIO.

El **CONCESIONARIO** tiene la responsabilidad y la obligación de cumplir con los **Niveles d Servicio** establecidos en el Manual de **Niveles de Servicio** y con cualquier otro establecido en este **Contrato**, en el pliego de condiciones de la licitación 004 de 2009, sus proformas y anexos.

CLÁUSULA 104. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LA OPERACIÓN

Para garantizar la optimización en el consumo de combustible y de minimizar los efectos ambientales de la operación en el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP**, el **CONCESIONARIO** deberá desarrollar los Planes y Programas de Desempeño Ambiental así como un Programa de Gestión Ambiental acorde con la normatividad vigente sobre la materia.

CAPÍTULO 16. CENTROS DE CONTROL

CLÁUSULA 105. SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN

Los vehículos que conforman la **Flota** del **Sistema Integrado de Transporte Público d Bogotá SITP** deberán ser dotados de una **Unidad Lógica** de localización, procedimiento y transmisión de voz y datos que cumpla las características técnicas requeridas para interactuar con el sistema de control de la operación del **CONCESIONARIO** o de la asociación de Concesionarios o del Comité de Concesionarios de operación troncal, según sea el caso, recibir las señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita al centro de control impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo dentro del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.**

De igual manera, debe permitir la comunicación efectiva con el **Centro de Control d l Ente Gestor** para efectos de las labores de supervisión, control y vigilancia que le corresponden al **Ent Ge tor.**

El control de la operación es una función de **TRANSMILENIO S.A.,** quien podrá ejercerla directamente o a través de interventorías, auditorías o terceros contratados para esta finalidad. En este sentido, el **SIRCI** proveerá todas las herramientas tecnológicas para garantizar dicho control.

CLÁUSULA 106. CENTROS DE CONTROL

- **Centro de Control del Ente Gestor:** Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de TRANSMILENIO S.A. en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el Concesionario del SIRCI donde converge la información del SIRCI, para que el ente gestor pueda ejercer sus funciones de planeación y control global de la operación, así como de programación, operación y gestión de los servicios troncales. Este Centro de Control será operado por TRANSMILENIO S.A.

- **Centros de Control Zonales:** Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de cada uno de los operadores zonales en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el Concesionario del SIRCI para que el CONCESIONARIO pueda ejercer sus funciones de programación, operación y gestión de las rutas no troncales, en los términos establecidos en el presente Contrato. Estos Centros de Control serán operados por los operadores zonales.

Para la operación zonal, el **CONCESIONARIO** deberá desarrollar las funciones de programación de horarios en diferentes rutas preprogramadas, localización del vehículo en la ciudad y en rutas definidas, identificación del conductor, asignación de servicios preprogramados, control de **Frecuencias** y de horarios, acciones de regulación (adición y eliminación de buses), excesos de velocidad y tiempos de operación, con la infraestructura (hardware y software) implementada en el **Centro de Control Zonal** por el **Concesionario** del **SIRCI**.

CAPÍTULO 17. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL CONCESIONARIO

CLÁUSULA 107. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y GOBIERNO CORPORATIVO

El **CONCESIONARIO** tiene responsabilidad en la definición e implementación de su estructura organizacional, administrativa, de dirección y financiera la cual debe ser idónea y adecuada para asegurar el cumplimiento del objeto del presente **Contrato** y la prestación del servicio de transporte que él envuelve. La estructura administrativa deberá

corresponder con la presentada en la propuesta, al igual que las reglas del gobierno corporativo, que deben responder a los criterios de democratización ofertados.

Con la suscripción del presente **Contrato**, el **CONCESIONARIO** se compromete a establecer normas, prácticas y procedimientos para regular los derechos y obligaciones de los accionistas o de sus diferentes participantes, las reglas para garantizar la permanencia, sostenibilidad y protección de los **Propietarios**, las reglas por la toma de decisiones, mecanismos de control interno que garanticen la calidad de su gestión administrativa, financiera, contable y códigos de ética que se ajusten a principios y reglas de gobierno corporativo.

CLÁUSULA 108. DESEMPEÑO ADMINISTRATIVO DEL OPERADOR

El **CONCESIONARIO** ejercerá la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño afecta la prestación de un servicio público. En todo caso, en virtud del presente **Contrato** el **CONCESIONARIO** asume con **TRANSMILENIO S.A.** los siguientes compromisos mínimos de gestión y desempeño administrativo:

108.1. Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial necesarias para el adecuado desarrollo de la operación, establecer los controles internos qu permitan verificar su cumplimiento, y asumir los riesgos de salud y profesionales que se deriven de la inobservancia de las normas vigentes en la materia en relación con las personas que se vinculen al desarrollo de la operación.

108.2. Proveer a **TRANSMILENIO S.A.** toda la información que ésta le solicite y que sea necesaria para la adecuada planeación y control del Sistema.

108.3. Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio electrónico, un inventario vehicular con una hoja de vida de cada uno de los vehículos, conforme a lo señalado en el Manual de Operación, el cual deberá permanecer en la sede de operación del **CONCESIONARIO** y a disposición de **TRANSMILENIO S.A.** durante toda la vigencia del **Contrato.**

108.4. Mantener en línea y para consulta de **TRANSMILENIO S.A.**, una hoja de vida de cada uno de los conductores, en la que se detallen los kilómetros recorridos, quejas recibidas, accidentes, multas, certificación de calificación y entrenamiento, la cual deberá permanecer en la sede de operación del **CONCESIONARIO** y a disposición de **TRANSMILENIO S.A.**, durante toda la vigencia del **Contrato** . La información deberá actualizarse de manera mensual.

108.5. Implementar y desarrollar de manera permanente y continua durante la vigencia del presente **Contrato,** un programa de capacitación de su personal, en especial, de sus conductores y del personal de mantenimiento.

Los costos de la capacitación y cursos, así como el de los exámenes médicos y sicológicos correrán por cuenta del **CONCESIONARIO**.

CLÁUSULA 109. TARJETAS DE CONDUCCIÓN DEL SITP.

TRANSMILENIO S.A. es el encargado de aprobar el procedimiento para la expedición por parte del **CONCESIONARIO** de las tarjetas de conducción del **"Sistema Integrado d Transporte Público de Bogotá- SITP"**, a los conductores que hubieren cumplido satisfactoriamente los cursos de conocimiento y capacitación, y que cumplan con las condiciones físicas y sicológicas necesarias que garanticen la seguridad del servicio, valoradas en instituciones aprobadas por **TRANSMILENIO S.A.** Para este fin, **TRANSMILENIO S.A.** determinará las condiciones mínimas requeridas para ser conductor del **SITP**, entre las que se incluirán como mínimo:

109.1. Tener la licencia de conducción vigente.

109.2. No haber tenido un número de infracciones que conlleve la suspensión o cancelación de las licencia de conducción.

109.3. No haber sido sancionado por conducir en estado de embriaguez.

109.4. No tener deudas vigentes con la autoridad de tránsito de Bogotá.

CLÁUSULA 110. SISTEMAS DE INFORMACIÓN CONTABLE Y FINANCIERA DE LA CONCESIÓN

El **CONCESIONARIO** deberá conformar un sistema de información financiera, contable y administrativa, que refleje todos los aspectos de la ejecución del **Contrato,** de acuerdo con los principios de contabilidad de general aceptación en la República de Colombia, que contemple plenamente todas las previsiones contenidas en el Código de Comercio sobre información comercial, y el Decreto Reglamentario No. 2649 de 1993, las normas de Contabilidad Pública, así como las demás normas que modifiquen, reformen, sustituyan o reglamenten las disposiciones antes mencionadas y, conforme al Manual de Contabilización.

El **CONCESIONARIO** llevará sus registros de información administrativa, contable y financiera, en la forma, cantidad y calidad suficientes para el cumplimiento d sus fines y

de acuerdo a la legislación aplicable, teniendo en cuenta las necesidades de información que se prevén en diferentes apartes del presente **Contrato,** y deberá garantizar que la información que se le brinde a **TRANSMILENIO S.A.** sea fiel reflejo de su gestión.

El **CONCESIONARIO** se compromete, con la suscripción de este **Contrato,** a mantener los estándares financieros presentados con su propuesta.

CAPÍTULO 18. SUPERVISIÓN Y CONTROL

CLÁUSULA 111. INTERVENTORÍA Y CONTROL DEL CONCESIONARIO

TRANSMILENIO S.A., directamente o a través de terceros, tendrá el derecho de supervisar técnica y administrativamente el desarrollo y ejecución del **Contrato,** lo que le permitirá acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas y a los documentos e información que soportan la labor del **CONCESIONARIO**, quien no podrá oponer reserva comercial, derechos de autor o acuerdos de confidencialidad internos o con terceros que limiten o impidan que **TRANSMILENIO S.A.**, o el tercero designado por éste, accedan a la información del **CONCESIONARIO** para el ejercicio de sus facultades de supervisión y control.

TRANSMILENIO S.A., con la firma del presente **Contrato,** asume un compromiso de confidencialidad sobre la información a la que tenga acceso, acorde a las previsiones y dentro de las limitaciones legales.

TRANSMILENIO S.A. ejercerá las actividades de vigilancia y control de la ejecución del **Contrato** que le corresponden, directamente o a través de terceros, y tendrá las siguientes facultades básicas:

111.1. Exigir al **CONCESIONARIO** la información que considere necesaria para verificar la correcta ejecución del presente **Contrato** y para ejercer de manera general el control del Sistema. El **CONCESIONARIO** estará obligado a suministrar la información solicitada inmediatamente, a no ser que se convenga un plazo cuando la naturaleza de la información exigida así lo requiera.

111.2. Verificar directamente, o a través de terceros, que el **CONCESIONARIO** cumpla los **Niveles de Servicio** y, en general, las condiciones de ejecución del presente **Contrato,** según los términos en los que se ha convenido la concesión, y requerir al **CONCESIONARIO** para que corrija los incumplimientos.

111.3. Realizar las pruebas que considere necesarias para verificar que los vehículos cumplen con las características técnicas y funcionales exigidas en el present **Contrato**. En caso de que los resultados de estas pruebas impliquen que el vehículo salga del servicio, el **CONCESIONARIO** deberá garantizar la operación y **Niveles de Servicio** por ruta, con la **Flota de Reserva**.

111.4. Verificar mediante visitas o mediante el examen de los documentos que **TRANSMILENIO S.A.** considere pertinentes, las condiciones de cumplimiento de la normatividad vigente y del presente **Contrato** frente a las áreas aprobadas de patios y talleres para la operación no troncal.

111.5. Verificar el cumplimiento de los programas de higiene y seguridad industrial y de capacitación de los conductores y demás personal al servicio del **CONCESIONARIO**.

111.6. En caso de terminación anticipada del **Contrato** por mutuo acuerdo de las partes, adelantar las labores pertinentes para determinar el valor de las compensaciones mutuas.

111.7. En general, vigilar y controlar que el **CONCESIONARIO** cumpla con sus obligaciones para el normal desarrollo y ejecución del presente **Contrato**.

CLÁUSULA 112. AUDITORIA EXTERNA Y CONTROL INTERNO

El **CONCESIONARIO** deberá someter la contabilidad de sus negocios a la revisión y concepto de un auditor externo de reconocida trayectoria, o establecer una revisoría fiscal que desempeñe la labor de auditoría y fiscalización correspondiente.

El **CONCESIONARIO** deberá remitir a **TRANSMILENIO S.A.** los estados financieros en forma trimestral, dentro de los diez (10) días hábiles del mes siguiente al del periodo reportado.

De igual manera deberá enviar mensualmente a **TRANSMILENIO S.A.**, dentro de los cinco (5) primeros días hábiles, un informe contable y de indicadores financieros.

El **CONCESIONARIO** deberá remitir a **TRANSMILENIO S.A.** el dictamen del auditor externo o del revisor fiscal anualmente, a más tardar el 30 de Abril de cada **año**, junto con los estados financieros del ejercicio anual anterior, anexos técnicos, las notas explicativas a los estados financieros y el informe de gestión que presente el **CONCESIONARIO** a su junta directiva para la aprobación de los mencionados estados financieros.

COPIA NO CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

El **CONCESIONARIO** deberá informar anualmente su composición accionaria a **TRANSMILENIO S.A.** De llegar a variar la misma antes de cumplirse el lapso señalado, el **CONCESIONARIO** deberá informar tal variación en el momento en que se presente.

CLÁUSULA 113. PROCESOS DE INSPECCIÓN

TRANSMILENIO S.A. verificará las actividades del **CONCESIONARIO** relacionadas con la ejecución del presente **Contrato**, a través de los siguientes mecanismos, sin perjuicio de su facultad de establecer otras conforme a las necesidades del servicio:

113.1. Interventores: A través de interventores, sean estos designados por **TRANSMILENIO S.A.** de su personal o terceros contratados al efecto, quienes efectuarán labores de inspección, auditoría y supervisión de las distintas actividades a cargo del **CONCESIONARIO** y sin perjuicio de los demás mecanismos que el ente gestor implemente y que son descritos en esta cláusula.

113.2. Inspectores del Sistema: A través de inspectores del Sistema, que sean designados por **TRANSMILENIO S.A.**, se verificará el comportamiento y desarrollo de la actividad del operador. Los informes presentados por los inspectores estarán elaborados con la información de la infracción cometida, y constituirán la prueba de **TRANSMILENIO S.A.** sobre las circunstancias observadas.

113.3. Sistema de control de la operación: TRANSMILENIO S.A. cuenta con un sistema de información y de control, que permita obtener información en línea sobre la operación de los vehículos del **CONCESIONARIO** y la atención de los servicios programados. Los datos resultantes del sistema de control constituirán plena prueba sobre las circunstancias que con ellos se acredite.

113.4. Participación ciudadana: Las quejas formuladas por los usuarios serán un mecanismo de control de **TRANSMILENIO S.A.**, quien implementará los medios para la canalización de dichas inquietudes. Las quejas presentadas podrán ser utilizadas como prueba de una circunstancia, en el caso en que se presenten por escrito, contengan la información que permita identificar al usuario, y la existencia de pruebas testimoniales o documentales para determinar los hechos.

113.5. Encuestas a los usuarios: TRANSMILENIO S.A. podrá contratar, con compañías especializadas, de amplia trayectoria y experiencia, la realización de encuestas a los usuarios del Sistema. Los resultados de dichas encuestas servirán, entre otras cosas, para el control y supervisión sobre la prestación de los servicios por parte del **CONCESIONARIO**. Los resultados de dichas encuestas podrán servir como medio de prueba de los hechos que allí se incluyan.

113.6. Otros: Los demás mecanismos que se implementen en los Manuales y Reglamentos.

CLÁUSULA 114. SUPERVISIÓN Y CONTROL DE LA INFORMACIÓN CONTABLE Y FINANCIERA DE LA CONCESIÓN

El **CONCESIONARIO** deberá entregar a **TRANSMILENIO S.A.**, para que ésta ejerza sus funciones de supervisión, control y vigilancia, la siguiente información:

- Los estados financieros trimestrales debidamente auditados, los que deberán entregarse en línea o en medio magnético en formato PUC (Plan Único de Cuentas) con detalle de los ocho (8) primeros dígitos de la cuenta, los que deberán radicarse en **TRANSMILENIO S.A.** durante los primeros 10 días hábiles del mes siguiente al del periodo reportado.

- Los estados financieros de fin de ejercicio deberán radicarse en **TRANSMILENIO S.A.** a más tardar el 30 de Abril de cada **año**. Estos deberán entregarse en línea o en medio magnético en formato PUC (Plan Único de Cuentas) con detalle de los ocho (8) primeros dígitos de la cuenta.

- El inventario trimestral completo y detallado de todos los bienes incorporados a la concesión y entregados en administración y los demás que se vengan utilizando para el desarrollo de las actividades adelantadas por el **CONCESIONARIO** para el desarrollo de su actividad, el cual deberá radicarse en **TRANSMILENIO S.A.** durante los diez (10) primeros días hábiles del mes siguiente. **TRANSMILENIO S.A.** establecerá los formatos para presentar estos reportes.

- La información adicional que requiera **TRANSMILENIO S.A.**, mediante petición escrita, remitida al **CONCESIONARIO**. **TRANSMILENIO S.A.** únicamente podrá solicitar al **CONCESIONARIO** aquella información que considere conveniente para establecer el adecuado cumplimiento del **Contrato** por parte del **CONCESIONARIO**.

- Un reporte anual de las inversiones operativas (flota, equipos, infraestructura, patios, gastos preoperativos, chatarrización, etcétera) efectuadas en cumplimiento de la ejecución del **contrato**. Para la presentación de dicho reporte **TRANSMILENIO S.A.** pondrá a disposición del **CONCESIONARIO** un formato que deberá diligenciar.

- Un reporte anual del servicio de la deuda del concesionario, indicando las condiciones financieras contratadas. Para la presentación de dicho reporte **TRANSMILENIO S.A.** pondrá a disposición del **CONCESIONARIO** un formato que deberá diligenciar.

CAPÍTULO 19. ASIGNACIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO

CLÁUSULA 115. DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO

La distribución de riesgos del presente **Contrato de Concesión** se basa en la Política Estatal sobre el manejo de riesgo contractual del Estado en proyectos de participación privada en infraestructura y en lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007 y su Decreto Reglamentario 2474 de 2008.

El **CONCESIONARIO** y **TRANSMILENIO S.A,** a partir de la fecha de suscripción del presente **Contrato de Concesión**, asumen los efectos derivados de los riesgos tipificados, estimados y asignados en la Matriz de Riesgos del **Contrato de Concesión** de Operación del **SITP**, anexa al Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009, el cual es parte integral del presente **Contrato**.

El **CONCESIONARIO** como profesional de la actividad del transporte, conoce los beneficios y riesgos de la misma y por ello acepta que la remuneración que recibirá de acuerdo con las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 y en el presente **Contrato de Concesión**, es suficiente para asumir los riesgos a los que está expuesto.

Por lo tanto, no procederán reclamaciones del **CONCESIONARIO** basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueron asumidos por él y consecuentemente, **TRANSMILENIO S.A.** no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al **CONCESIONARIO**, que permita eliminar y/o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentre expresamente pactado en el presente **Contrato de Concesión**.

CLÁUSULA 116. FUERZA MAYOR Y CASO FORTUITO:

Los eventos de fuerza mayor y caso fortuito asegurables se encuentran en cabeza del **CONCESIONARIO** por lo cual deberá contratar las pólizas de seguro correspondientes que cubran adecuadamente estos riesgos.

Los eventos de fuerza mayor y caso fortuito asegurables se encuentran en cabeza del CONCESIONARIO por lo cual deberá contratar las pólizas de seguro correspondientes, que cubran adecuadamente estos riesgos

El **CONCESIONARIO** únicamente estará exonerado del cumplimiento de las obligaciones previstas a su cargo en el presente **Contrato de Concesión**, en los casos de fuerza mayor y caso fortuito, entendidos estos en los términos del artículo 64 del Código Civil, siempre que se demuestre una relación causal, de conexidad directa, entre el hecho y la obligación incumplida. En estos casos el daño emergente no asegurable derivado de actos de terrorismo, guerras o eventos que alteren el orden público, el daño emergente será responsabilidad del contratante y el lucro cesante del **CONCESIONARIO.**

En todo caso, sólo se admitirá el incumplimiento que sea proporcional a la fuerza mayor o al caso fortuito, y entrará el **CONCESIONARIO** a responder por el incumplimiento que no tenga una relación causal proporcional con los hechos alegados para exonerar su responsabilidad.

La ocurrencia de circunstancias que únicamente afecten al **CONCESIONARIO** y que se presenten con ocasión de la Fuerza Mayor o el Caso Fortuito, serán asumidas por el **CONCESIONARIO**, sin que haya lugar a indemnizaciones a favor del perjudicado ni reclamaciones recíprocas entre las partes.

CLÁUSULA 117. VARIACIÓN DE LA TARIFA

El Decreto 309 de 2009, "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transport Público para Bogotá, D.C., y se definen políticas y criterios para su implantación" establece que la fijación de la tarifa y sus actualizaciones estará sujeta exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario del **SITP**, los cuales hacen parte de los **Contratos de Concesión** de los agentes del **SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -SITP.**

CLÁUSULA 118. EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO

Las partes aceptan de manera expresa la tipificación, estimación y distribución de riesgos contenida en la Matriz de Riesgos del **Contrato de Concesión** de Operación del **SITP**, la cual fue efectuada dentro del proceso de Licitación Pública No. TMSA-LP-004-2009 de 2009, y es parte integral del presente **Contrato**, por lo tanto, cualquier costo, sobrecosto, indemnización o reconocimiento a cualquier título que pudiera llegar a generarse por la realización de los mismos, lo entienden plenamente recompensado a través de la participación en los beneficios derivados de la explotación económica del servicio público de transporte del **Sist ma Integrado de Transport Públic d Bogotá -SITP** que

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

TRANSMILENIO S.A. ha concedido al **CONCESIONARIO** conforme a lo previsto en el presente **Contrato**.

Por lo anterior, el **CONCESIONARIO** no podrá solicitar ningún tipo de compensación, reclamación o ajuste, derivados del desarrollo, ejecución o interpretación del presente **CONTRATO** o de la asignación de riesgos que le corresponda.

Adicionalmente, el **CONCESIONARIO** reconoce que para efectos de su remuneración y su equilibrio económico este **Contrato** es único y autónomo y en consecuencia no se complementa ni interpreta con otros **Contratos** de concesión y operación del **Sistema Int grado de Transporte Público de Bogotá - SITP** como fuente de limitación y aumento de obligaciones o derechos.

PARÁGRAFO. TRANSMILENIO S.A. podrá convocar un arbitramento técnico, en los términos previstos en la Cláusula 179 y concordantes del presente **Contrato** con el fin de que se revisen los costos y las tarifas de remuneración de operadores, para que eventuales eficiencias sean trasladadas a la tarifa al usuario. En todo caso este arbitramento será obligatorio cada cuatro (4) años durante la etapa operativa de la concesión. A partir del año doce (12) o cuando la normatividad vigente lo exija, el ente gestor podrá modificar las condiciones de tipología vehicular que deberán cumplir los vehículos.

CLÁUSULA 119. RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL.

119 – 1. RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL POR LA ENTRADA EN OPERACIÓN DE LOS PROYECTOS DEL TREN DE CERCANÍAS, DEL METRO, O DE CUALQUIER OTRO MODO DE TRANSPORTE Y/O DE NUEVAS TRONCALES DEL SITP.

El concesionario, con la firma del presente contrato, expresamente declara conocer de la existencia de los proyectos del Tren de Cercanías, del Metro, y de la posibilidad de nuevas troncales del SITP y acepta, igualmente, en forma libre, voluntaria y expresa, las fórmulas que a continuación se establecen como mecanismo idóneo y suficiente para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato, en el evento de que la entrada en operación de los modos férreos o las nuevas troncales antes mencionados ocasione su rompimiento total o parcial.

Para estos efectos se acuerda que la entrada en operación de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte genera como único efecto económico en el concesionario, la pérdida de sus inversiones en la flota que deba ser retirada del servicio y que no haya cumplido la vida útil prevista en el presente contrato.

Como consecuencia de lo anterior, sobre esta flota las partes deberán realizar, como mínimo, las siguientes acciones tendientes a evitar la desintegración física total de la misma:

1. TRANSMILENIO S.A. informará al concesionario las rutas y flota que deben ser retirados del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos. La flota que se retirará del servicio será aquella que en dicho momento tenga una menor vida útil remanente.

   En cuanto a la tipología, el Gestor realizará un análisis sobre la tipología de bus que debe imperar en la operación y por defecto la tipología de flota susceptible a reducir.

   En cualquier caso el retiro de cualquier vehículo por necesidad de reducción de oferta debe ser aprobado por el Gestor.

2. Reasignación al interior de la zona de operación: El concesionario y/o TRANSMILENIO S.A. podrán pedir la reasignación de la flota al interior de la zona en caso de que se detecten necesidades de movilización insatisfechas en la misma. Esta reasignación seguirá el procedimiento descrito en el contrato para incorporación de flota nueva.

3. Reasignación en otras zonas de operación: TRANSMILENIO S.A. podrá pedir la reasignación de la flota en zonas distintas de operación en caso de que se detecten necesidades de movilización insatisfechas fuera de la misma. En estos casos, los concesionarios de las zonas con demanda insatisfecha se encontrarán obligados a comprar la flota con vida útil remanente, de conformidad con la fórmula establecida en la presente cláusula.

4. El concesionario podrá vender la flota a terceros o utilizarla en otras actividades de su interés, siempre y cuando se garantice que estos vehículos no serán utilizados para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Capital o en otros municipios del país salvo que la normatividad vigente los permita y que exista un concepto técnico de la autoridad de transporte del municipio al que ingresaría el vehículo que así lo autorice.

En caso de que TRANSMILENIO S.A. certifique la imposibilidad de adelantar las acciones mencionadas en los numerales 2 y 3, y el concesionario manifiesta que no tiene interés en la venta de la misma o la utilización en otras actividades, se aplicará la siguiente fórmula como mecanismo idóneo y suficiente para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato:

Para el caso de la operación Troncal:

$$VRVEH_k = \left[(A \times T^2) + (B \times T) + C\right] \times TMV_k$$

Donde:

VRVEHk: Valor de salvamento (en pesos) que debe pagarse al operador por los vehículos de operación troncal que deban ser retirados del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos.

TMVk: Remuneración por vehículo troncal vinculado al **SITP** por el concesionario, expresada en pesos por mes. Hace referencia a la variable TMVTk que corresponde al valor remunerado por el vehículo tipo "k" a compensar por vida útil remanente en el momento de ser retirado del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos.

k: Indica el tipo de vehículo, a saber: Articulado, Biarticulado, Bus dual de 80 pasajeros.

Se debe considerar que a partir de la primera revisión de TMVT en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

T: Edad del vehículo en años o fracción de año (máximo 12 años).

A, B y C son constantes que dependen del tipo de vehículo, a saber:

Tipo de Vehículo		A	B	C
Articulado	Bus 150 Pax	-0,262	-2,984	73,536
Biarticulado	Bus 250 Pax	-0,267	-3,047	75,012
Bus 80 pax dual	Bus 80 pax dual	-0,295	-3,361	82,812

Para el caso de operación No Troncal:

$$VRVEH_k = \left[(D \times T^2) + (E \times T) + F\right] \times TMV_k$$

Donde:

VRVEHk: Valor de salvamento (en pesos) que debe pagarse al operador por los vehículos de operación No troncal que deban ser retirados del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos.

TMVk: Remuneración por vehículo No troncal vinculado al SITP por el concesionario, expresada en pesos por mes. Hace referencia a la variable TMVZk que corresponde al valor remunerado por el vehículo tipo "k" a compensar por vida útil remanente en el momento de ser retirado del servicio con motivo de la entrada en operación de nuevas troncales del SITP o de los modos férreos.

k: Indica el tipo de vehículo, a saber: Buseta, Microbus y Bus.
Se debe considerar que a partir de la primera revisión de TMVZ en el cuarto (4) año de operación, la remuneración por vehículo se diferenciará por tipología de vehículo, revisión aplicable y tipo de combustible o fuente de energía empleado.

T: Edad del vehículo en años o fracción de año (máximo 12 años).

D, E y F son constantes que dependen del tipo de vehículo, a saber:

Tipo de Vehículo		D	E	F
Microbus	Bus 19 Pax	-0,248	-2,830	69,672
Buseta	Bus 40 Pax	-0,262	-2,992	73,632
Bus	Bus 48-60 pax	-0,267	-3,051	75,060
Bus	Bus 80 – 90 Pax	-0,280	-3,194	78,648

PARÁGRAFO 1. En caso de que durante la vigencia de la concesión, el Distrito construya nueva infraestructura para la operación troncal del SITP, los concesionarios de la operación zonal tendrán la obligación de presentar una oferta al Ente Gestor para participar en la operación troncal del Sistema. Esta oferta configura un derecho de preferencia para participar en dicha operación troncal.

En caso de que no haya acuerdo frente a la propuesta de los concesionarios y TRANSMILENIO S.A. decida iniciar un proceso de selección para la adjudicación de la flota de operación troncal, se garantizará en todo caso el restablecimiento de la ecuación económica del contrato en los términos señalados en la presente cláusula.

PARÁGRAFO 2. En caso de que se decida aplicar las fórmulas para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato, lo que implica la no ejecución de las acciones mencionadas en los numerales 2, 3 y 4 de la presente cláusula, se procederá de la siguiente forma:

a. Se calculará empleando las fórmulas enunciadas el valor de salvamento de los vehículos que deben ser retirados del servicio por entrada en operación de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte.

b. El valor a compensar al concesionario así calculado deberá pagarse por el ente gestor en un plazo máximo de un año contado a partir del mes en que se ejecute: (i) la desintegración y retiro de los vehículos del servicio o (ii) la entrega al ente Gestor, o (iii) entrega a los concesionarios u operadores de nuevas troncales, del metro o de cualquier otro modo de transporte, que genere la reducción de oferta objeto de compensación. Desde la fecha en que se genere la obligación de pago por parte del ente gestor hasta la fecha en que efectivamente se realice se reconocerán intereses corrientes a una tasa del DTF + 4 puntos.

119 – 2. RESTABLECIMIENTO DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL POR RETRASOS EN LA IMPLEMENTACIÓN.

El riesgo de que existan retrasos en la implementación del Sistema es del concesionario. El único caso en el cual el Ente Gestor asumirá el riesgo de retrasos en la implementación será cuando éste dé instrucciones al concesionario para que ingrese vehículos nuevos al servicio, seis (6) meses antes de la entrada en operación (Cláusula 79 del contrato), y que el concesionario efectivamente los vincule al sistema sin que puedan operar. Frente a los vehículos de transporte público colectivo actual que se vinculen al SITP no se asume un riesgo de retrasos en la implementación dado que de solicitarse y no poder ingresar a la operación, esta flota deberá seguir siendo utilizada en la prestación del servicio de transporte público colectivo.

En el caso de vehículos nuevos el concesionario acepta, de forma libre, voluntaria y expresa, las fórmulas que a continuación se establecen como mecanismo idóneo y suficiente para restablecer en forma única, completa e integral la ecuación financiera del contrato, ante el mencionado evento.

Formula de compensación riesgo de implementación - Para el caso de la Operación Troncal:

Se remunerarán los vehículos nuevos vinculados al Sistema por instrucción del Ente G stor y que no puedan operar por circunstancias ajenas al concesionario, reconociendo

en la remuneración semanal del concesionario por la prestación del servicio el valor a remunerar por vehículo en operación TMVTk.

TMVTk: Remuneración por vehículo tipo k en operación que se fija en el pliego de condiciones ajustada y revisada, vigente en el momento del cálculo, expresada en pesos por mes.

k: Hace referencia al tipo de vehículo perteneciente a la operación troncal, a saber: articulado, biarticulado y bus dual de 80 pasajeros.

Formula de compensación riesgo de implementación - Para el caso de la Operación No Troncal:

Se remunerarán los vehículos nuevos vinculados al Sistema por instrucción del Ente Gestor y que no puedan operar por circunstancias ajenas al concesionario, reconociendo en la remuneración semanal del concesionario por la prestación del servicio el valor a remunerar por vehículo en operación TMVZk.

TMVZk: Remuneración por vehículo tipo k vinculado al SITP, expresada en pesos por mes, ajustada y revisada, vigente en el momento de cálculo.

k: Subíndice que hace referencia al tipo de vehículo operando (microbús, buseta, bus).

CLÁUSULA 120. RESPONSABILIDADES FRENTE A TERCEROS

La responsabilidad civil contractual y extracontractual del **CONCESIONARIO** frente a terceros, es la que surja de la legislación aplicable en cada caso. El **CONCESIONARIO** es el responsable de los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, las de sus bienes muebles e inmuebles o la de los bienes muebles e inmuebles que estén bajo su administración, la derivada de la operación, la causada por el personal por él empleado, contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o 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, contratistas o subcontratistas, y bienes.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CAPÍTULO 20. MULTAS

CLÁUSULA 121. IMPOSICIÓN DE MULTAS

TRANSMILENIO S.A. podrá imponer las multas correspondientes de acuerdo con lo previsto en las cláusulas incluidas en el presente capítulo en los eventos en que el **CONCESIONARIO** incumpla las obligaciones, requisitos, parámetros y responsabilidades en cuanto a los plazos, estándares o condiciones establecidos en el **Contrato de Concesión** y en los manuales anexos al mismo.

La multa será impuesta mediante acto administrativo motivado, previo el seguimiento de un procedimiento cuya finalidad es garantizar el derecho de defensa y el debido proceso del **CONCESIONARIO**.

Las multas se causarán a partir de la fecha prevista para el cumplimiento de la obligación y hasta que cese el respectivo incumplimiento.

En todo caso y para efectos la tasación, en ningún evento se impondrán multas por un valor total acumulado que supere el diez por ciento (10%) del valor total de los ingresos que por todo concepto perciba el **CONCESIONARIO** con ocasión del presente **Contrato**, durante el mes en que se haya causado la sanción correspondiente.

La introducción, modificación o supresión de multas no afectará las multas que se hayan impuesto hasta el día en que aquellas sean vinculantes y exigibles.

Las multas estarán expresadas en el salario mínimo legal mensual vigente para el momento en el que se esté aplicando.

En los manuales expedidos por **TRANSMILENIO S.A.** se identificará e individualizará las conductas generadoras de multas por concepto de servicio al usuario, teniendo en cuenta las quejas y reclamos que reciba por parte de los usuarios, y las conductas que observe en el **CONCESIONARIO** o sus empleados, representantes y dependientes, que puedan afectar el grado de satisfacción de los usuarios con el Sistema.

CLÁUSULA 122.- MULTAS ASOCIADAS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AL USUARIO.

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato** , manuales y reglamentos emitidos por **TRANSMILENIO S.A.**, relacionadas con la prestación del servicio en condiciones de calidad, continuidad y seguridad para los usuarios, y en especial cuando con la conducta

del **CONCESIONARIO** o de sus empleados, agentes o dependientes, contratistas o subcontratistas, se desconozcan los principios de igualdad de acceso, respeto y dignidad de los usuarios, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer una multa diaria, de acuerdo con lo previsto en la presente cláusula sin sujeción a condición alguna diferente de la ocurrencia de los supuestos fácticos que dan lugar a la imposición de la multa, y sin requerirse declaración alguna de autoridad judicial o extrajudicial de cualquier naturaleza.

Por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer una multa diaria de hasta veinte (20) salarios mínimos mensuales, mientras subsista el incumplimiento.

Las multas asociadas específicamente a las actividades y a las obligaciones del **CONCESIONARIO** están contenidas en los distintos Manuales que constituyen el régimen técnico del presente **Contrato de concesión**.

De igual manera, en los **Manuales** de expedidos por **TRANSMILENIO S.A.** se identificará e individualizará las conductas generadoras de multas por concepto de servicio al usuario, teniendo en cuenta las quejas y reclamos que reciba por parte de los usuarios, y las conductas que observe en el **CONCESIONARIO** sus empleados, representantes y dependientes, que puedan afectar el grado de satisfacción de los usuarios con el Sistema.

CLÁUSULA 123.- MULTAS ASOCIADAS A LA OPERACIÓN.

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato**, respecto de la operación del servicio de transporte público de pasajeros dentro del **Sistema Integrado de Transporte Público**, el control de la operación o los niveles del servicio, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer multas bajo las siguientes condiciones:

Por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer una multa diaria mientras subsista el incumplimiento.

Las causales de multa asociadas a la operación estarán contenidas, según corresponda, en el Manual de Operación y en el Manual de Niveles de Servicio, principalmente, sin perjuicio de otras que puedan estar contenidas en otros manuales.

Adicionalmente, son causales para la imposición de multas asociadas a la operación, las siguientes:

123.1. Dará lugar a multa diaria de hasta cincuenta (50) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación, las siguientes conductas:

123.1.1. Incumplir la obligación de efectuar la programación y operación en la forma prevista en este **Contrato** y en el Manual de Operación.

123.1.2. Incumplir la obligación de efectuar el control de la operación, conforme a los lineamientos previstos en este **Contrato** y al Manual de Operación.

123.1.3. No cumplir ni hacer cumplir de sus empleados, agentes, dependientes contratistas o subcontratistas, los manuales y reglamentos vigentes o que llegue a expedir **TRANSMILENIO S.A.**

123.1.4. No cumplir las instrucciones que imparta **TRANSMILENIO S.A.** o no hacerlas cumplir de sus empleados, contratistas, subcontratistas, agentes o dependientes.

123.1.5. No reportar diariamente a **TRANSMILENIO S.A.** la información sobre **Frecuencia** y demás información relevante requerida para efectuar el control respectivo.

123.1.6. No suscribir los acuerdos para realizar la programación y control conjunto en las rutas compartidas.

123.1.7. El incumplimiento del deber del **CONCESIONARIO** de implementar los servicios o las rutas que le sean solicitadas por **TRANSMILENIO S.A.**

123.1.8. El incumplimiento de la obligación de configurar, probar y poner en marcha a través **Concesionario** del **SIRCI** y facilitar la instalación de las unidades lógicas, los equipos de comunicación y control y los demás equipos a bordo. El equipamiento de los vehículos con dichos dispositivos es responsabilidad del **Concesionario** del **SIRCI.**

123.1.9. El incumplimiento del deber de adoptar los protocolos técnicos y de comunicaciones básicos que establezca el **Concesionario** del **SIRCI**.

123.1.10. El incumplimiento del deber de recibir el **Centro de Control**, cuando ello aplique.

COPIA NO CONTROLADA

123.1.11. El incumplimiento del deber de custodia, conservación y buen uso de los equipos, dispositivos, componentes y elementos de a bordo del vehículo.

123.1.12. El incumplimiento del deber de reponer los equipos a bordo del autobús y de los equipos y elementos del centro de control, cuando estos sufran deterioros o presenten fallas por uso inadecuado.

123.1.13. El incumplimiento del deber de constituir y mantener vigentes la garantía única, al anexo de responsabilidad civil, los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidos por la autoridad competente y cualquier de los seguros de que trata este **Contrato.**

123.1.14. El incumplimiento del deber de no realizar instalaciones o intervenciones a los equipos o a los componentes de los equipos y dispositivos a bordo de los autobuses o a os equipos y demás elementos del centro de control, directa o indirectamente o a través de agentes o personas diferentes al **Concesionario** del **SIRCI**.

123.1.15. El incumplimiento de sus obligaciones en materia de adquisición y desintegración física de vehículos de la **Flota** actual de transporte público colectivo.

123.2. Dará lugar a multa diaria de veinte (20) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación, las siguientes conductas:

123.2.1. No elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental a que haya lugar, de conformidad con lo señalado en las normas ambientales y por las autoridades ambientales competentes.

123.2.2. El incumplimiento del deber de tramitar y obtener las licencias y/o permisos de las autoridades competentes que le permitan operar y dar cumplimiento a todas las actividades y obligaciones del **Contrato**.

123.2.3. El incumplimiento del deber de establecer el Programa de Capacitación, incumplir el Programa de Capacitación elaborado, no efectuar las actividades de entrenamiento a su personal y, en general, no cumplir dicho programa satisfactoriamente.

123.2.4. No cumplir las obligaciones relacionados con el mantenimiento de la imagen institucional del **Sistema Integrado de Transporte Público-SITP** determinada por **TRANSMILENIO S.A.**

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, índices, requisitos, obligaciones y responsabilidades relacionadas con la operación del **SITP**, de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula, se someterá a los procedimientos de control y revisión adelantados por **TRANSMILENIO S.A.** Las revisiones y el control de la operación serán adelantadas a través de inspectores de la operación designados por **TRANSMILENIO S.A.**, bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a los garajes de uso habitual del **CONCESIONARIO** como mediante la utilización de los vehículos cuando se encuentren en operación.

CLÁUSULA 124.- MULTAS ASOCIADAS A LA FLOTA.

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato**, relacionados con la obligación de suministrar y mantener la **Flota** y los equipos en las condiciones y según la tipología requerida por el Sistema, salvo que **TRANSMILENIO S.A.** lo hubiere autorizado, en forma previa, expresa y escrita, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer una multa bajo las siguientes condiciones:

Si el incumplimiento subsiste después de los ocho (8) días hábiles siguientes a la generación de la conducta o de la situación causante de la multa, **TRANSMILENIO S.A.** en su calidad de gestor del Sistema, podrá suspender de la operación el vehículo hasta tanto se solucione el incumplimiento.

Las multas asociadas con las obligaciones del **CONCESIONARIO** relativas a la **Flota** del **SITP** reguladas en el Manual de Operación o en otro reglamento estarán contenidas en el mencionado manual o en el reglamento que corresponda.

Adicionalmente, son causales para la imposición de multas asociadas a la **Flota**, las siguientes:

124.1. Dará lugar a multa diaria de cincuenta (50) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación, las siguientes conductas:

124.1.1. El incumplimiento del deber de suministrar la **Flota** prometida con la suscripción del presente **Contrato,** sea nueva o usada. Este incumplimiento será considerado frente a cada vehículo en particular.

124.1.2. El incumplimiento del compromiso de adquisición de **Flota**. Este incumplimiento será considerado frente a cada vehículo en particular.

124.1.3. El incumplimiento del deber de obtener el **Certificado de Vinculación** al **SITP** para los vehículos que lo requieran. Este incumplimiento será considerado frente a cada vehículo en particular.

124.1.4. El incumplimiento del deber de obtener los Certificados de Revisión Técnica establecida por la Autoridad de Transito. Este incumplimiento será considerado frente a cada vehículo en particular.

124.1.5. No cumplir su obligación de mantenimiento de la **Flota** de conformidad con lo previsto en el presente **Contrato** y en el Manual de Operación. Este incumplimiento será considerado frente a cada vehículo en particular.

124.1.6. Efectuar la transferencia de vehículos que se encuentren vinculados a la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá-SITP,** a cualquier título, sin la autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.** Este incumplimiento será considerado frente a cada vehículo en particular.

124.2. Dará lugar a multa diaria de veinte (20) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación, las siguientes conductas:

124.2.1. El incumplimiento del deber de permitir la evaluación y exámenes técnicos a los vehículos que permitan establecer el estado de los mismos al **Ent Gestor**, o a quien este determine.

124.2.2. El incumplimiento del deber de llevar el historial de los vehículos, contentiva del inventario, historia técnica del vehículo junto con todas sus actividades de mantenimientos realizadas a la **Flota.**

124.2.3. El incumplimiento del deber de suministrar los informes requeridos sobre los vehículos en el tiempo establecido por el **Ente Gestor.**

124.2.4. Ejecutar obras de adecuación en los patios y talleres sin tramitar y obtener las licencias, permisos o autorizaciones necesarias.

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades relacionadas con el estado de los vehículos de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula, se someterá a los procedimientos de revisión visual y revisión mecánica adelantados por **TRANSMILENIO S.A.** Las revisiones visual y mecánica serán adelantadas a través de inspectores técnicos designados por **TRANSMILENIO S.A.**, bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a los garajes y talleres de uso habitual del **CONCESIONARIO** como mediante la utilización de los vehículos cuando se encuentren prestando el servicio.

CLÁUSULA 125.- MULTAS ASOCIADAS A TERMINALES ZONALES Y PATIOS DE OPERACIÓN TRONCAL.

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato**, relacionados con la obligación de dotar, administrar y conservar los patios y talleres de **operación troncal**, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer una multa bajo las siguientes condiciones:

Dará lugar a multa diaria de hasta veinte (20) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación el incumplimiento, de cualquiera de las obligaciones previstas en las cláusulas referentes a **Terminales Zonales** y patios de **Operación Troncal** previstas en el presente **Contrato**.

CLÁUSULA 126.- MULTAS ASOCIADAS A LA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DEL CONCESIONARIO.

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere con cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato**, relacionados con las obligaciones de carácter institucional o administrativo, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer una multa bajo las siguientes condiciones:

Dará lugar a multa diaria de hasta treinta (30) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación, las siguientes conductas:

126.1. Omitir el envío de información solicitada por **TRANSMILENIO S.A.**, o enviarla por fuera de los plazos se le hayan establecido para el efecto.

126.2. Obstruir, dificultar o desarrollar cualquier actividad que tenga por efecto impedir o hacer nugatoria las labores de supervisión e inspección de a **TRANSMILENIO S.A.**

126.3. Ocultarle información o suministrar información parcial, equivocada, inexacto o incompleta.

126.4. Cuando se evidencie el ejercicio de prácticas restrictivas de la libre competencia, o que impliquen el abuso de la posición dominante que pueda haber obtenido el **CONCESIONARIO** como resultado del presente **Contrato de Concesión**, o de este en conjunto con otros Contratos relacionados con la funcionalidad del **Sistema Integrado de Transporte Público**.

126.5. Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del **CONCESIONARIO** para prestar oficios en el **Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.**

126.6. Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**

126.7. En caso de que alguna de las personas vinculadas al desarrollo del presente **Contrato** no cuente con el uniforme y la escarapela de identificación, o no cumpla cabalmente con sus funciones.

126.8. En caso de que el **CONCESIONARIO** incumpla con el deber de contratar los seguros de daños para amparar los bienes afectos a la **Concesión.**

126.9. El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones relacionadas con la **Toma de Posesión**, como la no inclusión de las estipulaciones que correspondan en los **Contratos** celebrados por el **CONCESIONARIO**, no permitir el ingreso a sus instalaciones y su administración temporal por **TRANSMILENIO S.A.** y cualquier otra prevista en este **Contrato** con el procedimiento de **Toma de Posesión**.

126.10. Omitir el envío de información financiera y contable en los plazos establecidos en este **Contrato**, la información adicional solicitada por **TRANSMILENIO S.A.**, o enviarla por fuera de los plazos se le hayan establecido para el efecto.

126.11. No permitir al personal de supervisión e inspección de **TRANSMILENIO S.A.** efectuar la revisión de la información financiera y contable.

126.12. Ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.

126.13. Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el **CONCESIONARIO** se encuentra obligado a llevar conforme al presente **Contrato** y que no respondan a los parámetros establecidos en este **Contrato** y en el Manual de Contabilización.

126.14. Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los vehículos y bienes afectos a la **Concesión**

CLÁUSULA 127. MULTAS ASOCIADAS A LA IMAGEN Y PUBLICIDAD.

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere cualquiera de las condiciones previstas en el presente **Contrato** o en los acuerdos que sobre el particular celebre con **TRANSMILENIO S.A.**, respecto de la publicidad en los vehículos, el ente gestor podrá imponer multas diarias de veinte (20) salarios mínimos mensuales por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación.

CLÁUSULA 128. MULTAS ASOCIADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER AMBIENTAL

Si el **CONCESIONARIO** incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato**, relacionados con las obligaciones de carácter ambiental, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer multas diarias, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida, por cada vehículo hasta tanto cese el incumplimiento

Si el incumplimiento subsiste después de los ocho días hábiles siguientes a la imposición de la multa, **TRANSMILENIO S.A.** en su calidad de gestor del Sistema, podrá solicitar del **CONCESIONARIO** la designación o sustitución del responsable administrativo del incumplimiento, lo cual deberá estar contemplado dentro de los estatutos o manuales de trabajo del **CONCESIONARIO**.

TRANSMILENIO S.A. podrá imponer multas diarias por valor equivalente a entre 1 y 50 salarios mínimos mensuales legales vigentes, por cada incumplimiento detectado y hasta que se satisfaga la obligación, sin perjuicio de las sanciones que pueda imponer la autoridad ambiental.

CLÁUSULA 129. SANCIONES A LAS EMPRESAS POR INFRACCIONES DE LOS CONDUCTORES

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Las conductas de los conductores estarán reguladas dentro del Manual de Operación, en el cual se establecerá los hechos sancionables, la sanción a la empresa operadora y el procedimiento para su aplicación.

CLÁUSULA 130. MULTAS ASOCIADAS A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES

Si el **CONCESIONARIO** no cumpliera con cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente **Contrato** diferentes de los regulados de manera específica en otras cláusulas del presente **Contrato**, salvo que **TRANSMILENIO S.A.** lo hubiere autorizado, **TRANSMILENIO S.A.** podrá imponer multas diarias, por cada requisito, obligación o responsabilidad incumplida, por un valor de veinte (20) salarios mínimos mensuales, mientras subsista el incumplimiento

CLÁUSULA 131. PROCEDIMIENTO PARA LA IMPOSICION Y LIQUIDACION DE MULTAS.

La imposición, liquidación y pago de las multas se sujetará al siguiente procedimiento:

TRANSMILENIO S.A. preparará y remitirá al **CONCESIONARIO** un informe de los hechos identificados mediante cualquiera de los mecanismos previstos en el presente **Contrato** que pueden configurar un incumplimiento, con indicación del soporte técnico y jurídico que sustenta el informe y el valor de la multa.

El **CONCESIONARIO** tendrá tres (3) días hábiles a partir del recibo de la comunicación para presentar a **TRANSMILENIO S.A.** sus descargos sobre el informe, anexando los soportes y pruebas que sustenten su respuesta. Cumplido este plazo se convocará a la audiencia prevista en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007.

Si dentro del plazo de que trata el numeral anterior, el **CONCESIONARIO** acepta expresamente el contenido del informe, **TRANSMILENIO S.A.**, mediante acto administrativo, en el que se resumirán las circunstancias de hecho y de derecho de la multa, procederá a imponerla y, en razón al allanamiento voluntario, el valor de la multa al **CONCESIONARIO** se disminuirá en un cuarenta por ciento (40%).

Igualmente se entenderá que hubo allanamiento en el evento de que el **CONCESIONARIO** no formule objeción a la multa dentro del plazo para rendir descargos y, en consecuencia, se hace acreedor al descuento.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Si dentro del plazo de que trata el numeral anterior, el **CONCESIONARIO** objeta la multa, **TRANSMILENIO S.A.** estudiará la defensa y pruebas aportadas por el **CONCESIONARIO** y decidirá si las acepta, evento en el cual se dará por terminado el trámite.

Si **TRANSMILENIO S.A.** no considera aceptables los descargos, procederá a imponer la multa mediante acto administrativo, el cual contendrá el detalle de los hechos que configuran el incumplimiento, la condición o previsión contractual incumplida, los mecanismos de verificación que dan cuenta de la infracción identificando las circunstancias de condición, tiempo y lugar que la determinaron, los descargos rendidos por el **CONCESIONARIO**, el análisis de los mismos y la tasación o cuantificación de la multa que se ha hecho exigible conforme a las previsiones contempladas al efecto en el presente **Contrato**.

En el evento de que el **CONCESIONARIO** que hubiere presentado descargos manifieste por escrito a **TRANSMILENIO S.A.** el allanamiento a la multa, antes de que se profiera el acto administrativo de imposición, el valor de la multa al **CONCESIONARIO** se disminuirá en un veinte por ciento (20%).

El acto administrativo a través del cual imponga la multa será notificado personalmente al **CONCESIONARIO**, a la **Fiducia SITP** y al asegurador.

Si el **CONCESIONARIO** que se hubiera allanado, expresamente o en virtud de su silencio, interpone recursos contra el acto administrativo de imposición de multa, perderá el descuento concedido.

Todas las multas que se causen se pagarán a través de la figura de la compensación, descontándose el valor de las multas de la participación que el **CONCESIONARIO** tenga derecho a obtener derivados de la ejecución del presente **Contrato**, una vez se encuentre en firme el acto administrativo de imposición de la multa. Será función de **TRANSMILENIO S.A.** verificar que se hagan los descuentos correspondientes, de manera oportuna en los periodos de pago de las participaciones previstos en el presente **Contrato.**

En todo caso, el pago o la deducción de dichas multas no exonerarán al **CONCESIONARIO** de su obligación de cumplir plenamente con las responsabilidades y obligaciones que emanen del presente **Contrato**.

El **CONCESIONARIO**, expresamente y en forma voluntaria acepta y autoriza, con la firma del presente **Contrato**, a **TRANSMILENIO S.A.** a solicitar a la FIDUCIA la compensación para el pago de las multas de que trata el numeral anterior.

En el evento en que no sea posible efectuar la compensación, **TRANSMILENIO S.A.** podrá hacer efectiva la garantía única o acudir al cobro coactivo de la misma.

CLÁUSULA 132. DESTINACIÓN DE LAS MULTAS DEL SITP

Los recursos que por concepto de multas sean descontados al **CONCESIONARIO**, constituirán un ingreso del Fondo de Estabilización de Tarifa del Sistema.

CAPÍTULO 21. GARANTÍAS Y SEGUROS

CLÁUSULA 133. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO A CARGO DEL CONCESIONARIO

El **CONCESIONARIO** deberá constituir a favor de **TRANSMILENIO S.A.,** dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma del presente **Contrato de Concesión**, una garantía de cumplimiento que ampare el riesgo de incumplimiento de las obligaciones a su cargo derivadas del presente contrato.

Esta garantía debe mantenerse vigente durante todo el término de vigencia del **Contrato** y de su liquidación y cuando el término para el cumplimiento de la obligación que se garantice de acuerdo con cada cobertura sea prorrogado o extendido de acuerdo con lo previsto en el **Contrato de Concesión**, deberá prorrogarse en el mismo sentido el amparo correspondiente.

No se admitirá en ningún caso, ni será oponible a **TRANSMILENIO S.A.,** la inclusión de cláusulas, disposiciones o previsiones dentro del texto de la garantía o en cualquier otro documento público o privado asociado o relacionado con la misma, que afecten, modifiquen, condicionen, restrinjan o limiten el alcance y contenido de la garantía conforme a lo previsto en este capítulo.

La garantía deberá identificar clara y expresamente el **Contrato de Concesión** amparado con este texto: "La garantía ampara el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas del **Contrato de Concesión** No. 003 de 2010 suscrito con ocasión de la adjudicación de la Licitación Pública TMSA-LP–004 de 2009, convocada por **TRANSMILENIO S.A.**

CLÁUSULA 134. COBERTURA DE LA GARANTÍA

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 4828 de 2008, los riesgos que como mínimo deberá amparar el contratista mediante esta garantía son el cumplimiento de todas sus obligaciones, y el pago de los salarios, indemnizaciones y prestaciones laborales en

las que incurra con motivo de la prestación del servicio. Estos riesgos serán amparados con la garantía de cumplimiento del contrato, bajo las siguientes coberturas:

134.1. Cumplimiento: Cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del contrato, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos sean imputables al contratista garantizado. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado en el contrato garantizado.

134.2. Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. El amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a que esté obligado el contratista garantizado, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del contrato amparado.

CLÁUSULA 135. VALOR AMPARADO POR LA GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO.

La identificación del valor de la garantía, deberá ser expresada en los siguientes términos:

Valor Asegurado cobertura de cumplimiento (valor en millones de pesos constantes del 31/12/09):

ZONA	VALOR GARANTÍA CUMPLIMIENTO POR AÑO
Usaquén	$44.952.000.000
Engativá	$28.197.000.000
Fontibón	$33.310.000.000
San Cristóbal	$35.654.000.000
Suba Oriental	$7.571.000.000
Suba Centro	$37.220.000.000
Calle 80	$12.599.000.000
Tintal - Zona Franca	$5.894.000.000
Kennedy	$27.061.000.000
Bosa	$32.683.000.000

COPIA NO CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

ZONA	VALOR GARANTÍA CUMPLIMIENTO POR AÑO
Perdomo	$7.584.000.000
Ciudad Bolívar	$19.024.000.000
Usme	$19.769.000.000

Esta garantía estará vigente por el plazo de vigencia del contrato y un (1) año más.

CLÁUSULA. 136. VALOR DE LA COBERTURA DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES LABORALES

El valor de la cobertura de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales será el siguiente:

Valor Asegurado cobertura de cumplimiento (valor en millones de pesos constantes del 31/12/09):

ZONA	VALOR COBERTURA POR AÑO
Usaquén	$22.476.000.000
Engativá	$14.099.000.000
Fontibón	$16.655.000.000
San Cristóbal	$17.827.000.000
Suba Oriental	$ 3.786.000.000
Suba Centro	$18.610.000.000
Calle 80	$6.300.000.000
Tintal - Zona Franca	$2.947.000.000
Kennedy	$13.530.000.000
Bosa	$16.342.000.000
Perdomo	$ 3.792.000.000
Ciudad Bolívar	$9.512.000.000
Usme	$9.884.000.000

COPIA NO CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Esta garantía estará vigente por el plazo de vigencia del contrato y tres (3) años más.

CLÁUSULA 137. DIVISIBILIDAD DE LA GARANTÍA:

En los términos del artículo 9º del Decreto 4828 de 2008 modificado por el artículo 2º del decreto 2493 de 2009, la garantía de cumplimiento podrá dividirse en coberturas de un (1) año.

En estos eventos los valores asegurados para la cobertura de cumplimiento por cada período de un (1) año serán los siguientes (valor en pesos constantes del 31/12/09):

Zona	Valor Cobertura para cada período de un (1) año
Usaquén	44.952.000.000,00
Engativá	28.197.000.000,00
Fontibón	33.310.000.000,00
San Cristóbal	35.654.000.000,00
Suba Oriental	7.571.000.000,00
Suba Centro	37.220.000.000,00
Calle 80	12.599.000.000,00
Tintal - Zona Franca	5.894.000.000,00
Kennedy	27.061.000.000,00
Bosa	32.683.000.000,00
Perdomo	7.584.000.000,00
Ciudad Bolívar	19.024.000.000,00
Usme	19.769.000.000,00

Esta garantía estará vigente por el plazo de vigencia del contrato y un (1) año más.

En estos eventos los valores asegurados para la cobertura de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales por cada período de un (1) año serán los siguientes (valor en millones de pesos constantes del 31/12/09):

COPIA NO CONTROLADA

ZONA	VALOR COBERTURA PARA CADA PERÍODO DE UN (1) AÑO
Usaquén	$ 22.476.000.000
Engativá	$ 14.099.000.000
Fontibón	$ 16.655.000.000
San Cristóbal	$ 17.827.000.000
Suba Oriental	$ 3.786.000.000
Suba Centro	$ 18.610.000.000
Calle 80	$ 6.300.000.000
Tintal - Zona Franca	$ 2.947.000.000
Kennedy	$ 13.530.000.000
Bosa	$ 16.342.000.000
Perdomo	$ 3.792.000.000
Ciudad Bolívar	$ 9.512.000.000
Usme	$ 9.884.000.000

Esta garantía estará vigente por el plazo de vigencia del contrato y tres (3) años más.

CLÁUSULA 138. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

7.1.2 CLÁUSULA 138. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El **CONCESIONARIO** deberá constituir una póliza de seguro para cubrir la obligación del **CONCESIONARIO** de asumir la responsabilidad civil extracontractual que le pueda corresponder, con motivo de la ejecución del presente **Contrato de Concesión**, ent ndiendo que dentro de dicho riesgo se encuentran incluidas todas las consecuencias derivadas de los actos, hechos y omisiones del **CONCESIONARIO** y los de sus dependientes, agentes, contratistas o subcontratistas, y el cumplimiento de la obligación de mantener indemne a **TRANSMILENIO S.A.** por las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza, derivadas de daños y/o perjuicios causados a las propiedades o a la vida o integridad personal de terceros con ocasión directa o subsecuente de la ejecución del **Contrato de concesión**.

COPIA NO CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

Esta garantía deberá sujetarse a los términos exigidos en el Decreto 4828 de 2008 para este tipo de seguro. Esta garantía deberá ser constituida por períodos anuales y deberá mantenerse vigente por el plazo de vigencia del **Contrato de Concesión**.

La póliza de responsabilidad civil extracontractual deberá contener adicional a la cobertura básica de predios, labores y operaciones, los siguientes amparos:

- Daño emergente.
- Responsabilidad surgida por actos de contratistas y subcontratistas, salvo en el evento que el subcontratista tenga su propio seguro de responsabilidad civil extracontractual con los mismos amparos aquí requeridos.
- Cobertura del amparo patronal.
- Cobertura de vehículos propios y no propios.

El deducible para el amparo básico será del 10% del valor de cada perdida, sin que nunca pueda superar los 2000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, tal y como lo establece el decreto 4828 de 2008.

El seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos, es un seguro que cubre los daños, lesiones o muerte ocasionados por el vehículo a terceros. Este seguro deberá contener los siguientes amparos:

- Responsabilidad civil extracontractual.
- Daños a bienes de terceros.
- Muerte o lesiones a una o más personas.
- Muerte o lesiones a dos o más personas.
- Protección patrimonial.
- Asistencia jurídica en proceso penal o civil.
- Perjuicios morales y lucro cesante del pasajero afectado por lesiones u homicidio a consecuencia del accidente de tránsito

De conformidad con lo establecido en el Decreto 2493 de 2009, este seguro operará en exceso de otras coberturas.

CLÁUSULA 139. VALOR DE LA GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

La garantía de responsabilidad civil extracontractual tendrá un valor asegurado de (valor en millones de pesos constantes del 31/12/09):

COPIA NO CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

ZONA	VALOR ASEGURADO POR AÑO
Usaquén	$22.476.000.000
Engativá	$14.099.000.000
Fontibón	$16.655.000.000
San Cristóbal	$17.827.000.000
Suba Oriental	$ 3.786.000.000
Suba Centro	$18.610.000.000
Calle 80	$ 6.300.000.000
Tintal - Zona Franca	$2.947.000.000
Kennedy	$13.530.000.000
Bosa	$16.342.000.000
Perdomo	$3.792.000.000
Ciudad Bolívar	$9.512.000.000
Usme	$9.884.000.000

COPIA NO CONTROLADA

CLÁUSULA 140. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL

El **CONCESIONARIO** se obliga a adquirir una póliza de responsabilidad civil contractual que ampare los eventuales perjuicios que pueda producir a los usuarios del sistema sin que sea posible excluir la responsabilidad por lucro cesante o por daños extrapatrimoniales.

En esta póliza no se podrán incluir deducibles y no se permiten las franquicias y demás formas de estipulación que conlleven asunción de parte de la pérdida por la entidad concedente. Esta garantía deberá ser constituida por períodos anuales y deberá mantenerse vigente por el plazo de vigencia del **Contrato de Concesión** y restituirse dentro de los diez (10) días siguientes a que se haga efectiva, cada vez que sea afectada.

En este caso no se admiten ninguna forma de participación del riesgo por parte del asegurado, no obstante es posible que las pólizas se expidan en coaseguro.

El seguro de responsabilidad civil contractual de usuarios deberá contener:

- Muerte
- Incapacidad permanente
- Incapacidad temporal
- Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios
- Protección patrimonial por
- Asistencia jurídica
- Perjuicios morales y lucro cesante del pasajero afectado por lesiones u homicidio a consecuencia del accidente de tránsito

CLÁUSULA 141. VALOR DE LA GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL

La garantía de responsabilidad civil contractual tendrá un valor asegurado de (valor n millones de pesos constantes del 31/12/09):

Zona	Valor Asegurado por usuario	Valor Asegurado por evento
Bosa	20	500
Calle 80	20	500
Ciudad Bolívar	20	500
Engativá	20	500
Fontibón	20	500
Kennedy	20	500
Tintal - Zona Franca	20	500
Perdomo	20	500
San Cristóbal	20	500
Suba Oriental	20	500
Suba Centro	20	500
Usaquén	20	500
Usme	20	500

COPIA NO CONTROLADA
TRANSMILENIO

CLÁUSULA 142. APROBACIÓN DE LAS GARANTÍAS

Para el caso de las garantías aquí exigidas y en el evento en que la garantía de cumplimiento se otorgue mediante póliza de seguro, es necesario para su aprobación que

la compañía de Seguros que expide la póliza haya contratado el reaseguro de los riesgos amparados que le fuere necesario de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, con una o varias entidades reaseguradoras que tengan una calificación internacional de riesgo mínima de BBB+ o su equivalente.

CLÁUSULA 143. SEGUROS SOBRE LOS VEHÍCULOS

El **CONCESIONARIO** deberá constituir una póliza de seguro de automóviles que ampare contra todos los riesgos los vehículos que conforman la **Flota** destinada a la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP**, la cual deberá quedar así:

- Pérdida Total por Daños (PTD)
- Pérdida Parcial por Daños (PPD)
- Pérdida Total por Hurto (PTH)
- Pérdida Parcial por Hurto (PTH)
- Protección Patrimonial por Daños
- Asistencia Jurídica en Proceso Penal
- Asistencia Jurídica en Proceso Civil
- Terremoto, Temblor y/o Erupción Volcánica
- Amparo de Terrorismo en Parqueaderos

Con un deducible del 10% - Mínimo dos (2) SMMLV.

El **CONCESIONARIO** entregará a **TRANSMILENIO S.A.** copia de la(s) póliza(s) que ampara(n) cada vehículo, en la fecha de vinculación de los mismos y anualmente, copia de la renovación de las mismas o nuevas pólizas.

Todos los vehículos que constituyen la Flota del **CONCESIONARIO** deberán contar adicionalmente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y el seguro de Responsabilidad Civil contractual y extracontractual en las condiciones establecidas por la autoridad competente.

CLÁUSULA 144. SEGUROS SOBRE OTROS BIENES AFECTOS AL SERVICIO

Los bienes afectos al servicio, sean entregados al **CONCESIONARIO** o construidos o adquiridos por éste, y aquellos que los sustituyan, amplíen o mejoren y los afectos a actividades complementarias, deberán ser cubiertos por pólizas de seguro contra todo riesgo, daños parciales y totales, hurto agravado y calificado, incendio y terremoto según la naturaleza de cada bien en la forma más conveniente y apropiada.

COPIA CONTROLADA

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CAPÍTULO 22. TOMA DE POSESIÓN DE LA CONCESIÓN

CLÁUSULA 145. TOMA DE POSESIÓN

TRANSMILENIO S.A., de conformidad con lo previsto en el inciso 2º del artículo 18 de la Ley 80 de 1993, ocurrida una cualquiera de las causales de declaratoria de caducidad o algún hecho constitutivo de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO que afecte de manera grave y directa la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, podrá intervenir inmediatamente en la ejecución del Contrato, tomar posesión si es necesario, y en general, ejecutar el Contrato hasta que el garante, o la persona seleccionada por TRANSMILENIO S.A., previa licitación pública, asuman la ejecución del Contrato, de conformidad con lo establecido en esta cláusula. En aquellos eventos en que TRANSMILENIO S.A: ejecute el contrato directamente, garantizará el cumplimiento de las obligaciones del concesionario con los propietarios de vehículos previstas en esta minuta y en el pliego de condiciones de la licitación que le dio origen.

De igual manera, habrá lugar a la **Toma de Posesión** en el caso de que **TRANSMILENIO S.A.** declare la terminación anticipada del **Contrato** por causa imputable al **CONCESIONARIO** o la caducidad del **Contrato**,

Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio, el **CONCESIONARIO** se obliga a incluir en todos los **Contratos** que celebre, de acuerdo con lo previsto en este numeral, una cláusula de cesión del respectivo **Contrato** en favor de **TRANSMILENIO S.A.** o a quien éste seleccione, en el evento en que el presente **Contrato de Concesión** termine por cualquier causa. En todo caso, la cesión de tales **Contratos** a favor de **TRANSMILENIO S.A.** deberá realizarse en las mismas condiciones técnicas, operativas y económicas que fueron contratados con el **CONCESIONARIO**.

El **CONCESIONARIO** se obliga a ceder a quien reciba, todos los **Contratos** de arr ndamiento, licencia, leasing y garantías entre otros, que **TRANSMILENIO S.A.** considere necesario para la continuidad en la prestación del servicio.

De igual modo, con la suscripción de este **Contrato**, el **CONCESIONARIO** autoriza a **TRANSMILENIO S.A.** a ocupar temporalmente sus instalaciones, hacer uso de sus equipos y de los vehículos.

CLÁUSULA 146. AUTORIZACIÓN DE LA TOMA DE POSESIÓN DE LA CONCESIÓN

La **t ma de posesión** de que trata la cláusula anterior, también podrá efectuarse por solicitud del garante o los financiadores. Sin embargo, la decisión sobre su procedencia

quedará a criterio de **TRANSMILENIO S.A.** La aprobación sólo tendrá lugar cuando se cumplan las condiciones previstas en el presente **Contrato** para su procedencia.

CLÁUSULA 147. PROCEDIMIENTO PARA LA DECISIÓN RELATIVA A LA TOMA DE POSESIÓN

TRANSMILENIO S.A. tendrá un plazo máximo de treinta (30) días hábiles a partir de la fecha de radicación de la solicitud para expresar su aceptación a la intención de **Toma de Posesión** manifestada por el garante del **CONCESIONARIO** o por su financiador.

TRANSMILENIO S.A. podrá solicitar información adicional a la inicialmente requerida, por una sola vez, dentro del plazo inicialmente señalado para dar respuesta a la solicitud, y se interrumpirá el término arriba señalado hasta tanto se radique la información completa solicitada.

Si **TRANSMILENIO S.A.** encuentra que no se cumplen los requisitos objetivos que se exigen para que proceda la **Toma de Posesión**, dentro del mismo término lo notificará al garante o al financiador, indicándole de manera expresa, la causal de su rechazo.

El garante podrá subsanar la situación que **TRANSMILENIO S.A.** aduce para negar su aceptación y lo acreditará así ante éste, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes.

Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, **TRANSMILENIO S.A.** deberá manifestar su aceptación, si se ha subsanado la situación que notificó como causal del rechazo, sin que pueda oponer nuevas objeciones que no hayan sido expresadas durante el primer término que se le concede para manifestar su aceptación a la **Toma de P sesión**.

Si después del vencimiento del plazo no hay ningún pronunciamiento por parte de **TRANSMILENIO S.A.**, se entenderá que no procede la **Toma de Posesión**.

CLÁUSULA 148. CESIÓN DE LA POSICIÓN CONTRACTUAL

La cesión sólo se permitirá a favor de un tercero, previa aprobación expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**, quien no la podrá otorgar si no se cumplen los siguientes requisitos mínimos:

- Que el cesionario cumpla con las condiciones previstas en la Licitación No. TMSA-LP-004-2009 de 2009 para los proponentes;

- Que el cesionario acepte de manera expresa las responsabilidades que se derivan de la cesión de su posición contractual, en los términos y con el alcance previsto en el presente **Contrato** y suscriba el documento de cesión correspondiente donde expresamente se consagre que su responsabilidad es solidaria.

- Que las calidades del cesionario no afecten la capacidad legal, la capacidad patrimonial mínima, ni los requisitos exigidos para la selección del **CONCESIONARIO**, y en general, que el cesionario cumpla las condiciones, seguridades y garantías que se exigieron al **CONCESIONARIO** en la Licitación Pública No. TMSA-LP-004 de 2009.

CAPÍTULO 23. ABUSO DE LA POSICIÓN DOMINANTE Y COMPETENCIA DESLEAL

CLÁUSULA 149. PROHIBICIÓN DE ABUSO DE LA POSICIÓN DOMINANTE Y NORMAS QUE PROTEGEN LA LIBRE COMPETENCIA

Se prohíbe al **CONCESIONARIO** el abuso de la posición dominante, la utilización de prácticas colusorias y demás prácticas restrictivas de la libre competencia, a partir de la presente concesión, y/o de ésta en conjunto con las concesiones que pudieran llegarle a ser adjudicadas como efecto de las licitaciones que se convoquen en el futuro relativas al **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP**, y en general la utilización de cualquier tipo de prácticas que impliquen la restricción de la libre competencia o abuso de la posición dominante en los términos previstos en el Decreto 2153 de 1992, en la Ley 256 de 1996 y en las demás normas que regulen la materia.

Se entenderá que en todo caso, constituirá abuso de la posición dominante o práctica restrictiva de la libre competencia, pactar, convenir o de cualquier forma practicar un tratamiento discriminatorio respecto de unos usuarios frente a otros o respecto de los demás **Concesionarios** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP,** y en general cualquier factor que afecte el libre uso del servicio por parte de todos los ciudadanos, en igualdad de condiciones.

Se presume que el **CONCESIONARIO**, solo o en conjunto con otros **Concesionarios** u operadores, ha incurrido en alguna de estas prácticas prohibidas, cuando por las circunstancias en que se realiza la conducta, resulta idóneo para mantener o incrementar la participación en el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP** de quien lo realiza o de un tercero, siempre que resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, a los usos honestos en materia industrial o comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del usuario, o la libre competencia en la prestación del servicio o afecte la

prestación del servicio público a través del Sistema **Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, en las condiciones previstas en el presente **Contrato**

CLÁUSULA 150. PRACTICAS PROHIBIDAS

Para prevenir el abuso de la posición dominante que pueda llegar a ejercer el **CONCESIONARIO** a partir de la presente concesión y/o de ésta en conjunto con las concesiones que pudieran llegarle a ser adjudicadas como efecto de las licitaciones que se convoquen en el futuro y/o de esta en conjunto con otras concesiones otorgadas a otros **Concesionarios** dentro del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP,** y con el objetivo de proteger el derecho a la libre competencia, se prohíben al **CONCESIONARIO** entre otras, las prácticas a que se refieren las siguientes cláusulas.

CLÁUSULA 151. ACUERDOS RESTRICTIVOS DE LA LIBRE COMPETENCIA

Celebrar **Contratos,** convenios, concertaciones, prácticas concertadas con otros **Concesionarios,** con terceros o con los distribuidores de suministros que tengan por objeto o como efecto:

151.1. Asignar cuotas de explotación del servicio.

151.2. Asignar, repartir o limitar fuentes de abastecimiento o de insumos necesarios.

151.3. Limitar los desarrollos técnicos.

151.4. Colusión en licitaciones o concursos, así como distribuciones de concursos o fijación de términos de las propuestas en procesos relacionados con el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**.

151.5. Impedir a terceros el acceso a procesos de selección relacionados con el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**.

151.6. Cualquier otra legalmente establecida.

CLÁUSULA 152. ACTOS RESTRICTIVOS DE LA LIBRE COMPETENCIA

Realizar actos que tengan por objeto o como efecto:

152.1. Infringir normas de publicidad contenidas en el Estatuto de Protección al Consumidor.

COPIA NO CONTROLADA

152.2. Influenciar a eventuales proponentes en procesos de selección relacionados con el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP**, para que incrementen los valores de sus ofertas o desistan de su intención de rebajarlos.

152.3. Crear confusión con otros sistemas o medios de transporte en la ciudad de Bogotá D.C. y su área de influencia.

152.4. Inducir al público a error sobre la actividad de otros prestatarios de servicios de transporte.

152.5. Utilizar o difundir indicaciones o aseveraciones incorrectas o falsas, omitir las verdaderas y desacreditar la actividad de otros prestatarios del servicio de transporte, en la ciudad de Bogotá D.C. y su área de influencia, a no ser que sean exactas, verdaderas y pertinentes.

152.6. Aprovechar ilícitamente en beneficio propio o ajeno, las ventajas de la reputación industrial, comercial o profesional adquirida por otro **CONCESIONARIO** o por el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –SITP**.

152.7. Divulgar o explotar sin autorización de su titular, secretos industriales o cualquier otra clase de secretos empresariales a los que se haya tenido acceso legítimamente pero con deber de reserva, o ilegítimamente.

152.8. Inducir a trabajadores, proveedores, clientes y demás obligados, a infringir los deberes contractuales básicos que han contraído con los demás **Concesionarios**, cuando siendo conocida, tenga por objeto la expansión de un sector industrial o empresarial o vaya acompañada de circunstancias tales como el engaño, la intención de eliminar o afectar a un competidor u otros análogos.

152.9. Utilizar medios o prácticas tendientes a privar a otro **CONCESIONARIO** del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP** de sus empleados de confianza.

CLÁUSULA 153. CONDUCTAS NO RESTRICTIVAS DE LA LIBRE COMPETENCIA

No se tendrán como contrarias a la libre competencia las siguientes conductas:

153.1. Las que tengan por objeto la cooperación en investigaciones y desarrollo de nuevas tecnologías, procesos o similares.

153.2. Los que se refieran a procedimientos, métodos, sistemas y formas de utilización d facilidades comunes.

153.3. Las actividades relativas a la prestación del servicio que deban desarrollarse en forma conjunta, conforme a lo señalado en el presente **Contrato**.

CLÁUSULA 154. PRACTICAS QUE IMPLICAN RESTRICCIÓN A LA LIBRE COMPETENCIA

Se consideran prácticas restrictivas a la libre competencia, además de las previstas en la Ley, las siguientes:

154.1. Discriminación que coloque a un usuario en situación desventajosa frente a otro de condiciones análogas.

154.2. Prestación del servicio de transporte en condiciones diferentes, con el objeto de eliminar la competencia en el **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP**.

154.3. Impedir a terceros, eventuales proponentes, participar en futuras licitaciones.

154.4. En caso de ofertas de ampliación de servicio, disminuir los precios o la propuesta económica por debajo de los costos, cuando tenga por objeto eliminar uno o varios competidores o prevenir la entrada o expansión de éstos.

154.5. Sujetar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas mediante el **Contrato d Concesión** al otorgamiento de beneficios adicionales o derechos o ventajas no establecidas en el **Contrato de Concesión** suscrito con **TRANSMILENIO S.A.**

TITULO 5. PLAZO DE LA CONCESIÓN

CAPÍTULO 24. PLAZO DEL CONTRATO

CLÁUSULA 155. PLAZO

El plazo de duración del presente **Contrato de Concesión** se estima en veinticinco (25) años, el cual se desarrollará en tres etapas; preoperativa, operativa y de reversión en los términos señalados en el presente contrato.

COPIA NO CONTROLADA

El término real de la ejecución del presente **Contrato** se reducirá en los casos en que se presente la terminación anticipada del mismo. De igual manera, el término de ejecución podrá ampliarse cuando ocurra la suspensión total del **Contrato** o en la medida en que se presenten situaciones que afecten de manera relevante las condiciones de ejecución del **Contrato**, de forma que sea necesaria tal extensión para la preservación de la ecuación contractual.

No constituirán causales de extensión del plazo de ejecución de la etapa de operación las alteraciones, retrasos o sobrecostos de cada una de las fases del **Contrato.** Tampoco serán causales de extensión del plazo, aquellas que constituyan contingencias propias del negocio del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.**

CLÁUSULA 156. PLAZO DE VIGENCIA DEL CONTRATO

El plazo de vigencia del **Contrato** será el de duración de la concesión, por lo cual se estima en veinticinco (25) años más el plazo de liquidación.

CAPÍTULO 25. TERMINACIÓN DEL CONTRATO

CLÁUSULA 157. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO

El **Contrato de Concesión** terminará de manera ordinaria por el vencimiento de la vigencia del **Contrato** de acuerdo con la cláusula 156 y de manera anticipada en cualquiera de los siguientes eventos:

- Por encontrarse el **CONCESIONARIO** incurso en cualquiera de las inhabilidades o incompatibilidades para contratar o por la imposibilidad de ceder el **Contrato** si llegare a sobrevenir inhabilidad o incompatibilidad del **CONCESIONARIO**.
- Por haberse declarado la nulidad del **Contrato** por la autoridad competente
- Por configurarse alguna de las causales de nulidad absoluta previstas en los numerales 1°, 2°. y 4° del artículo 44 de la Ley 80 de 1993.
- Por declaratoria de caducidad del **Contrato.**
- Por declararse la terminación unilateral del **Contrato** en los términos del artículo 17 de la ley 80 de 1993.

- Por el acontecimiento de circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito o hechos de un tercero que hagan imposible la ejecución del **Contrato** para cualquiera de las partes.

- Por mutuo acuerdo entre las partes. En este caso, la parte que solicita la terminación anticipada deberá notificar por escrito a la contraparte con no menos de dos (2) meses de anticipación a la fecha en que se pretenda la terminación anticipada. Si la contraparte no accede a la terminación, la parte que la pretenda podrá acudir a los medios de solución de conflictos del **Contrato**

- Cuando se haya solicitado la terminación anticipada del **Contrato** por cualquiera de las partes, por haber ocurrido la suspensión de la ejecución del **Contrato** durante un término continúo de más de seis (6) meses.

- A solicitud de cualquiera de las partes, por causa del incumplimiento del **Contrato** por culpa imputable a la contraparte, siempre que dicho incumplimiento genere la posibilidad de solicitar la terminación anticipada según lo establecido en el presente **Contrato**.

- Por aquellas otras causales contempladas en este **Contrato.**

CLÁUSULA 158. TERMINACIÓN ANTICIPADA POR CAUSA O INCUMPLIMIENTO IMPUTABLE AL CONCESIONARIO

TRANSMILENIO S.A. podrá terminar unilateralmente el presente **Contrato**, adicionalmente a las contempladas en la ley, por las siguientes causas:

158.1. Cuando el **CONCESIONARIO** se fusione, escinda o transforme, sin autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**, alterando la composición exigida en el Pliego de Condiciones.

158.2. Cuando tratándose de una persona jurídica, sus accionistas o socios enajenen, transfieren o en alguna forma generen un cambio en la propiedad de la sociedad, sin autorización previa, expresa y escrita de **TRANSMILENIO S.A.**, alterando la composición y calidades del **CONCESIONARIO** exigidas en el Pliego de Condiciones.

158.3. Cuando se demuestre que el proponente violó lo previsto en el pliego de condiciones de la licitación, sobre requisitos generales para participar.

158.4. Cuando se demuestre que para la misma Licitación que dio origen al presente **Contrato**, el Proponente tenía como socios o control societario común con otro Proponente, o se configuró como **Beneficiario Real** de otro Proponente incluso en **Zonas** distintas, con las excepciones previstas en el Pliego de Condiciones.

158.5. Cuando el **CONCESIONARIO** no acredite el **Cierre Financiero** en el plazo estipulado en el presente **Contrato de Concesión**.

158.6. Cuando el **CONCESIONARIO** incumpla el plan de implementación.

158.7. Cuando el **CONCESIONARIO** incumpla o viole las disposiciones contractuales como consecuencia de los siguientes motivos:

158.7.1. Cualquier incumplimiento de sus obligaciones que ponga en riesgo la adecuada, permanente y continua prestación del servicio público de transporte a través del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP** en condiciones de seguridad para los usuarios.

158.7.2. La falta de constitución, prórroga o **Reposición** del monto de la garantía única del **Contrato**.

158.8. Por otros motivos contemplados en el presente **Contrato** y que permitan la terminación anticipada del **Contrato**.

CLÁUSULA 159. TERMINACIÓN ANTICIPADA POR CAUSA O INCUMPLIMIENTO IMPUTABLE A TRANSMILENIO S.A.

El **CONCESIONARIO** podrá solicitar la terminación del **Contrato** cuando **TRANSMILENIO S.A.** incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales. La gravedad de dicho incumplimiento debe ser calificada previamente por el juez de este **Contrato**, en observancia de los fines de la contratación celebrada, la finalidad del servicio público que se presta y el interés general de la comunidad.

CLÁUSULA 160. COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA

Las partes aceptan que dentro de los montos de indemnización y garantía que se han previsto en el presente **Contrato** se entienden incluidas las indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio derivado de la terminación anticipada de este **Contrato**, incluyendo pero sin limitarse a los mismos, el daño emergente, el lucro cesante, los perjuicios directos, indirectos y subsecuentes, presentes y futuros, los intereses y las pérdidas o interrupciones en los negocios, entre otros.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

En cualquier caso en que de la terminación anticipada del **Contrato** surjan obligaciones a cargo de **TRANSMILENIO S.A.** y en favor del **CONCESIONARIO**, **TRANSMILENIO S.A.** podrá optar, sujeto a la aprobación de los acreedores del **CONCESIONARIO** y previo el cumplimiento de los requisitos legales, por asumir las obligaciones crediticias del **CONCESIONARIO** en los mismos términos pactados entre éste y sus acreedores, excluyendo las penalizaciones, multas o similares que se hubiesen causado a cargo del **CONCESIONARIO** frente a aquellos. En este caso, el valor del saldo vigente de los créditos asumidos por **TRANSMILENIO S.A.** se restará del valor a pagar al **CONCESIONARIO**.

En cualquier caso de pago directo al **CONCESIONARIO**, en virtud de la terminación anticipada del **Contrato**, **TRANSMILENIO S.A.** tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un año adicional para el pago del saldo remanente sin intereses.

Cuando surja la obligación de pago a cargo del **CONCESIONARIO** y a favor de **TRANSMILENIO S.A.** en virtud de la terminación anticipada del **Contrato**, el **CONCESIONARIO** pagará esta obligación y los intereses, con los saldos disponibles en el **Fideicomiso** que administra centralizadamente los recursos del Sistema.

Si el **Fideicomiso** no es suficiente, el **CONCESIONARIO** tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un año adicional para el pago del saldo remanente.

CLÁUSULA 161. TERMINACIÓN POR FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO

Cualquiera de las partes podrá pedir la terminación del **Contrato** cuando, por caso fortuito o fuerza mayor, resulte imposible el cumplimiento de alguna de las obligaciones esenciales convenidas en el presente **Contrato.**

En tal evento, no habrá lugar a indemnizaciones entre las partes por ningún concepto ni a la exigibilidad de la Garantía Única de Cumplimiento del **Contrato.**

CLÁUSULA 162. TERMINACIÓN POR MUTUO ACUERDO ENTRE LAS PARTES

Las partes podrán de mutuo acuerdo dar por terminado el **Contrato de Concesión**.

Para este efecto, se entiende por mutuo acuerdo la manifestación escrita, clara, expresa e inequívoca de la intención de cada uno de los contratantes, de hacer cesar los efectos del presente **Contrato** y de liberar al otro contratante de todas las obligaciones que a través del **C ntrato** haya asumido en su favor. En este caso, las partes, en el acuerdo de

terminación del **Contrato**, pactarán lo correspondiente a las indemnizaciones, si a ello hubiere lugar.

En ningún caso se presumirá la voluntad de ninguna de las partes para los efectos previstos en la presente cláusula.

CLÁUSULA 163. CONTINUIDAD DEL SERVICIO

Cualquiera que sea el caso que dé lugar a la terminación anticipada del **Contrato**, el **CONCESIONARIO** continuará desarrollando a opción de **TRANSMILENIO S.A.**, el objeto de la concesión por un plazo de un año, para que durante dicho lapso **TRANSMILENIO S.A.** realice las actuaciones necesarias para asegurar que un tercero asuma las obligaciones que se encontraban en cabeza del **CONCESIONARIO** y las demás que considere necesarias, el cual se encontrará obligado a ceder a quien le indique **TRANSMILENIO S.A.** el **Contrato de Concesión**, y a hacerle entrega de la infraestructura recibida en concesión y/o administración al nuevo contratante, sin perjuicio de su derecho a recibir las indemnizaciones a que haya lugar, en el caso de que la terminación ocurra por una causa imputable a **TRANSMILENIO S.A.**

CLÁUSULA 164. PROCEDIMIENTO PARA LA TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

La terminación anticipada del **Contrato de Concesión** se someterá al siguiente procedimiento:

164.1. Cuando uno de los contratantes tenga la intención de dar por terminado de manera anticipada el **Contrato** por considerar que se ha presentado alguna de las causales previstas para este efecto y que no constituyen en sí misma un incumplimiento total de alguna de las disposiciones contractuales que implique un riesgo grave para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros, o ponga en riesgo a la comunidad, manifestará lo correspondiente mediante documento escrito al otro contratante, quien tendrá un término de treinta (30) días hábiles para manifestar su aceptación, caso en el cual se suscribirá un documento en el que se dé por terminado el **Contrato de Concesión**, y serán las partes, en este caso, quienes establezcan las condiciones para que se concrete dicha terminación.

164.2. Si no hubiere acuerdo, o si el contratante que manifestó su intención no recibiera ningún pronunciamiento del otro contratante, recurrirá al mecanismo de solución de conflictos previsto en el presente **Contrato**.

164.3. Cuando se presente cualquiera de las causas previstas para que las partes den por terminado el **Contrato de Concesión** de manera anticipada y que no constituyan en sí mismas un incumplimiento total de alguna de las disposiciones contractuales, que implique un riesgo grave para la prestación del servicio o ponga en riesgo la comunidad, **TRANSMILENIO S.A.** podrá a su libre criterio, concederle al **CONCESIONARIO** incumplido un término de seis (6) meses a partir de la notificación del incumplimiento, para que solucione las situaciones que dieron lugar a la causal de terminación anticipada correspondiente, el cual se entiende concedido sin perjuicio de la procedencia y exigibilidad de las sanciones y multas previstas en el presente **Contrato** por el incumplimiento del mismo.

164.4. Una vez vencido este término sin que se restablezca la situación causante de la terminación, esta se producirá, y se procederá a la liquidación del **Contrato** y al pago de las indemnizaciones correspondientes, conforme a las previsiones consignadas en el presente **Contrato**.

164.5. En todo caso, si así lo determina **TRANSMILENIO S.A.**, el **CONCESIONARIO** estará obligado a permanecer operando por un período adicional de un año, mientras **TRANSMILENIO S.A.** contrata a otro operador del Sistema.

164.6. Entendiéndose terminado el **Contrato** se procederá a las indemnizaciones correspondientes conforme a esta misma cláusula; sin perjuicio de que **TRANSMILENIO S.A.** pueda a su vez hacer exigible la **Cláusula Penal** del **Contrato**, teniendo en cuenta que dentro de esta se encuentran incluidos los perjuicios causados.

CAPÍTULO 26. ETAPA DE REVERSIÓN

CLÁUSULA 165. OBLIGACIÓN DE REVERTIR LOS BIENES CONCESIONADOS

Al finalizar el término de la etapa de operación de la concesión, el **CONCESIONARIO** deberá restituir y revertir a **TRANSMILENIO S.A.** los bienes revertibles, sin lugar o derecho alguno a indemnización o compensación por este concepto.

Dentro de los treinta días anteriores a la finalización de la etapa de operación, deberá iniciarse el proceso de reversión, para garantizar la continuidad del servicio.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

También habrá lugar a la restitución de los bienes revertibles, en el caso en que se produzca la terminación anticipada del **Contrato de concesión**, por cualquiera de las causales previstas para tal efecto en el presente **Contrato**.

Estarán a cargo del **CONCESIONARIO** la totalidad de los gastos, expensas, impuestos o en general cargas y costos que el proceso de restitución implique.

El **CONCESIONARIO** entregará igualmente los bienes a paz y salvo, por todo concepto, con todas las entidades prestatarias de servicios públicos, con las entidades fiscales del orden nacional, departamental y distrital y con sus contratistas, subcontratistas, empleados o agentes, so pena de aplicación de la garantía de cumplimiento del **Contrato**.

TRANSMILENIO S.A. solo otorgará el respectivo certificado de cumplimiento una vez se le haya demostrado a su satisfacción el cumplimiento de estas obligaciones y la constitución de las pólizas respectivas.

CLÁUSULA 166. OBLIGACIONES ESPECIALES DEL CONCESIONARIO RESPECTO DE LA REVERSIÓN.

El **CONCESIONARIO** cumplirá con las siguientes obligaciones:

166.1. Restituir a **TRANSMILENIO S.A.** los bienes revertibles debidamente inventariados, en adecuadas condiciones de uso y normal funcionamiento.

166.2. Suministrar actualizados los manuales que haya utilizado el **CONCESIONARIO** en el desarrollo y ejecución de la concesión.

166.3. Entregar las garantías originales de los equipos que se hayan incorporado a la operación, expedidas por los fabricantes, siempre que las mismas se encuentren vigentes.

CLÁUSULA 167. BIENES QUE DEBERÁN SER REVERTIDOS

Deberán ser revertidos todos aquellos bienes que han sido entregados en concesión y/o administración y especialmente:

- Los patios de **Operación Troncal** concesionados y cualquier otro bien entregado en concesión, aquellos que los hallan reemplazado o sustituido, y los que se hayan incorporado a los mismos como inmuebles por adhesión y por destinación permanente;

- Los **Terminales Zonales**

- Documentación, garantías y **manuales** de los equipos que la infraestructura incluya.

PARÁGRAFO. Se deberá entregar al **Concesionario** del **SIRCI** los equipos, el hardware, software y licencias que integran y son necesarios para el adecuado funcionamiento del centro del control zonal, para efectos de reversión.

CLÁUSULA 168. ESPECIFICACIONES DE LOS EQUIPOS PARA LA REVERSIÓN.

EL **CONCESIONARIO**, a la terminación del **Contrato**, deberá restituir los bienes a **TRANSMILENIO S.A.** o a quién este disponga, en adecuadas condiciones de funcionamiento para la operación de los servicios de transporte público, conforme las especificaciones mínimas que tales bienes debieron mantener durante la prestación del servicio a cargo del operador, de acuerdo con lo previsto en el presente **Contrato** y su régimen técnico.

CLÁUSULA 169. PROCEDIMIENTO PARA LA REVERSIÓN

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir, **TRANSMILENIO S.A.**, directamente o a través de un tercero, evaluará su estado y correcta funcionalidad, según el tipo de bien, y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. **TRANSMILENIO S.A.** entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del **Contrato**.

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los bienes, y las acciones pertinentes para garantizar que todo esté acorde a los términos establecidos en el presente **Contrato**.

Será obligación del **CONCESIONARIO** llevar a cabo las acciones recomendadas, para lo cual contará con los últimos dos (2) meses de vigencia del **Contrato.**

CLÁUSULA 170 OBLIGACIONES PARA LA REVERSIÓN ANTICIPADA

En el caso en que ocurra la terminación anticipada del **Contrato de concesión**, independientemente de la causal que la produzca, el **CONCESIONARIO** restituirá a **TRANSMILENIO S.A.** los bienes entregados en concesión, los equipos y demás bienes que hayan sido afectados e incorporados a la concesión, en las mismas condiciones descritas en las cláusulas anteriores.

CAPÍTULO 27. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO

CLÁUSULA 171. LIQUIDACIÓN POR MUTUO ACUERDO

El presente **Contrato** será liquidado en un plazo máximo de cuatro (4) meses, contados a partir del vencimiento del plazo del **Contrato**, de la expedición del acto administrativo que ordene la terminación del **Contrato**, de la fecha del acuerdo de terminación celebrado entre las partes, en los términos establecidos por el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007, o de la fecha en que se declare la terminación unilateral del **Contrato**, o por cualquiera de los mecanismos de terminación anticipada establecidos en el presente **Contrato**.

La liquidación se llevará a cabo mediante la suscripción de un acta por parte de los contratantes en la que se establecerán las sumas u obligaciones que puedan resultarse a deber entre sí los contratantes, incorporando de manera detallada la liquidación que arroje los saldos correspondientes, ó, en caso de que no existan deudas u obligaciones, la declaración de encontrarse a paz y salvo entre sí, por todo concepto.

Si por cualquier motivo, al liquidarse el **Contrato** existieran sumas pendientes entre las partes, los contratantes convendrán el plazo y la forma de hacer el pago así como cualquier otro asunto relacionado con él.

CLÁUSULA 172. LIQUIDACIÓN UNILATERAL

Si el **CONCESIONARIO** no se presenta a la liquidación o las partes no llegan a un acuerdo sobre el contenido de la misma, será practicada directa y unilateralmente por **TRANSMILENIO S.A.**, mediante acto administrativo.

TÍTULO 6. OTROS ASPECTOS JURÍDICOS

CAPÍTULO 28. DECISIONES UNILATERALES

CLÁUSULA 173. TERMINACIÓN UNILATERAL

TRANSMILENIO S.A. podrá declarar la terminación anticipada y unilateral del **Contrato**, por las causales y en las condiciones previstas en el artículo 17 de la ley 80 de 1993, o n las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan, sin perjuicio de la aplicación en lo pertinente de las cláusulas del **Contrato** relativas a la terminación por justa causa que habilita la terminación del **Contrato** por parte de **TRANSMILENIO S.A.** sin necesidad de hacer uso de la facultad unilateral que consagra la presente cláusula.

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

CLÁUSULA 174. MODIFICACIÓN UNILATERAL

Si durante la ejecución del presente **Contrato**, para evitar la paralización o la afectación grave del servicio de transporte fuese necesario introducir variaciones en el **Contrato**, y previamente las partes no llegaran al acuerdo respectivo, **TRANSMILENIO S.A.**, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá modificar de manera unilateral el presente **Contrato**, en los términos del artículo 16 de la ley 80 de 1993.

CLÁUSULA 175. INTERPRETACIÓN UNILATERAL

Si durante la ejecución del **Contrato** surgieran discrepancias entre las partes sobre la interpretación de alguna de las estipulaciones del mismo, que puedan conducir a la parálisis o a la afectación grave del servicio de transporte y no se lograra ningún acuerdo, **TRANSMILENIO S.A.**, podrá interpretar unilateralmente, a través de acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia, en los términos del artículo 15 de la ley 80 de 1993.

CLÁUSULA 176. CADUCIDAD DEL CONTRATO

Si se presenta algún incumplimiento de las obligaciones a cargo de **CONCESIONARIO** establecidas en este **Contrato** que afecte de manera grave y directa su ejecución, de manera tal que pueda conducir a su parálisis, o de aquellas que por ley la generan, **TRANSMILENIO S.A.** por medio de acto administrativo debidamente motivado podrá declarar la caducidad del **Contrato**, en los términos y condiciones previstos en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993, y ordenar su liquidación en el estado en que se encuentre.

El incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de la presentación de la oferta presentada por el **CONCESIONARIO** en materia de participación de conductor s, **propietarios** y su sostenibilidad y permanencia dará lugar a la declaratoria de caducidad del **Contrato**.

De igual manera procederá la declaratoria de caducidad en los casos previstos en el artículo 82 de la ley 104 de 1.993 y en el artículo 25 de la ley 40 de 1.993, de conformidad con la ley 241 de 1.995, y en los demás casos en los que así lo establezcan las leyes y normas aplicables.

CAPÍTULO 29. SOLUCIÓN DE CONFLICTOS

CLÁUSULA 177. MECANISMOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS.

Todas las disputas que surgieren entre las partes en relación con la interpretación o ejecución del presente **Contrato**, así como cualquier discrepancia relacionada con la existencia, validez o terminación del **Contrato**, serán resueltas a través de un **Tribunal d Arbitramento**.

Lo anterior, sin perjuicio de que puedan acudir a cualquiera de los mecanismos de solución de conflictos previstos en la normatividad.

CLÁUSULA 178. TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO EN DERECHO

Cualquier divergencia que surja entre las partes con ocasión de la celebración, interpretación, ejecución o liquidación de este Contrato que no sea de carácter técnico, será dirimida por un **Tribunal de Arbitramento**, el cual se regirá por las siguientes reglas:

178.1. El **Tribunal** estará compuesto por tres (3) árbitros designados de común acuerdo por las partes cuando la cuantificación de la pretensión o la valoración del conflicto sea igual o superior a dos mil (2000) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de presentación de la respectiva solicitud de citación del **Tribunal**. En el caso en que el valor de estimación del conflicto o de las pretensiones se encuentre por debajo de tal valor, se designará un único árbitro.

178.2. El **Tribunal** estará compuesto por tres (3) árbitros con sede en Bogotá, escogidos de común acuerdo por las partes. En caso de desacuerdo serán designados por el Centro de Arbitraje y Conciliación Mercantil de la Cámara de Comercio de Bogotá.

178.3. Los árbitros decidirán en derecho.

178.4. El **Tribunal** se regirá por lo previsto en esta cláusula y por las disposiciones del Decreto 2279 de 1.989, Ley 23 de 1.991, el Decreto 2651 de 1991, la Ley 446 de 1998, el Decreto 1818 de 1998, y por las demás normas que los adicionen, modifiquen o reemplacen.

178.5. La aplicación y los efectos de las cláusulas de caducidad, terminación unilateral, interpretación unilateral y modificación unilateral, no podrán ser sometidas a arbitramento.

178.6. El **Tribunal** tendrá un plazo de 4 meses prorrogables por un plazo igual, en caso de que así lo consideren necesario los miembros del Tribunal.

178.7. Los gastos que ocasione la intervención del **Tribunal de Arbitramento** serán cubiertos de conformidad con las normas aplicables.

La intervención del **Tribunal de Arbitramento** no suspenderá la ejecución del **Contrato**.

CLÁUSULA 179. ARBITRAMENTO TÉCNICO.

Las divergencias de carácter estrictamente técnico que surjan entre las partes con ocasión de la celebración, ejecución o liquidación de este **Contrato** serán dirimidas por un arbitramento técnico, conforme al Art. 231 del D. 1818 de 1998, conforme a las siguientes reglas:

Para acudir al arbitramento técnico se seguirá el siguiente procedimiento:

179.1. El **Tribunal** estará compuesto por tres (3) árbitros técnicos, según la materia, designados de común acuerdo por las partes cuando la cuantificación de la pretensión o la valoración del conflicto sea igual o superior a dos mil (2000) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de presentación de la respectiva solicitud de citación del **Tribunal**. En el caso en que el valor de estimación del conflicto o de las pretensiones se encuentre por debajo de tal valor, se designará un único árbitro.

179.2. La designación del (los) árbitro (s) deberá realizarse dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha en que la parte interesada en convocarlo le comunique ese interés a su contraparte. Si tal acuerdo no se lograra, las partes recurrirán a los gremios profesionales afines a la materia técnica en conflicto que tengan el carácter de órgano consultivo del gobierno, para que sea la asociación escogida quien los designe. Si por alguna razón no fuera posible constituir el **Tribunal**, las diferencias se dirimirán en aplicación a lo previsto en materia del **Tribunal de Arbitramento** en Derecho.

179.3. Los árbitros decidirán acorde a la materia técnica que se someta a su estudio.

179.4. El **Tribunal** sesionará en el lugar que designen las partes de mutuo acuerdo.

179.5. Los gastos que ocasione el **Tribunal de Arbitramento**, serán cubiertos por la parte que resulte vencida.

179.6. El **Tribunal** tendrá un plazo de cuatro (4) meses prorrogables por un plazo igual, en caso de que así lo consideren necesario los miembros del **Tribunal**.

CAPÍTULO 30. ASPECTOS FINALES

CLÁUSULA 180. CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA

En caso de declaratoria de caducidad, de incumplimiento o de terminación del **Contrato** por incumplimiento imputable al **CONCESIONARIO**, **TRANSMILENIO S.A.** podrá hacer efectiva una sanción por las sumas que más adelante se expresan, de conformidad con lo señalado en el Art. 17 de la Ley 1150 de 2007 y sin perjuicio de que se hagan efectivas las multas causadas a cargo del **CONCESIONARIO** si a ello hay lugar. La **Cláusula Penal** deberá estar amparada mediante garantía en las condiciones establecidas en el presente **Contrato.**

En caso de declaratoria de caducidad o de incumplimiento el **Concesionario** se sujeta a la pena de pagar directamente a **TRANSMILENIO S.A.** el valor que se expresa a continuación. **TRANSMILENIO S.A.** podrá tomar este valor de la garantía de cumplimiento constituida o cobrarlo directamente o por vías judiciales. El pago de este valor se considerará como pago parcial definitivo de los perjuicios causados a **TRANSMILENIO S.A.** El pago de este valor no exime al **Concesionario** del cumplimiento de dichas obligaciones no excluye el cobro de los demás perjuicios que hubiere sufrido **TRANSMILENIO S.A.** El **Concesionario** quedará en mora por el simple hecho de no haber cumplido sus obligaciones dentro del término estipulado para ello sin necesidad de requerimiento.

Estos valores se dividirán para las etapas preoperativa y operativa de la siguiente manera (Valores en millones de pesos constantes de 31/12/2009):

ZONA	VALOR CLÁUSULA PENAL ETAPA PREOPERATIVA	VALOR CLÁUSULA PENAL ETAPA OPERATIVA
Bosa	5.841	12.116
Calle 80	1.913	4.571
Ciudad Bolívar	3.326	6.960
Engativá	5.445	9.515
Fontibón	6.007	11.049
Kennedy	4.400	10.054
Tintal - Zona Franca	883	2.165
Perdomo	1.593	3.025
San Cristóbal	5.395	10.907
Suba Oriental	2.579	3.068

ZONA	VALOR CLÁUSULA PENAL ETAPA PREOPERATIVA	VALOR CLÁUSULA PENAL ETAPA OPERATIVA
Suba Centro	8.086	13.685
Usaquén	9.394	16.215
Usme	3.367	7.045

CLÁUSULA 181. SUJECIÓN A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACIÓN DIPLOMÁTICA

El **CONCESIONARIO** de manera expresa manifiesta que las diferencias que surjan en relación con las obligaciones y derechos originados en el presente **Contrato** serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo del **Tribunal de Arbitramento** regulado en el presente **Contrato**, y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia.

CLÁUSULA 182. RELACIONES ENTRE LAS PARTES

Las relaciones que el presente **Contrato** genera entre los suscribientes, deben entenderse e interpretarse dentro del siguiente marco de referencia:

182.1. El presente **Contrato** no crea relación alguna de asociación, asociación de riesgo compartido (Joint venture), sociedad o agencia entre las partes, ni impone obligación o responsabilidad de índole societario a ninguna de las partes respecto de la otra o de terceros.

182.2. Ninguna de las partes tendrá derecho, facultad o compromiso alguno, ni para actuar en nombre de la otra parte, ni para ser su agente o representante, ni para comprometerla en forma alguna. Ninguna de las cláusulas de este **Contrato** podrá interpretarse en el sentido de crear una relación distinta entre las partes a la de una concesión en los términos de este **Contrato**. Las partes no pretenden crear ningún derecho ni otorgar ninguna acción a ningún tercer beneficiario de este **Contrato**.

182.3. Este **Contrato** no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por los representantes autorizados de las partes. Sin perjuicio de lo establecido respecto a la modificación unilateral en el presente **Contrato**. Cualquier modificación a las condiciones financieras del contrato deberá tener la aprobación previa y escrita de la Secretaría de Hacienda Distrital.

182.4. La cancelación, terminación o extinción de este **Contrato**, por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos, incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías, responsabilidad y confidencialidad.

182.5. La falta o demora de cualquiera de las partes en ejercer cualquiera de las facultades o derechos consagrados en este **Contrato**, o a exigir su cumplimiento, no se interpretará como una renuncia a dichos derechos o facultades, ni afectará la validez total o parcial del **Contrato** ni el derecho de las respectivas partes de ejercer posteriormente tales facultades o derechos, salvo en el caso de términos preclusivos establecidos en el **Contrato** dentro de los procedimientos que rigen las diferentes actuaciones de las partes.

CLÁUSULA 183. DOMICILIO CONTRACTUAL.

Para todos los efectos, el domicilio contractual será la ciudad de Bogotá, D.C.

Salvo disposición en contrario que esté prevista de manera expresa en este **Contrato**, todas las notificaciones y comunicaciones que deban dirigirse las partes de acuerdo con el presente **Contrato** se harán por escrito, y se entenderán recibidas si se entregan personalmente con constancia de recibo, o si son enviadas por correo certificado o se remiten por telefax, télex o telegrama, o por cualquier medio electrónico del cual quede constancia del envío, dirigidos de la siguiente manera:

Las comunicaciones se surtirán al representante legal y a la dirección registrada para notificaciones judiciales que certifique la Cámara de Comercio respectiva, y que a la fecha de suscripción del presente **Contrato** son:

A **TRANSMILENIO S.A.**
Al Representante Legal de **TRANSMILENIO S.A.**
Dirección: Av. El Dorado 66-63
Bogotá D. C.
Colombia

Al **CONCESIONARIO**:
CALLE 17 No 97-35 TELÉFONO 2673178- fax 2671710
german.rodriguez@etib.com.co

CLÁUSULA 184. DOCUMENTOS DEL CONTRATO

Formarán parte de este **Contrato**, los siguientes documentos:

CONTRATO No. 003 DE 2010 DE CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SITP PARA LA ZONA 10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL, SUSCRITO ENTRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A. Y LA SOCIEDAD EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A.S. ETIB S.A.S

184.1. El pliego de condiciones, sus PROFORMAS, ANEXOS y ADENDAS.

184.2. La propuesta del **CONCESIONARIO** aceptada por **TRANSMILENIO S.A.**

184.3. Las actas de los acuerdos complementarios que firmen las partes, las actas de **conciliación** y los fallos del **Tribunal de Arbitramento**.

184.4. La Garantía Única de Cumplimiento del **Contrato,** la garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual y la garantía de Responsabilidad Civil Contractual, debidamente constituidas.

184.5. Los seguros constituidos con ocasión de este **Contrato**.

184.6. Las actas de entrega de los bienes objeto del **Contrato.**

184.7. Las certificaciones, autorizaciones y demás documentos que acrediten la existencia y representación legal de las partes.

184.8. El **Contrato de Fiducia SITP** celebrado como mecanismo de pago y el documento de adhesión a los mismos suscrito por el **CONCESIONARIO** y, cualesquiera otros **Contratos** o convenios que se suscriban para la ejecución de este **Contrato.**

184.9. Las condiciones expresadas en el presente **Contrato** prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo.

Sujeto a lo anterior, los demás documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de discrepancias en su contenido, prevalecerá el **Contrato**.

En constancia de lo anterior, se firma el presente **Contrato de Concesión**, en dos (2) ejemplares originales del mismo tenor, en la ciudad de Bogotá, D.C., República de Colombia, a los dieciséis (16) días del mes de noviembre de 2010.

Por **TRANSMILENIO S.A.**

Por el **CONCESIONARIO**

JAIRO FERNANDO PÁEZ MENDIETA Gerente General	**GERMÁN RODRÍGUEZ RICO** Representante Legal

CONTRATO DE MANDATO IRREVOCABLE

Entre los suscritos **ESTRUCTURAS EN FINANZAS S.A. representada legalmente por** BERNARDO HENAO RIVEROS plenamente facultado por sus estatutos para suscribir ste contrato en su calidad de mandatario y que en adelante se denominara LOS ASESORES ("LOS ASESORES") y ETIB S.A.S., representada legalmente por GERMAN RODRIGUEZ, plenamente facultado por sus estatutos para suscribir este contrato, en su calidad d mandante y que en adelante se denominara el CLIENTE, hemos decidido celebrar el presente contrato de mandato irrevocable que se someterá a las siguientes cláusulas previas las siguientes:

CONSIDERACIONES:

1. Que la Licitación Pública exige que para los efectos de acreditación de experiencia en consecución de financiación, el proponente deberá acreditar, diligenciando la proforma 4 B de este pliego de condiciones, que después del 1 de enero de 1998 ha obtenido financiación por un valor mínimo de acuerdo con la(s) zona(s) a la(s) que presente propuesta así:

Usaquén $241.840.000.000
Engativá $144.765.000.000
Fontibón $165.594.000.000
San Cristóbal $172.204.000.000
Suba Oriental $30.545.000.000
Suba Centro $177.842.000.000
Calle 80 $57.176.000.000
Tintal - Zona Franca $23.977.000.000
Kennedy $124.186.000.000
Bosa $161.904.000.000
Perdomo $34.496.000.000
Ciudad Bolivar $95.301.000.000
Usme $74.359.000.000

Cifras en pesos constantes del 31 de diciembre de 2009.

para uno o varios proyectos de transporte o sistemas de financiación privada de proyectos de infraestructura. Si la experiencia se acredita a través de la obtención de financiación para varios proyectos, la financiación de por lo menos uno de tales proyectos debe haber sido por un valor mínimo de acuerdo con la(s) zona(s) a la(s) que presente propuesta así:

Usaquén $120.920.000.000
Engativá $72.382.500.000
Fontibón $82.797.000.000
San Cristóbal $86.102.000.000

00000306

Suba Oriental $15.272.500.000
Suba Centro $88.921.000.000
Calle 80 $28.588.000.000
Tintal - Zona Franca $11.988.500.000
Kennedy $62.093.000.000
Bosa $80.952.000.000
Perdomo $17.248.000.000
Ciudad Bolivar $47.650.500.000
Usme $37.179.500.000

Cifras en pesos constantes del 31 de diciembre de 2009.

2. Que para efectos de la Licitación pública se considera que los proyectos de infraestructura corresponden, exclusivamente, a los sectores de ferrocarriles, carreteras, sistemas de transporte masivo, pistas de aeropuertos, aeropuertos (siempre y cuando incluya pistas de aeropuertos), puentes vehiculares, viaductos, túneles, oleoductos, gasoductos, poliductos, acueductos, alcantarillado, infraestructura eléctrica, de gas y de telecomunicaciones.

3. Que para efectos de la acreditación de experiencia en consecución de financiación en los términos del presente numeral, el proponente, podrá acreditar dicha experiencia directamente y/o a través de Un (1) asistente financiero, a quien se le aplicarán las reglas enunciadas en el presente numeral para la acreditación de la experiencia en consecución de financiación. En este último caso, se tendrá en cuenta la experiencia obtenida directamente por el asistente financiero para sí mismo o para terceros.

4. Que en todo caso, quien acredite la experiencia, deberá declarar bajo la gravedad del juramento que la experiencia que acredita corresponde exactamente a financiación obtenida en los términos del numeral 3.2.7. del Pliego de Condiciones.

5. Que cuando el proponente pretenda acreditar la experiencia exigida a través de un asistente financiero, éste deberá cumplir los mismos requisitos que se exigen a los proponentes para acreditar su aptitud legal para participar en la presente licitación, relacionados en el presente capítulo de este pliego de condiciones.

6. Que el Asistente financiero que preste su concurso para la acreditación d experiencia en consecución de financiación al proponente, será responsable frente a TRANSMILENIO S.A. por el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la obtención del cierre financiero, en los términos señalados en la minuta del contrato. Para el propósito general descrito en este aparte, el asistente financiero deberá suscribir la carta de presentación de la propuesta so pena de tenerse como no presentada la contrato.

00000307

D

7. Que la suscripción de la carta de presentación del asistente financiero implica el conocimiento en la elaboración de la propuesta, su concepto positivo sobre la razonabilidad financiera y que en su criterio existe una probabilidad alta de que el concesionario obtenga la financiación de resultar adjudicatario de una zona de operación.

8. Que para los fines de la acreditación y responsabilidad que asume el Asistente Financiero, el proponente y su asistente financiero deberán aportar copia de un mandato irrevocable para que este último actúe como banquero de inversión para la consecución de los recursos de deuda que requerirá el concesionario. Este contrato establecerá una remuneración según la cual al menos el 50% de los honorarios dependerán de la obtención del cierre financiero.

9. Que adicionalmente el mandato establecerá la obligación del asistente de atender los requerimientos públicos que le puede hacer TRANSMILENIO S.A., en relación con sus obligaciones frente al cierre financiero.

10. Que quien acredite la experiencia en consecución de financiación para el proyecto no podrá ser sustituido, salvo que su sustitución haya sido autorizada por TRANSMILENIO S.A., evento en el que en todo caso el sustituto deberá cumplir con la misma o mejor calidad de experiencia exigida en el presente capítulo del pliego de condiciones, y asumir los compromisos y responsabilidades establecidos en el presente pliego de condiciones y en el contrato de concesión correspondiente.

11. Que LOS ASESORES han evaluado y verificado cada uno de los requerimientos exigidos en los Pliegos de Condiciones de la Licitación Pública y manifiestan contar y cumplir con las credenciales suficientes para acreditar la experiencia en consecución de financiación requerida por los pliegos de condiciones de LA LICITACIÓN y cumplir y acatar las obligaciones y responsabilidades que se derivan para presentarse en la propuesta como Asistente Financiero.

12. Que con base en lo anterior presentan la siguiente contrato de servicios a ETIB S.A.S

Que todas las consideraciones hacen parte integral del presente contrato.

CLAUSULAS

1.- Objeto de la Asesoría

Ejecutar un mandato irrevocable para actuar como banquero de inversión para la consecución de los recursos de deuda que requerirá la sociedad ETIB S.A.S. en caso de que esta sociedad sea adjudicataria de la Licitación LP-TMSA-04-2009, partiendo de la información técnica que los términos de referencia de la licitación, la información disponibl en el cuarto de datos de Transmilenio S.A. y la información que EL CLIENTE suministren, hasta la consecución de los recursos de *equity* o capital y de crédito necesarios para llevar a cabo EL PROYECTO.

00000308

D

Con base en lo anterior LOS ASESORES desarrollarán las siguientes gestiones;

a) En caso que EL CLIENTE resulte adjudicatario de una o más zonas licitadas del PROYECTO, gestionar los cupos y los desembolsos de los recursos de financiación con diferentes establecimientos de crédito, teniendo en cuenta para el efecto el perfil de la deuda que se adapte al proyecto y con la finalidad de lograr el cierre financiero establecido en el numeral 17.5 de la minuta del contrato de concesión.

b) Prestar la asesoría necesaria en la revisión de los contratos de fiducia y de crédito que se necesitan para llevar a cabo EL PROYECTO.

2.- Información

LOS ASESORES ejecutarán las labores descritas en este contrato a partir de la información suministrada en el cuarto de datos y por los asesores de TRANSMILENIO S.A. para EL PROYECTO, y de aquella que le suministre EL CLIENTE, la cual deberá contener la documentación y datos que sean necesarios para presentar el PROYECTO ante los estamentos decisorios del CLIENTE y de las entidades financieras.

Obtenida la información en su totalidad, LOS ASESORES realizarán una presentación del PROYECTO al CLIENTE para sus observaciones. Una vez las partes se hayan puesto de acuerdo en la estructuración financiera del PROYECTO, de cara a presentar la propuesta a TRANSMILENIO S.A., se hará constar por escrito.

En la etapa de sindicación, LOS ASESORES prepararán un informe del esquema financiero del PROYECTO, que será utilizado para la presentación ante las entidades financieras. Por lo tanto, EL CLIENTE se compromete a sujetarse a este esquema, el cual ha sido previamente aprobado por las partes. Queda entendido que si se requiere información adicional, EL CLIENTE deberá estar en disposición de suministrarla.

Parágrafo: LOS ASESORES en su calidad de Asistente Financiero están obligados a atender los requerimientos públicos que le puede hacer TRANSMILENIO S.A., en relación con sus obligaciones frente al cierre financiero.

3. Duración

La presente asesoría tendrá como término de duración el tiempo que transcurra entre la f cha de su celebración y aquella en la que se hubiere dado cumplimiento a la totalidad de obligaciones pactadas en él, de tal suerte que este contrato de mandato permanecerá vigente por el tiempo en el cual todavía se encuentre pendiente de cumplimiento cualquiera y todas las obligaciones emanadas del mismo. En cualquier caso, este mandato tendrá una

00000309

D

duración mínima de cuatro (4) meses contados a partir de la firma del contrato de concesión que le fuere adjudicado al CLIENTE en la Licitación TMSA-LP-004-2009.

En caso que se opte por emisión de títulos, referido a la obtención de los recursos a través del mercado de capitales, la duración mínima del presente contrato estará compuesta por cuatro (4) meses para la gestión de la suscripción de los contratos de underwriting en firme y obtención del cierre financiero, y de dos (2) meses más para la culminación de los trámites de aprobación de oferta pública ante las autoridades pertinentes. El plazo podrá ser extendido de común acuerdo por las partes, bajo el entendimiento de que el agente d colocación con quien haya sido suscrito el Contrato de *underwriting* en firme se compromete a desembolsar, a más tardar dentro de los 60 días siguientes al cierre financiero, una suma mínima no inferior al quince por ciento (15%) del monto exigido para acreditar el cierre financiero, si la emisión no ha sido colocada a la fecha exigida por el contrato para el Cierre Financiero.

Sin embargo, estos términos podrán prorrogarse de común acuerdo entre las partes por l tiempo necesario para llevar a cabo la sindicación de los recursos del PROYECTO.

La presente asesoría se terminará por el vencimiento del término previsto para su duración (incluidas las prórrogas a la misma), o anticipadamente por: i) el cumplimiento de su objeto o, ii) por mutuo acuerdo de las partes siempre y cuando se hayan cumplido las obligaciones correspondientes que de acuerdo con el pliego de condiciones son exigidas para el Asistente Financiero; iii) si culminada la Licitación TMSA-LP-004-2009 el CLIENTE no resultare adjudicatario de la misma.

4. Exclusividad y excepciones.

Durante la vigencia de la asesoría, LOS ASESORES y EL CLIENTE acuerdan mantener la xclusividad de las partes para el desarrollo de las actividades descritas anteriormente. No obstante lo anterior, el CLIENTE autoriza a los ASESORES y por lo tanto renuncia a exigir el cumplimiento de la exclusividad aquí pactada únicamente para que los ASESORES presten sus servicios como Asistente Financiero a un (1) tercero proponente en la misma Licitación LP-TMSA-04-2009, autorización y renuncia que se encuentran sujetas a la condición suspensiva de ocurrencia de la totalidad de los siguientes eventos:

a. Que los ASESORES presten sus servicios como Asistente Financiero en la licitación LP-TMSA-04-2009 únicamente a un (1) tercero proponente.
b. Que el tercero proponente a quien presten sus servicios los ASESORES, presente su oferta en la licitación LP-TMSA-04-2009 para una zona diferente de la zona a la cual el CLIENTE presentará su propuesta.
c. Que los ASESORES acrediten, en los términos exigidos en el pliego de condiciones de la Licitación LP-TMSA-04-2009, la siguiente experiencia en consecución de financiación para el CLIENTE:

00000316

D

Concesión para el diseño, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del Proyecto vial Bosa-Granada-Girardot	COP 150.000.000.000,00	N/A	$ 158.000.000.000,00	COP 182.230.585.714,46	20 de Octubre de 2005	PRIMERA Emisión de Bonos Ordinarios	N/A

d. Que para los efectos del cumplimiento de la condición de que trata el literal c. inmediatamente anterior, los ASESORES entreguen al CLIENTE una certificación suscrita por INTERBOLSA, en términos suficientes para cumplir con los requisitos del pliego de condiciones de la licitación LP-TMSA-04-2009 y satisfactorios para el CLIENTE.
e. Que en la(s) certificación(es) que los ASESORES entregue(n) al tercero proponente a que se refiere el literal a. anterior, no coincida(n) con la información sobr la financiación de que trata el literal c. anterior; igualmente, en lo relacionado con la proforma 4B, es decir, en cuanto a lo relacionado con la Primera Emisión de Bonos Ordinarios Fideicomiso Concesión Autopista Bogotá – Girardot por valor d $150.000.000.000 colocada el 20 de octubre de 2005 a que hace mención el literal c.

PARÁGRAFO 1. El CLIENTE renuncia a exigir el cumplimiento de la exclusividad pactada en el presente contrato únicamente en los términos señalados en esta cláusula y solam nte n el evento en que se cumplan en su totalidad los eventos o condiciones señalados arriba. De tal suerte, en el caso de resultar fallida alguna de estas condiciones o eventos, se entenderá sin efectos la autorización y renuncia conferidas, de forma tal que si los ASESORES prestasen a un tercero sus servicios en la misma licitación sin que se hiciere efectiva la autorización y renuncia, se entenderá incumplido el pacto de exclusividad contenido en el presente contrato.

PARÁGRAFO 2. Cláusula Penal. En el evento en que los ASESORES incumplan el pacto d exclusividad contenido en el presente contrato, pagarán al CLIENTE la suma equivalente a DOS MIL (2000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin perjuicio del derecho del CLIENTE a reclamar la indemnización de perjuicios a que hubiere lugar.

5. Obligaciones del Cliente

EL CLIENTE se obliga a pagar los honorarios en las condiciones descritas en el numeral 7 a LOS ASESORES.

EL CLIENTE se obliga a prestar a LOS ASESORES toda su colaboración para que éste pueda llevar a cabo las labores necesarias para el cumplimiento del objetivo del presente contrato. Dicha colaboración implica, entre otras cosas, el suministro de toda la información de carácter legal, contable o financiera que LOS ASESORES requieran, según éste lo estime necesario, para el desarrollo de las labores contratadas.

00000311

D

Así mismo, en concordancia con el párrafo 2 del numeral 2 del presente contrato, el client xpresará por escrito su conformidad con la estructuración financiera del PROYECTO.

6. Obligaciones de LOS ASESORES

1. Asumir las obligaciones derivadas del Pliego de Condiciones en su calidad d Asistente Financiero y ser responsable frente a la sociedad Concesionaria y TRANSMILENIO S.A. por el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la obtención del cierre financiero, en los términos señalados en la minuta del contrato.

2. Suscribir la carta de presentación de la propuesta so pena de tenerse como no presentada la contrato.

3. Aportar la experiencia requerida en los términos exigidos en los Pliegos d Condiciones

4. Declarar bajo la gravedad del juramento que la experiencia que acredita corresponde exactamente a financiación obtenida en los términos del numeral 3.2.7 del Pliego d Condiciones.

LOS ASESORES se comprometen a presentar los estudios y proyecciones a diferentes ntidades financieras, una vez el CLIENTE haya aprobado la estructuración financiera del proyecto, para lo cual una vez firmado el presente contrato, se elaborará un cronograma de actividades, de conformidad con los términos de referencia de la licitación, aceptado por las part s y cuyos desfases deberán estar justificados.

7. Costo de la Asesoría

EL CLIENTE pagará a LOS ASESORES los siguientes honorarios:

a) Una comisión de éxito sobre la consecución del cierre financiero a que se refiere la cláusula 17 numeral 5 de la minuta del contrato de concesión y los recursos necesarios para la financiación del PROYECTO, vía crédito, del punto cinco por ciento (0.50%) calculado sobre los recursos a financiar. Esta comisión se cancelará contra desembolsos realizados por las entidades de crédito que entraron en la sindicación. En caso de ser viable colocar una emisión de títulos en el mercado de capitales local y esta sea conveniente en términos de potenciar la rentabilidad para EL CLIENTE, LOS ASESORES cobrarán el cero punto setenta y cinco por ciento (0.75%) sobre el valor de los títulos colocados, como honorarios de estructuración de dicha emisión. La colocación de los títulos será contratada con una firma comisionista de bolsa.

00000312

COPIA CONTROLADA

b) Una comisión d éxito sobr la consecución de los recursos de crédito necesarios para realizar los aportes mínimos de capital al Fideicomiso ("equity") a que se refiere el literal c de la cláusula 36 de la minuta del contrato de concesión del cero punto sesenta por ciento (0.60%) de los recursos a obtenido por terceros para estos aportes.

c) En el caso en el cual hubiese la necesidad de acreditar el cierre financiero mediant la suscripción de un contrato de underwriting en firme en las condiciones establecidas en el literal b) del numeral 5 de la cláusula 17 de la minuta del contrato de concesión, las condiciones económicas y de cumplimiento se establecerán en l respectivo contrato.

A las comisiones anteriores se les adicionará el IVA correspondiente.

Se entienden como **comisiones de éxito** aquellas obtenidas por la gestión exitosa n la adjudicación total del contrato de concesión, la gestión exitosa de los desembolsos d crédito y/o la gestión exitosa en la colocación de los títulos en el caso de una emisión que cumplan con la obtención del cierre financiero.

Los gastos en que se incurra en asocio con las labores propias del acuerdo de asesoría como reproducciones, materiales de presentación, gastos de viajes, organización del "*road-show*", comunicaciones de larga distancia y mantenimiento de sus funcionarios fuera d su sede habitual, estarán a cargo de EL CLIENTE y serán reembolsados por éste a LOS ASESORES, adicionalmente a los honorarios acordados. Para efectos de justificar los gastos, LOS ASESORES elaborarán una solicitud de autorización detallada de los ítems respectivos, los cuales deberán ser aprobados previamente por EL CLIENTE para poderlos ejecutar. Sin embargo dicha aprobación deberá realizarse dentro de los tres días hábiles siguientes al envío de la solicitud y en caso de no ser autorizada EL CLIENTE asumirá la responsabilidad de los perjuicios de la no autorización. Una vez autorizados y ejecutados, LOS ASESORES pasarán cuenta de cobro.

LOS ASESORES realizarán cuenta de cobro por las comisiones y gastos, las cuales deberán ser pagadas por EL CLIENTE dentro de los Treinta (30) días corrientes siguientes, posterior a lo cual generarán intereses moratorios a la tasa máxima permitida.

8.- Otros Servicios

Si EL CLIENTE requiere que LOS ASESORES realicen otros servicios no contemplados en este contrato, o si los términos y condiciones de la misma cambian, dichas condiciones serán por consiguiente determinadas a través de negociaciones conducidas de buena fe y que se harán constar por escrito.

No obstante, se aclara que LOS ASESORES no se obligan o comprometen a proveer cualquier servicio más que el expresamente establecido en este contrato referente a EL

00000313

D

PROYECTO cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema d l Sistema Integrado de Transporte Público, SITP, por el sistema de Concesión. Por esta razón, las partes entrarán en nuevos acuerdos cuyos derechos y obligaciones se establecerán en ese momento.

9. Arbitramento

Cualquier diferencia que ocurra entre las partes en el desarrollo, ejecución o terminación de el presente contrato será sometida a una etapa de arreglo directo, que tendrá una duración de 45 días comunes contados a partir de la fecha en que una de las partes envíe requerimiento escrito en tal sentido a la otra, a la dirección señalada para las notificaciones; surtida esta etapa sin que se logre arreglo se someterá la diferencia a la decisión de un (1) árbitro designado por la Cámara de Comercio de la ciudad de Bogotá.

El Tribunal de Arbitramento sesionará en la ciudad de Bogotá. En lo no previsto dentro de st punto el funcionamiento del Tribunal de Arbitramento y su integración se regirá por las disposiciones previstas en el Decreto 2279 de 1989 y la Ley 23 de 1991. Los Árbitros fallarán en derecho.

10.- Cesión

LOS ASESORES no podrán ser sustituidos , salvo que su sustitución haya sido autorizada por TRANSMILENIO S.A., evento en el que en todo caso el sustituto deberá cumplir con la misma o mejor calidad de experiencia exigida en el presente capítulo del pliego de condiciones, y asumir los compromisos y responsabilidades establecidos en el present pliego de condiciones y en el contrato de concesión correspondiente.**12. Notificaciones**

Las notificaciones requeridas en relación con este contrato deberán ser dirigidas a:

ESTRUCTURAS EN FINANZAS S.A.
Call 70 # 7 – 60 Oficina 401
FAX: 2118021
Ciudad

ETIB S.A.S
Call 17 No. 97 - 35
Tel 2673178
Ciudad

Se suscribe por las partes en Bogotá D.C a los 2 días del mes de julio de 2010.

Por LOS ASESORES
R presentante Legal
ESTRUCTURAS EN FINANZAS S.A.

Por el CLIENTE
Representante Legal
ETIB S.A.S.

00000314

COPIA NO CONTROLADA
TRANSMILENIO

SEGUROS COMERCIALES BOLÍVAR
Nit. 860002180-7

CAMBIOS SIN COBRO DE PRIMA
RESPONSABILIDAD CIVIL

Póliza Número 1505-1163453-09

DATOS DEL TOMADOR

Nombre:	Identificación:	Personería:
EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA S.A.S.	900365651	JURIDICA
Dirección Comercial:	**Ciudad:**	**Teléfono:**
AV EL DORADO 68 C 61 OF 529	BOGOTA	4853008

DATOS ASEGURADO /BENEFICIARIO

Asegurado

Nombre	Identificación	Personería
EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA S.A.S.	900365651	JURIDICA
Dirección Comercial:	**Ciudad:**	**Teléfono:**
AV EL DORADO 68 C 61 OF 529	BOGOTA	4853008

Beneficiario

TERCEROS AFECTADOS

DATOS DE LA POLIZA

Certificado :**3** Fecha de Expedicion: DIA **10** MES **11** AÑO **2020**

Vigencia días: **365** Vigencia desde: DIA **10** MES **10** AÑO **2020** a las 24Hrs Vigencia hasta: DIA **10** MES **10** AÑO **2021** a las 24Hrs

Periodo Facturación: **ANUAL** Localidad de Radicación: **AGENCIAS MULTIPLES** Producto: **215**

La mora en el pago de la prima de la póliza o de los certificados o anexos que se expiden con fundamento en ella, producirá la terminación automática del contrato y le da derecho al asegurador para exigir el pago de la prima devengada de los gastos causados con ocasión de la expedición del contrato

BIEN / COBERTURAS	VR. ASEGURADO	D E D U C I B L E S %	D E D U C I B L E S Mínimo	PRIMA
Total Prima Sin Iva				**$ 0**

OBSERVACIONES

SE CORRIGEN PLACAS SOL 8902

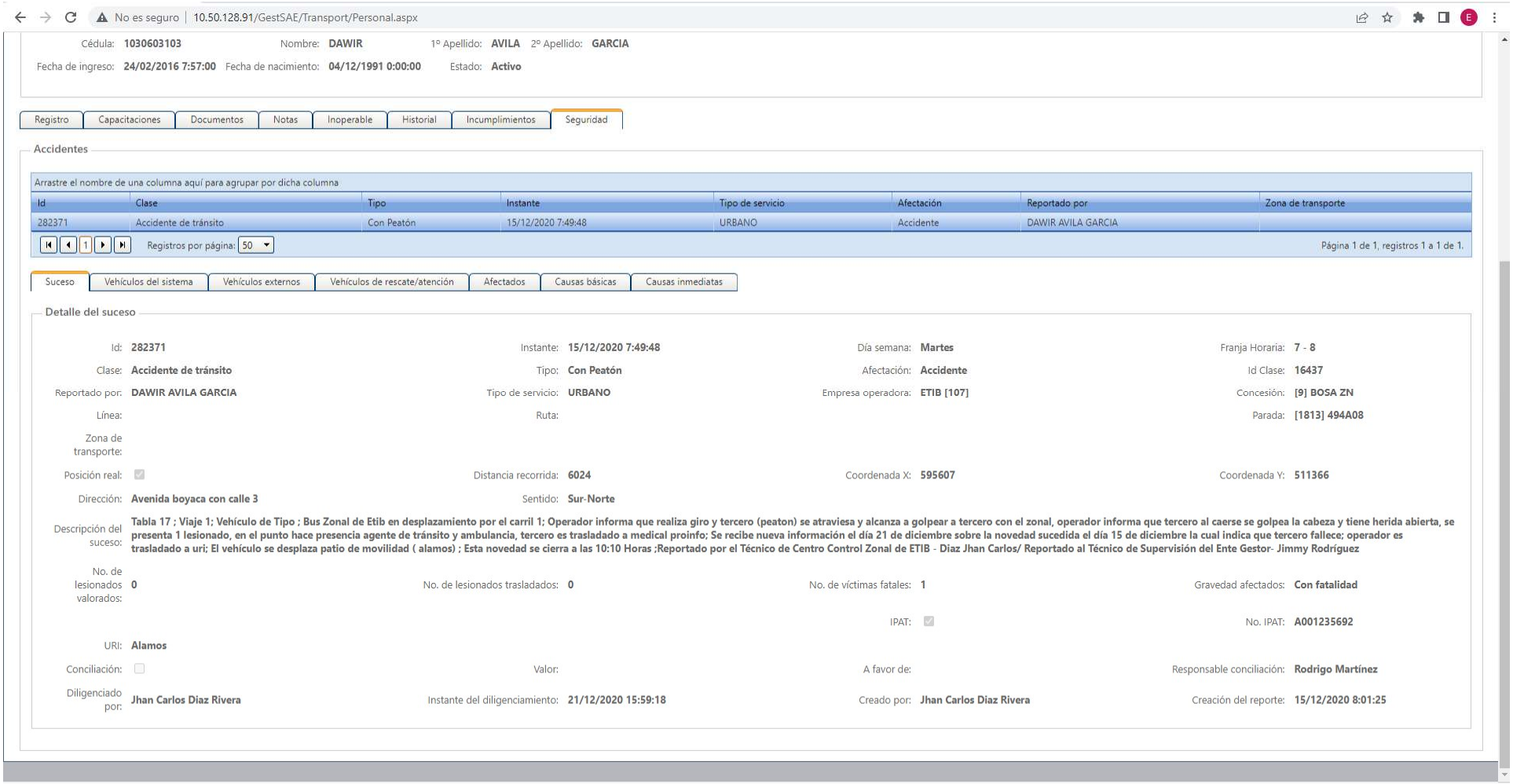
Los daños patrimoniales y extrapatrimoniales se encuentran amparados hasta el 100% del valor asegurado total.

DATOS DE INTERMEDIACION

Código	Intermediario	%Participa
71836	VML S.A. CORREDORES DE SEGUROS	100%

REPRESENTANTE LEGAL

TOMADOR


No es seguro | 10.50.128.91/GestSAE/Transport/Personal.aspx
Cédula: 1030603103 Nombre: DAWIR 1º Apellido: AVILA 2º Apellido: GARCIA
Fecha de ingreso: 24/02/2016 7:57:00 Fecha de nacimiento: 04/12/1991 0:00:00 Estado: Activo
Registro Capacitaciones Documentos Notas Inoperable Historial Incumplimientos Seguridad
Accidentes
Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna
Id Clase Tipo Instante Tipo de servicio Afectación Reportado por Zona de transporte
282371 Accidente de tránsito Con Peatón 15/12/2020 7:49:48 URBANO Accidente DAWIR AVILA GARCIA
Registros por página: 50
Página 1 de 1, registros 1 a 1 de 1.
Suceso Vehículos del sistema Vehículos externos Vehículos de rescate/atención Afectados Causas básicas Causas inmediatas
Detalle del suceso
Id: 282371 Instante: 15/12/2020 7:49:48 Día semana: Martes Franja Horaria: 7 - 8
Clase: Accidente de tránsito Tipo: Con Peatón Afectación: Accidente Id Clase: 16437
Reportado por: DAWIR AVILA GARCIA Tipo de servicio: URBANO Empresa operadora: ETIB [107] Concesión: [9] BOSA ZN
Línea: Ruta: Parada: [1813] 494A08
Zona de transporte:
Posición real: Distancia recorrida: 6024 Coordenada X: 595607 Coordenada Y: 511366
Dirección: Avenida boyaca con calle 3 Sentido: Sur-Norte
Descripción del suceso: Tabla 17 ; Viaje 1; Vehículo de Tipo ; Bus Zonal de Etib en desplazamiento por el carril 1; Operador informa que realiza giro y tercero (peaton) se atraviesa y alcanza a golpear a tercero con el zonal, operador informa que tercero al caerse se golpea la cabeza y tiene herida abierta, se presenta 1 lesionado, en el punto hace presencia agente de tránsito y ambulancia, tercero es trasladado a medical proinfo; Se recibe nueva información el día 21 de diciembre sobre la novedad sucedida el día 15 de diciembre la cual indica que tercero fallece; operador es trasladado a uri; El vehículo se desplaza patio de movilidad (alamos) ; Esta novedad se cierra a las 10:10 Horas ;Reportado por el Técnico de Centro Control Zonal de ETIB - Diaz Jhan Carlos/ Reportado al Técnico de Supervisión del Ente Gestor- Jimmy Rodríguez
No. de lesionados valorados: 0 No. de lesionados trasladados: 0 No. de víctimas fatales: 1 Gravedad afectados: Con fatalidad
IPAT: No. IPAT: A001235692
URI: Alamos
Conciliación: Valor: A favor de: Responsable conciliación: Rodrigo Martínez
Diligenciado por: Jhan Carlos Diaz Rivera Instante del diligenciamiento: 21/12/2020 15:59:18 Creado por: Jhan Carlos Diaz Rivera Creación del reporte: 15/12/2020 8:01:25

Suceso | Vehículos del sistema | Vehículos externos | Vehículos de rescate/atención | Afectados | Causas básicas | Causas inmediatas

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Nombre	Sexo	Edad	Condición del afectado	Tipo de lesión
leonelis giraldo Morales	M	78	Peatón	Víctima Mortal

1 Registros por página: 5 Página 1 de 1, registros 1 a 1 de 1.

Detalle del afectado

Nombre: **leonelis giraldo Morales** Sexo: **M** Edad: **78**

Tipo de documento: **Cédula de Ciudadanía** Documento: **4492489** Desistimiento:

Tipo lesión: **Víctima Mortal** Condición del afectado: **Peatón** Atendido por: **Particular**

Diagnóstico: **Trauma craneoencefálico leve Trauma activo en nivel occipital**

Ambulancia: **6394** Traslada: Centro asistencial: **Medical pro info**

Observaciones: **NO SE OBTUVO**

Reportado por: **Jhan Carlos Diaz Rivera** Instante del reporte: **21/12/2020 15:55:32**

Seguimiento sobrevivencia

Sobrevivencia

Instante de verificación Verificado por

Accidentes

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Id	Clase	Tipo	Instante	Tipo de servicio	Afectación	Reportado por	Zona de transporte
282371	Accidente de tránsito	Con Peatón	15/12/2020 7:49:48	URBANO	Accidente	DAWIR AVILA GARCIA	

1 Registros por página: 50 Página 1 de 1, registros 1 a 1 de 1.

Suceso | Vehículos del sistema | Vehículos externos | Vehículos de rescate/atención | Afectados | Causas básicas | Causas inmediatas

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Placa	No. SAE	Tipo de servicio	Empresa	Nombre del conductor	Cédula del conductor
VEM254	700019	URBANO	ETIB [107]	DAWIR AVILA GARCIA	1030603103

1 Registros por página: 5 Página 1 de 1, registros 1 a 1 de 1.

Detalle del vehículo del sistema

Empresa: **ETIB [107]** No. SAE: **700019** Placa: **VEM254** Bus: **19**

Inmovilización: Sentido: **Sur-Norte** Tipo de servicio: **URBANO**

Línea: Ruta: Parada: **[1813] 494A08**

Zona de transporte:

Daños del vehículo del sistema: **SIN DAÑOS**

Conductor

No. SAE: **708583** Nombre: **DAWIR AVILA GARCIA** Cédula: **1030603103** Antigüedad: **7 meses**

Reportado por: **Jhan Carlos Diaz Rivera** Instante del reporte: **15/12/2020 10:26:15**

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Id	Clase	Tipo	Instante	Tipo de servicio	Afectación	Reportado por	Zona de transporte
282371	Accidente de tránsito	Con Peatón	15/12/2020 7:49:48	URBANO	Accidente	DAWIR AVILA GARCIA	

Registros por página: 50 — Página 1 de 1, registros 1 a 1 de 1.

Suceso | Vehículos del sistema | Vehículos externos | Vehículos de rescate/atención | Afectados | Causas básicas | Causas inmediatas

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Tipo	Código
Policia	238281
Ambulancia	6394

Registros por página: 5 — Página 1 de 1, registros 1 a 2 de 2.

Detalle del vehículo de rescate

Tipo: **Policia** Código: **238281** Placa: **OJQ39D**

Reportado por: **Jhan Carlos Diaz Rivera** Instante reporte: **15/12/2020 10:28:04**

Registro | Capacitaciones | Documentos | Notas | Inoperable | Historial | Incumplimientos | Seguridad

Accidentes

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Id	Clase	Tipo	Instante	Tipo de servicio	Afectación	Reportado por	Zona de transporte
282371	Accidente de tránsito	Con Peatón	15/12/2020 7:49:48	URBANO	Accidente	DAWIR AVILA GARCIA	

Registros por página: 50 — Página 1 de 1, registros 1 a 1 de 1.

Suceso | Vehículos del sistema | Vehículos externos | Vehículos de rescate/atención | Afectados | Causas básicas | Causas inmediatas

Arrastre el nombre de una columna aquí para agrupar por dicha columna

Tipo	Código
Policia	238281
Ambulancia	6394

Registros por página: 5 — Página 1 de 1, registros 1 a 2 de 2.

Detalle del vehículo de rescate

Tipo: **Ambulancia** Código: **6394** Placa: **DCO453**

Reportado por: **Jhan Carlos Diaz Rivera** Instante reporte: **15/12/2020 10:27:45**

SOAT

PÓLIZA DE SEGURO DE DAÑOS CORPORALES CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

SEGUROS DEL ESTADO S.A.

NIT. 860.009.578-6

FECHA DE EXPEDICIÓN (AÑO MES DÍA)	VIGENCIA DESDE LAS 00 HORAS DEL (AÑO MES DÍA)	HASTA LAS 23:59 HORAS DEL (AÑO MES DÍA)
2020-08-20	2020-08-22	2021-08-21

No. DE PÓLIZA.	PLACA No.	CLASE VEHÍCULO	SERVICIO	CILINDRAJE/VATIOS	MODELO
14561100018680	VEM254	BUSES O BUSETAS	PUBLICO	4570	2008

PASAJEROS	MARCA	LÍNEA VEHICULO	CARROCERÍA
19	CHEVROLET	NPR 71	CERRADA

No. MOTOR	No. CHASIS ó No. SERIE	No. VIN	CAPACIDAD TON.
8B010704CM	9GCNPR71X8B010704		0.00

APELLIDOS Y NOMBRES DEL TOMADOR	TELÉFONO DEL TOMADOR	TIPO DE DOCUMENTO DEL TOMADOR	No. DE DOCUMENTO DEL TOMADOR	CIUDAD RESIDENCIA TOMADOR
ETIB SAS	3102661124	NIT	9003656516	BOGOTA D.C

CÓDIGO DE ASEGURADORA	CÓD. SUCURSAL EXPEDIDORA	CLAVE PRODUCTOR	No. FORMULARIO	CIUDAD EXPEDICIÓN
AT1329	10	1036003	0	BOGOTA D.C

TARIFA	PRIMA SOAT	CONTRIBUCIÓN FOSYGA	TASA RUNT
810	$ 632300	$ 316150	$ 1700

TOTAL A PAGAR

$ 950150

AMPAROS POR VICTIMA	HASTA	
A. GASTOS MÉDICOS QUIRURGICOS, FARMACÉUTICOS Y HOSPITALARIOS	800	SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES
B. INCAPACIDAD PERMANENTE	180	
C. MUERTE Y GASTOS FUNERARIOS	750	
D GASTOS DE TRANSPORTE Y MOVILIZACIÓN DE VICTIMAS	10	

FIRMA AUTORIZADA

Modificación unilateral de la vigencia por duplicidad de amparos: Con el fin de evitar duplicidad de amparos, en aquellos eventos en que la aseguradora llegara a evidenciar que existe otra póliza vigente, ésta procederá a modificar la vigencia de la (segunda) póliza expedida (expedida con posterioridad), iniciando la vigencia de la misma a partir del vencimiento de la póliza que ya se encuentra registrada en el RUNT.

Señor usuario tenga en cuenta las siguientes recomendaciones:

•Recuerde portar siempre su SOAT, las autoridades de tránsito se lo pueden solicitar en cualquier momento.
•Recuerde validar que su póliza está registrada en el RUNT.
•Esté atento al momento en que deba renovar su póliza. No tener SOAT vigente acarrea multas económicas, la detención del vehículo y en caso de accidente de tránsito el cobro por todos los costos de la atención de las víctimas del accidente.
•Adquiera su SOAT en lugares autorizados.

En caso de accidente de tránsito:

•Si alguien resulta herido, debe ser atendido por el prestador de servicios de salud más cercano al lugar del accidente siempre que tenga la capacidad para brindar la atención requerida por las víctimas.
•Ningún prestador de servicios de salud del país puede negarse a atender víctimas de accidentes de tránsito (artículo 195 Decreto Ley 663 de 1993). En caso contrario, denuncie ante la Superintendencia Nacional de Salud.
•Para los gastos médicos, el cobro ante la aseguradora o el Fosyga lo debe realizar la institución prestadora de servicios de salud.
•Para presentar la reclamación ante la compañía aseguradora no se requiere acudir a terceros.

Protección de datos personales:

Con la inequívoca conducta de aceptar y no devolver la presente y en cumplimiento de la normatividad vigente de protección de datos personales, manifiesto que he autorizado a Seguros del Estado S.A. y Seguros de Vida del Estado S.A., para que mis datos sean tratados con fines de la gestión y ejecución integral del contrato de seguros, los cuales serán incluidos en una Base de Datos cuyo responsable son LAS ASEGURADORAS, quienes podrán hacer transferencia internacional cuando sea necesario para la prestación del servicio. Usted podrá manifestar la negativa al tratamiento de sus datos, así como a conocer, actualizar y rectificar la información de conformidad con la política de tratamiento de datos personales publicada en la pagina www.segurosdelestado.com.



REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Libertad y Orden

LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10017220862

PLACA	MARCA	LÍNEA	MODELO
VEM254	CHEVROLET	NPR 71	2008

CILINDRADA CC	COLOR	SERVICIO
4.570	AZUL	PÚBLICO

CLASE DE VEHÍCULO	TIPO CARROCERÍA	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD Kg/PSJ
MICROBUS	CERRADA	DIESEL	19

NÚMERO DE MOTOR	REG	VIN
8B010704-CM	N	******

NÚMERO DE SERIE	REG	NÚMERO DE CHASIS	REG
9GCNPR71X8B010704	N	9GCNPR71X8B010704	N

PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S) — IDENTIFICACIÓN

EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO D — NIT 900365651



RESTRICCIÓN MOVILIDAD

BLINDAJE	POTENCIA HP
******	0

DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN

08002110727994	VE	FECHA IMPORT.	PUERTAS
	I	09/05/2007	1

LIMITACIÓN A LA PROPIEDAD

******

FECHA MATRÍCULA	FECHA EXP. LIC. TTO.	FECHA VENCIMIENTO
06/07/2007	15/11/2018	******

ORGANISMO DE TRÁNSITO

SDM - BOGOTA D.C.

LT06001738882



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ 370-001

DATOS DEL VEHÍCULO

PLACA ÚNICA	CLASE DE VEHÍCULO	MARCA	FECHA VENCIMIENTO DÍA MES AÑO
VEM254	MICROBUS	CHEVROLET	22 9 22

CLASE DE COMBUSTIBLE	NÚMERO DE MOTOR	MODELO	TIPO DE CARROCERÍA
DIESEL	8B010704-CM	2008	CERRADA

NIVEL DE SERVICIO	MODALIDAD	CAPACIDAD PAS	CAPACIDAD TON
COLECTIVO	Pasajeros	19	0

DATOS EMPRESA

RAZÓN SOCIAL: ETIB S.A.S

SEDE	RADIO DE ACCIÓN	ZONA DE OPERACIÓN
BOGOTA	Urbano	**********

TARJETA DE OPERACIÓN No. 1839856

FIRMA Y SELLO OFICINA EXPEDIDORA

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Libertad y Orden

RUNT
REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO

CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES

Nro. 148560508

DATOS CENTRO DIAGNÓSTICO

Entidad que expide el certificado: CENTRO NACIONAL DE REVISION TECNICOMECANICA CDA BOSA

NIT: 900081626

Nro. Certificado de Acreditación: 09-OIN-026-003

Fecha de expedición: 2020/08/31

Fecha de vencimiento: 2021/08/31

DATOS VEHÍCULO

PLACA:	VEM254	**CLASE:**	MICROBUS
MARCA:	CHEVROLET	**MODELO:**	2008
SERVICIO:	Público	**COMBUSTIBLE:**	DIESEL
CILINDRAJE:	4570	**NRO. MOTOR:**	8B010704-CM
NRO. CHASIS:	9GCNPR71X8B010704	**VIN:**	
LÍNEA:	NPR 71		
COLOR:	AZUL		

NOMBRE PROPIETARIO: EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA SAS

NORIS NIÑO ALVAREZ

FIRMA DEL RESPONSABLE

Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE CONDUCCIÓN

No. 1030603103

NOMBRE

DAWIR AVILA GARCIA

FECHA DE NACIMIENTO

04-12-1991

SANGRE-RH

O+

FECHA DE EXPEDICION

03-09-2019

RESTRICCIONES DEL CONDUCTOR



ORGANISMO DE TRANSITO EXPEDIDOR

SDM - BOGOTA D.C.

CATEGORIAS AUTORIZADAS			
CATEGORIA	CLASE DE VEHÍCULO	VIGENCIA	SERVICIO
A2	MOTOCICLETA Y MOTOTRICICLO DE CUALQUIER CILINDRAJE	17-03-2025	PARTICULAR
B2	AUTOMÓVIL, MOTOCARRO, CUATRIMOTO, CAMPERO, CAMIONETA, MICROBUS, CAMIÓN, BUSETA Y BUS	03-09-2029	PARTICULAR
C2	AUTOMÓVIL, MOTOCARRO, CAMPERO, CAMIONETA, MICROBUS, CAMIÓN, BUSETA Y BUS	03-09-2022	PUBLICO



VALID 20181001 10/18

ESTA LICENCIA ES VALIDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

LC06001418858

EL PROCESO DE CAPACITACIÓN Y DESARROLLO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ – ETIB SAS (NIT 900365651-6)

CERTIFICA

Que los Operadores que se relacionan en el listado adjunto, participaron activamente en el programa de Capacitación de Ingreso de Conductores al Sistema Integrado de Transporte Público SITP de Buses Convencionales, con una duración de 85 Horas **Durante el periodo del 08 de Mayo al 19 de Mayo de 2020.**

Que la actividad de Capacitación se llevó a cabo dando cumplimiento a los temas que a continuación se relacionan, a cargo del Instructor avalado por el Ente Gestor Transmilenio S.A.

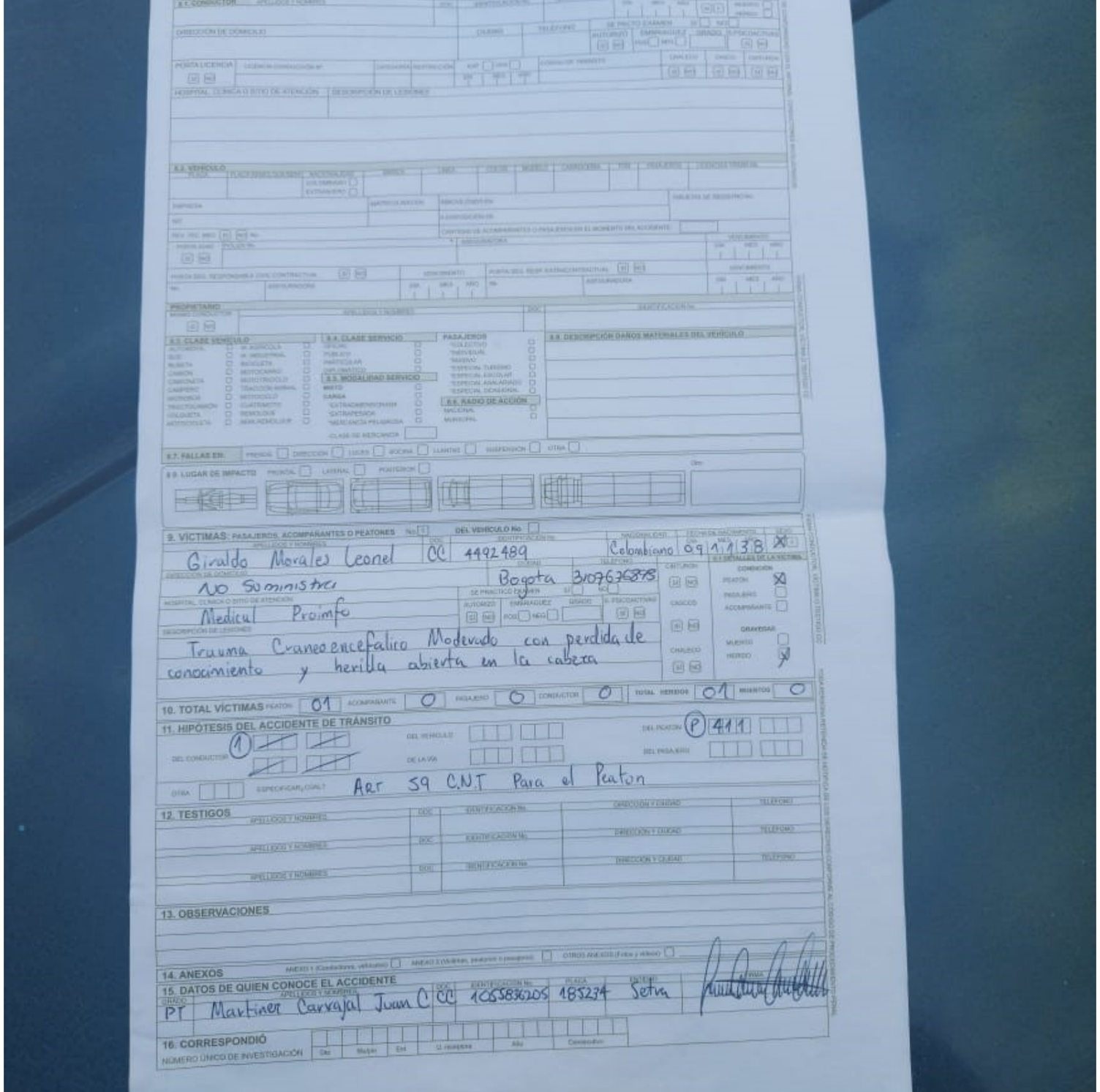
INSTRUCTORES AVALADOS – OPERADORES ZONALES			
MÓDULOS	**INTENSIDAD HORARIA**	**INSTRUCTOR**	**FIRMA**
1.RELACIONES HUMANAS	8 Horas (6T-2P)	WALTER RAMOS	
2. ATENCIÓN DE CONTNGENCIAS	8 Horas (4T-4P)	DIANA NUÑEZ ARIAS	
3. ASPECTOS GENERALES DEL SISTEMA	2 Horas (1T-1P)	STEVEN ESCOBAR	
4. MANUAL DE OPERACIONES	8 Horas Teóricas	STEVEN ESCOBAR	
5. CONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO	10 Horas (4T-6P)	JOHN DAVILA	
6. CONDUCCION DE BUSES	13 Horas (3T-10P)	STEVEN ESCOBAR	
7. MANEJO PREVENTIVO Y ACCIDENTALIDAD	27 Horas (14T-13P)	WALTER RAMOS	
8. CONDUCCIÓN PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES	4 Horas Prácticas	STEVEN ESCOBAR	
9. ATENCIÓN A POBLACIÓN VULNERABLE O EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD	5 Horas (3T-2P)	WALTER RAMOS	

LISTADO DE ASISTENCIA

No.	CEDULA	APELLIDOS Y NOMBRES
1	1.098.150.776	ALBARRACIN ORTIZ CARLOS ANDRES
2	1.030.603.103	AVILA GARCIA DAWIR
3	1.070.917.011	BARRIOS AVILA LUIS ALBERTO
4	1.032.458.236	BETANCUR CALDERON BRAYAN SMITH
5	1.024.482.922	BONILLA DIAZ JULIAN ANDRES
6	80.376.881	CARDENAS CARDENAS JOSE RICARDO
7	1.022.985.560	CARDENAS CRUZ BLADIMIR
8	1.016.078.098	CARDONA VIVAS ANDRES FELIPE
9	1.018.477.451	CIFUENTES MESA JEFFERSON CAMILO
10	1.013.606.566	COGUA GONZALEZ JONATHAN ANDRES
11	80.727.220	DIAZ HERRERA JORGE ARTURO
12	80.124.503	GIRALDO HURTADO HECTOR ALONSO
13	79.812.692	GONZALEZ ARIZA JORGE HERNAN
14	79.517.994	GUASCA MARTINEZ MANUEL DARIO
15	1.125.250.658	JIMENEZ LOPEZ JULIAN
16	79.979.047	LOPEZ CARLOS YAIR
17	1.016.011.520	MORA MARQUEZ CRISTHIAN GIOVANNI
18	80.760.295	ORTIZ PAPAGAYO DIEGO ALEXANDER
19	1.032.363.349	PEDRAZA CARDENAS YESID ALBERTO
20	80.807.784	QUIROGA VELASQUEZ JOSE ERNESTO
21	1.016.031.499	RAMOS MORALES JOHN EDISSON
22	1.012.334.695	RODRIGUEZ FORERO WILDER
23	80.858.262	ROJAS PEÑA JAIVER LEANDRO
24	80.183.629	SANCHEZ MORENO JOSE YUGOESLAVO
25	13.068.907	SANTANDER BOLAÑOS UBER HERLEY
26	1.022.392.404	SIERRA VERGARA JOSE CESAR
27	1.067.943.299	VEGA SALAS ONEL ENRIQUE
28	79.902.977	VENEGAS VELOZA IGNACIO RODOLFO

EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ
Coordinación de Capacitación

Carmen Rosa Salamanca Tunarrosa
Jefe de Capacitación y Desarrollo



9. VÍCTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES No. 1 DEL VEHÍCULO No.

APELLIDOS Y NOMBRES: Giraldo Morales Leonel | DOC: CC | IDENTIFICACIÓN No.: 4492489 | NACIONALIDAD: Colombiano | FECHA DE NACIMIENTO: DÍA 09 MES 11 AÑO 38 | SEXO: X

DIRECCIÓN DE DOMICILIO: No Suministro | CIUDAD: Bogota | TELÉFONO: 3107676878 | CASCO: NO | CHALECO: NO | SE PRACTICÓ EXAMEN: AUTOMIZO NO | EMBRIAGUEZ NO | GRADO | S. PSICOACTIVAS NO

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN: Medical Proimfo

DESCRIPCIÓN DE LESIONES: Trauma Craneoencefalico Moderado con perdida de conocimiento y herida abierta en la cabeza

8.3 DETALLES DE LA VÍCTIMA — CONDICIÓN: PEATON X | PASAJERO | ACOMPAÑANTE — GRAVEDAD: MUERTO | HERIDO X

10. TOTAL VÍCTIMAS PEATON 01 | ACOMPAÑANTE 0 | PASAJERO 0 | CONDUCTOR 0 | TOTAL HERIDOS 01 | MUERTOS 0

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

DEL CONDUCTOR (1) | DEL VEHÍCULO | DEL PEATON (P) 411 | DE LA VÍA | DEL PASAJERO | OTRA | ESPECIFICAR ¿CUÁL? Art 59 C.N.T Para el Peaton

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO

13. OBSERVACIONES

14. ANEXOS — ANEXO 1 (Condiciones, vehículos) | ANEXO 2 (Víctimas, peatones y pasajeros) | OTROS ANEXOS (Fotos y videos)

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

APELLIDOS Y NOMBRES: Martinez Carvajal Juan C | DOC: CC | IDENTIFICACIÓN No.: 1055836205 | PLACA: 185234 | ENTIDAD: Setra | FIRMA

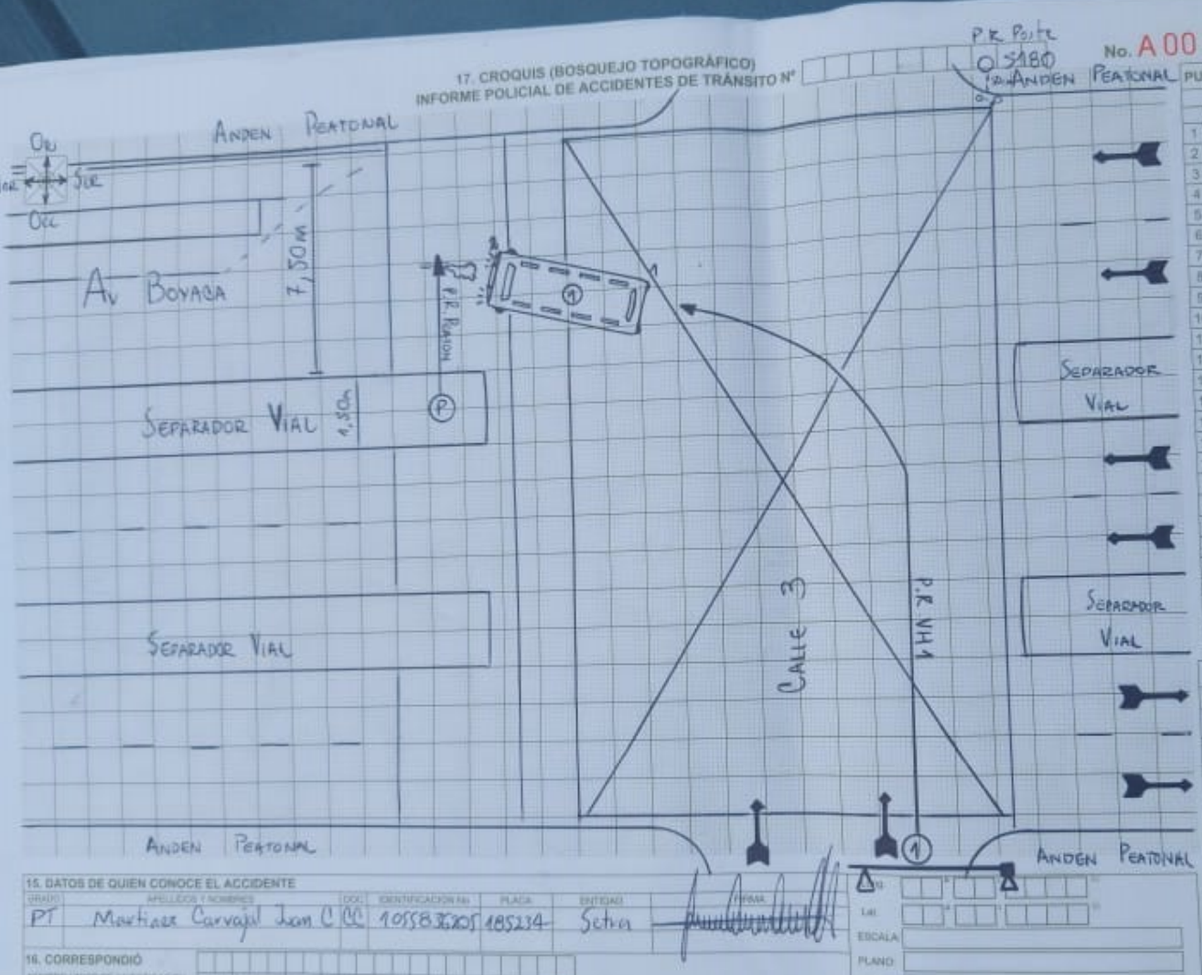
CARGO: PT

16. CORRESPONDIÓ

NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN | Día | Mes | Año | Consecutivo

No. A 00 1235692

17. CROQUIS (BOSQUEJO TOPOGRÁFICO)
INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO N°



PUNTO DE REFERENCIA P.R. Poste

TABLA DE MEDIDAS

	"A"	"B"	IDENTIFICACIÓN DEL PUNTO
1	13,50 m	5,60 m	V. Ppal. Der VH1
2	18,50 m	3,50 m	V. Ant. Der VH1
3			
4	1,50 m		Ancho Separador
5	7,50 m		Ancho Calzada
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

LONG. HUELLAS

N°	METROS	CM	TIPO DE HUELLA

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA
PT	Martinez Carvajal Juan C	CC	1055836205	185234	Setra	

16. CORRESPONDIÓ
NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN: Dto. | Municipio | Ent. | U. receptora | Año | Consecutivo

ESCALA
PLANO
VISTA

	VÍA 1	VÍA 2
RADIO		
PERALTE		
PENDIENTE		

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. A001235692

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO

2. GRAVEDAD: CON MUERTOS [ ] CON HERIDOS [X] SOLO DAÑOS [ ]

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS: Av Boyaca x Calle 3 — 3.1 LOCALIDAD O COMUNA: Kennedy

4. FECHA Y HORA: 15/12/2020 0740 — 15/12/2020 0800

5. CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE [X] — ATROPELLO [X] — VOLCAMIENTO [ ]

5.1 CHOQUE CON: VEHÍCULO [X]

5.2 OBJETO FIJO

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

6.1. ÁREA: URBANA [X]

6.2. SECTOR: RESIDENCIAL [X] COMERCIAL [X]

6.3. ZONA: ESCOLAR [ ] TURÍSTICA [ ]

6.4. DISEÑO: INTERSECCIÓN [X]

6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA: LLUVIA [ ] NIEBLA [ ]

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

7.1 GEOMETRÍA: A. RECTA [X] — B. PLANO [X]

7.2 UTILIZACIÓN: UN SENTIDO [X]

7.3 CALZADAS: TRES O MÁS [X]

7.4 CARRILES: TRES O MÁS [X]

7.5 SUPERFICIE DE RODADURA: ASFALTO [X]

7.6 ESTADO: BUENO [X]

7.7 CONDICIONES

7.8 ILUMINACIÓN ARTIFICIAL: A. CON — BUENA Luz Día [X] — MALA [X] — B. SIN [ ]

7.9 CONTROLES DE TRÁNSITO: A. AGENTE DE TRÁNSITO [ ] — B. SEMÁFORO: OPERANDO [X] — C. SEÑALES VERTICALES: CEDA EL PASO [ ] — NO GIRE [ ] — SENTIDO VIAL [X] — NO ADELANTAR [X] — VELOCIDAD MÁXIMA [X] — OTRA [ ] — NINGUNA [ ]

7.10 VISIBILIDAD: A. NORMAL [X]

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS — VEHÍCULO 1

8.1 CONDUCTOR APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO	GRAVEDAD
Dawir Avila Garcia	CC	1030603103	Colombiano	04 12 91	X	

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO	SE PRACTICÓ EXAMEN	AUTORIZÓ	EMBRIAGUEZ	GRADO	S. PSICOACTIVAS
Cra 72 C Bis # 57-82 Sur	Bogota	3217565686	SI [ ] NO [ ]	SI [ ] NO [ ]	POS [ ] NEG [ ]		SI [ ] NO [ ]

PORTA LICENCIA	LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP. (DÍA MES AÑO)	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)	CÓDIGO OF. TRÁNSITO	CHALECO	CASCO	CINTURÓN
SI [X] NO [ ]	1030603103	C2	—	03 09 12	X	sdm-Bogota	SI [ ] NO [ ]	SI [ ] NO [ ]	SI [X] NO [ ]

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN: Medicina Legal

DESCRIPCIÓN DE LESIONES: Prueba Embriaguez

8.2 VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE / SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.
VEM154	—	COLOMBIANO [X] EXTRANJERO [ ]	Chevrolet	NPR-34	Azul	2008	Cerrada	—	19	10017220862

EMPRESA	MATRICULADO EN	INMOVILIZADO EN	TARJETA DE REGISTRO No.
ETIB SAS		Patio Unico	1839856
NIT 900365651	Bogota	A DISPOSICIÓN DE: Fiscalia	
REV. TEC. MEC. SI [X] NO [ ] No. 1485605080		CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE: 09	

PORTA SOAT	POLIZA No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
SI [X] NO [ ]	145611000018680	Seguros del Estado	21 08 21

PORTA SEG. RESP. CIVIL CONTRACTUAL	No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
SI [ ] NO [X]	2000063843	Mundial de Seguros	01 03 21

PORTA SEG. RESP. EXTRACONTRACTUAL	No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
SI [X] NO [ ]	2000063443	Mundial de Seguros	01 03 21

PROPIETARIO MISMO CONDUCTOR: SI [ ] NO [X]

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.
ETIB SAS	NIT	900365651

8.3 CLASE VEHÍCULO: AUTOMOVIL [ ] — BUS [ ] — BUSETA [ ] — CAMIÓN [ ] — CAMIONETA [ ] — CAMPERO [ ] — MICROBUS [X] — TRACTOCAMIÓN [ ] — VOLQUETA [ ] — MOTOCICLETA [ ] — M. AGRÍCOLA [ ] — M. INDUSTRIAL [ ] — BICICLETA [ ] — MOTOCARRO [ ] — MOTOTRICICLO [ ] — TRACCIÓN ANIMAL [ ] — MOTOCICLO [ ] — CUATRIMOTO [ ] — REMOLQUE [ ] — SEMIREMOLQUE [ ]

8.4 CLASE SERVICIO: OFICIAL [ ] — PÚBLICO [X] — PARTICULAR [ ] — DIPLOMÁTICO [ ]

8.5 MODALIDAD DE TRANS.: MIXTO [ ] — CARGA [ ] — *EXTRADIMENSIONADA [ ] — *EXTRAPESADA [ ] — *MERCANCÍA PELIGROSA [ ]

CLASE DE MERCANCÍA

PASAJEROS: *COLECTIVO [ ] — *INDIVIDUAL [ ] — *MASIVO [X] — *ESPECIAL TURISMO [ ] — *ESPECIAL ESCOLAR [ ] — *ESPECIAL ASALARIADO [ ] — *ESPECIAL OCASIONAL [ ]

8.6 RADIO DE ACCIÓN: NACIONAL [ ] — MUNICIPAL [X]

8.8 DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO: Por establecer en esperticio tecnico

8.7 FALLAS EN: FRENOS [ ] DIRECCIÓN [ ] LUCES [ ] BOCINA [ ] LLANTAS [ ] SUSPENSIÓN [ ] OTRA [ ]

FRONTAL [X] LATERAL [ ] POSTERIOR [ ]

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO CC

TIENE DERECHO A RETENER LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN HASTA QUE SE RESUELVA LA RECLAMACIÓN. LA NEGATIVA A FIRMAR EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO NO IMPLICA LA RENUNCIA A LOS DERECHOS CONFORME AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO

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

MANUAL DE OPERACIONES

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

AVISO LEGAL: Este Manual se elaboró con base en el Documento M-O-GR-001 Manual de Operaciones del Sistema Transmilenio y los documentos de referencia establecidos en el numeral 3.1.

ELABORÓ: **PROF. ESP. DE PLANEACIÓN DE TRANSPORTE** **PROF. ESP. DE COORDINACIÓN TÉCNICA OPERATIVA**	**REVISÓ:** **DIRECTOR DE OPERACIONES**	**APROBÓ:** **SUBGERENTE GENERAL**	**Página 1 de 221**
FECHA DE ELABORACIÓN: **28-01-2010**	**FECHA DE REVISIÓN:** **28-01-2010**	**FECHA DE APROBACIÓN:** **28-01-2010**	

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

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETO 4
2. ALCANCE 4
3. RESPONSABLE 4
3.1 DOCUMENTOS DE REFERENCIA 4
4. DEFINICIONES 6
4.1. AGENTES DEL SISTEMA: 6
4.2. AREA DE SOPORTE TÉCNICO Y DE MANTENIMIENTO: 6
4.3. AUXILIAR OPERATIVO DE INSPECCION DE LA OPERACIÓN: 6
4.4. CARRILES DE TRÁFICO MIXTO: 6
4.5. CENTRO DE CONTROL DEL ENTE GESTOR: 6
4.6. CENTROS DE CONTROL ZONALES: 7
4.8. CORREDORES EXCLUSIVOS: 7
4.9. ESTACIÓN: 7
4.10. FLOTA DE OPERACION: 7
4.11. FLOTA DE RESERVA: 7
4.12. GESTOR: 8
4.13. MEDIO DE PAGO: 8
4.14. OPERACIÓN DEL SISTEMA: 8
4.15. OPERACIÓN DE RECAUDO: 8
4.16. OPERACIÓN DE TRANSPORTE: 8
4.17. PUNTOS DE PARADA: 9
4.18. PUNTO DE VENTA: 9
4.19. RUTA: 9
4.20. RUTAS JERARQUIZADAS: 9
4.21. SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO, SIRCI: 10
4.22. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ - SITP: 10
4.23. SERVICIO: 10
4.24. TERMINALES ZONALES: 11
4.25. TARJETA INTELIGENTE SIN CONTACTO (TISC): 11
4.26. VÍA EXCLUSIVA: 11
4.27. ZONA: 11
5. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA 11
5.1. PRINCIPOS Y OBJETIVOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO 13
5.2. OPERACIÓN DEL SITP 14
5.3. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP 15

5.4. MECANISMOS DE REGULACION Y CONTROL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP 16
5.5. VEHICULOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO 17
5.6. OPERADORES TRONCALES 17
5.7. OPERADORES DE ALIMENTACIÓN 17
5.8. OPERADORES ZONALES 18
5.9. SISTEMA DE PAGO 19
5.10. SERVICIOS CONEXOS 19
6. AUTORIDAD Y REGLAMENTACIÓN GENERAL 19
6.1. AUTORIDAD 19
6.2. CONCEPTO DE SEGURIDAD 20
6.3. IDONEIDAD DEL PERSONAL 21
6.4. AUTORIDADES EN LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE. 21
6.5. APTITUD MENTAL Y FÍSICA DEL PERSONAL 22
7. ELEMENTOS OPERACIONALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO .. 23
7.1. INFRAESTRUCTURA VIAL 23
7.2. VEHICULOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO 34
7.3. INSPECCION DE VEHICULOS 112
7.4. OPERACIÓN DIARIA 117
7.5. CONDUCTORES 121
7.6. SUBSISTEMA DE RECAUDO 148
8. FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA 155
8.1. PROGRAMACION DE SERVICIOS 155
8.2. OPERACIÓN DE LOS VEHICULOS EN LA INFRAESTRUCTURA 167
8.3. SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN 197
9. MULTAS OPERATIVAS 214

1. OBJETO

El objetivo de este Manual es brindar las pautas al personal de TRANSMILENIO S.A. y a los agentes que intervienen en la operación, para el correcto funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

2. ALCANCE

Este Manual cubre a todo el personal de TRANSMILENIO S.A. y a todo el personal de los Agentes del Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

3. RESPONSABLE

Las Direcciones de Operaciones y de Planeación de Transporte son las responsables de la elaboración, desarrollo, mantenimiento y aplicación de este Manual.

3.1 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Plan Maestro de Movilidad y Decreto 309 de 2009
- Código Nacional de Tránsito
- Código de Procedimiento Penal
- Código de Policía
- Ley 1083 de 2007 y sus resoluciones reglamentarias
- Ley 140 de 1994, Decreto 506 de 2003, el Decreto 959 de 2000 y la Resolución 931/2008
- Decreto 1660 del 16 de Junio de 2003 Artículo 19 Numeral 1
- Decreto 4741 de 2005
- Decretos 1791 de 1996 y 472 de 2003
- Decreto 1541 de 1978 (ó las normas que lo sustituyan o modifiquen), resolución 250 de 1997, resolución 815 de 1997
- Decreto 1591 de 1998

- Resolución 237 de 1999 del Ministerio del Medio Ambiente
- Resolución 1188 de 2003
- Resolución 627 de 2006.
- Resolución 1362 de 2007
- Resolución 556 de 2003 y 910 de 2008
- Resolución 3957 y 3956 de 2009
- Resolución 5453de 2009
- Resolución 4299 de 2005
- Resolución 1565 de 2004
- Resoluciones DAMA: 1170 de 1997, 2069 de 2000, 019 de 2002,
- Las Normas Técnicas Colombianas: 1256, 1304, 1467, 1570, 1884, 2037, 2042, 3586, 3638, 3561, 3847, NTC-4300, 4828, 4830-2, 4830-3, 4830-4, 4830-5, 4830-6, 4830-7, 4830-8, 4830-9, 4830-10, 4830-11, 4830-12, 4830-13, 4830-14, 4830-15, 4830-16 , 4830-17, 4901-1, 4901-2, 4901-3, 5206, 5602
- Norma FMVSS 302 o equivalentes a nivel internacional
- Norma ISO 303/63 E
- Norma ISO 14443, Tipo A
- Numeral 5 del documento *"Regulation No. 66 Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with regard to the Strength of their Superstructure"* de la Naciones Unidas.
- Normas europeas de los Reglamentos europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

- Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas *"Uniform Provisions concerning the approval of daytime running lamps for power driven vehicles"* referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día..
- El Manual de Normas y Procedimientos de aceites usados
- M-O-GR-001 Manual de Operaciones del Sistema TransMilenio
- P-O-VH-001 "Inspección de Infraestructura y Concesiones"
- Cartilla de estaciones sencillas Transmilenio.

4. DEFINICIONES

4.1. AGENTES DEL SISTEMA:

Se consideran agentes del sistema, aquellas empresas y/o entidades que ejecutan algún tipo de actividad dentro del Sistema Integrado de Transporte en adelante SITP para el adecuado funcionamiento del mismo en cualquiera de sus aspectos operativos.

4.2. AREA DE SOPORTE TÉCNICO Y DE MANTENIMIENTO:

Es la zona del patio de operación en la cual se instalan todos los equipos e infraestructura necesarios para la prestación de los servicios de lavado, abastecimiento de combustible y mantenimiento técnico de los vehículos que conforman la flota al servicio de la operación del Sistema Integrado de Transporte SITP.

4.3. AUXILIAR OPERATIVO DE INSPECCION DE LA OPERACIÓN:

Personal en la vía encargado de realizar la supervisión de la operación y el apoyo al Centro de Control en cualquier actividad del funcionamiento del Sistema.

4.4. CARRILES DE TRÁFICO MIXTO:

Carriles sobre los cuales podrán circular vehículos de transporte público, vehículos particulares, automóviles, camiones, motocicletas y vehículos tipo taxi de transporte público individual.

4.5. CENTRO DE CONTROL DEL ENTE GESTOR:

Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones que indique el Ente Gestor en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el Concesionario del SIRCI para que el Ente

Gestor ejerza sus funciones de verificación de las programaciones de los distintos concesionarios de operación (Troncales, Alimentadores y Auxiliares), operación, gestión y control de los servicios troncales. Este Centro de Control será operado por el Ente Gestor.

El agente encargado del SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACION AL USUARIO, SIRCI, deberá suministrar los equipos y aplicaciones necesarios y adicionales a los actualmente en uso para el control global de la operación.

4.6. CENTROS DE CONTROL ZONALES:

Lugar especialmente acondicionado en las instalaciones de cada uno de los operadores zonales en el cual se encuentra el software y hardware diseñado y suministrado por el Concesionario del SIRCI para que el Concesionario pueda ejercer sus funciones de programación, operación y gestión de las rutas no troncales. Estos Centros de Control serán operados por los operadores zonales.

4.7. CORREDORES EXCLUSIVOS:

Son carriles designados sobre las vías arterias de la ciudad para la circulación permanente y en algunos casos exclusivos para los buses TransMilenio en función de la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros.

4.8. ESTACIÓN:

Es el lugar autorizado y acondicionado para el ascenso y el descenso de pasajeros de las rutas troncales.

4.9. FLOTA DE OPERACION:

Es el conjunto de vehículos con las características, especificaciones y tipología previstas en el presente manual de operación y requeridos para la operación de cada zona del SITP, la operación de los corredores troncales y las zonas de alimentación para la prestación del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros.

4.10. FLOTA DE RESERVA:

Flota adicional al tamaño de la flota de operación, como reserva técnica, que le asegure al sistema la cobertura y disponibilidad permanente de la flota para la prestación eficiente, oportuna y suficiente del servicio público de transporte y que permita cubrir las contingencias del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá SITP en su operación y las necesidades de mantenimiento de la flota.

4.11. GESTOR:

Empresa encargada de la planeación, gestión y control del SITP. –TRANSMILENIO S.A.

4.12. MEDIO DE PAGO:

Se refiere al mecanismo o instrumento que se adopte para que los usuarios del SITP, puedan acceder a él, mediante el pago de una suma de dinero o tarifa vigente. El medio de pago a utilizar en el Sistema Integrado de Recaudo será la tarjeta inteligente sin contacto (TISC) o cualquier otro que en el futuro defina TRANSMILENIO S.A., con las funcionalidades necesarias para permitir la integración operativa y tarifaria del SITP.

Habrá dos modalidades de pago:

- TISC personalizada con facilidad de Crédito de Viaje
- TISC no personalizada sin facilidad de Crédito de Viaje

4.13. OPERACIÓN DEL SISTEMA:

Actividad desarrollada por los agentes del Sistema Integrado de Transporte para la prestación del servicio de transporte de pasajeros dentro del marco del SITP.

4.14. OPERACIÓN DE RECAUDO:

Conjunto de actividades desarrolladas para el cobro de la tarifa del SITP. Comprende la venta y distribución del medio de pago, control de acceso al Sistema, custodia del dinero recaudado y la consolidación de la información de estas actividades.

4.15. OPERACIÓN DE TRANSPORTE:

Conjunto de actividades desarrolladas para la movilización de los usuarios del SITP. Comprende el suministro y mantenimiento de la flota para la operación, los equipos requeridos para la programación, operación y control del Sistema, el recurso humano para la prestación del servicio y demás actividades relacionadas.

4.16. PUNTOS DE PARADA:

Son los puntos localizados sobre los corredores de tráfico mixto utilizados para la operación no troncal de los vehículos del SITP. Estos puntos son los únicos autorizados para recoger y dejar pasajeros; éstos podrán tener diferente tratamiento físico dependiendo del corredor y de su demanda.

4.17. PUNTO DE VENTA:

Es el lugar en el que se dispensan y recargan los medios de pago para utilizar el SITP.

4.18. RUTA:

Secuencia de paradas que deben efectuar los vehículos según las rutinas de servicio diseñadas.

4.19. RUTAS JERARQUIZADAS:

Son los niveles de rutas definidas para el SITP, según la función de demanda y las características de operación.

4.19.1. Troncales:

Características: Eje estructurante, alta demanda

Tipo de Cobro: En estación

Operación: Carril exclusivo izquierdo con o sin sobrepaso o carriles preferenciales.

4.19.2. Auxiliares:

Características: Apoyan a rutas troncales en corredores de demandas medias. Función de transporte y distribución de demanda.

Tipo de Cobro: En el vehículo mediante medio de pago electrónico

Operación: En vías de tráfico mixto.

4.19.3. Alimentadoras y Complementarias:

Características: Alimentación de los corredores troncales en los portales, estaciones intermedias y estaciones sencillas.

Tipo de Cobro: En el vehículo mediante medio de pago electrónico o en la estación de los corredores troncales

Operación: En vías de tráfico mixto.

4.19.4. Especiales (Urbanas y rurales):

Características: Atención a áreas de difícil acceso o de muy baja demanda.

Tipo de Cobro: En el vehículo mediante medio de pago electrónico

Operación: En vías de tráfico mixto.

4.20. SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO, SIRCI:

Conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión, operación de recaudo, operación de transporte, 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 debe ser proveído por el concesionario que resulte adjudicatario de dicha concesión y será el ente gestor (TRANSMILENIO S.A.) quien realice el control de los niveles de servicio o quien éste determine para realizar los controles respectivos.

4.21. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ - 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 para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

4.22. SERVICIO:

Línea de vehículos que recorre corredores exclusivos o carriles de tráfico mixto, y está definido por un recorrido y unos puntos de parada en los cuales los vehículos se detienen a recoger y dejar pasajeros dentro de unos horarios establecidos.

4.23. TERMINALES ZONALES:

Áreas de parqueo de los vehículos que conforman la flota que se encuentra al servicio de la operación zonal del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP de responsabilidad del CONCESIONARIO, las cuales deben cumplir con las disposiciones vigentes en materia de espacio público, normativa urbana y disposiciones ambientales nacionales y distritales.

4.24. TARJETA INTELIGENTE SIN CONTACTO (TISC):

Medio de pago del servicio de transporte de pasajeros en el Sistema.

4.25. VÍA EXCLUSIVA:

Vía principal, dotada de infraestructura urbana especial y específica para la circulación de los vehículos de alta capacidad del Sistema, definida para efectos de la operación por TRANSMILENIO S.A.

4.26. ZONA:

Área geográfica en la que el operador será responsable por el suministro de transporte al interior de dicha zona y por los servicios que se originen desde su zona hacia el resto de zonas del Sistema, de acuerdo con las responsabilidades pactadas contractualmente y con el fin de garantizar la cobertura, accesibilidad, calidad y regularidad del servicio.

5. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

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.

TRANSMILENIO S.A., quien actúa como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, tiene a su cargo la planeación estructural del Sistema y la definición del régimen técnico que regula la operación, gestión y control de la operación troncal y alimentadora y la supervisión de todas las zonas del sistema. Este modelo de gestión y programación de la operación del Sistema se orientará al uso eficiente de la flota, a la prestación del servicio público de transporte en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad.

Para efectos de la operación del SITP, la ciudad de Bogotá se ha dividido geográficamente en veinte zonas de las cuales: trece estarán a cargo de los operadores zonales del SITP los cuales serán responsables por el suministro de transporte intrazonal e interzonal, garantizando cobertura, accesibilidad, calidad y

regularidad del servicio, seis zonas adjudicadas para la operación no exclusiva del servicio de alimentación y una zona neutra que corresponde al centro expandido de la ciudad, la cual no es adjudicada a ningún operador.

El SITP está basado en una red de rutas jerarquizadas, conformada por rutas Troncales, Auxiliares, Alimentadoras, Complementarias y Especiales, en donde las rutas troncales tienen la característica de ser el eje estructurante del sistema, atendiendo corredores de alta demanda y el servicio de largas distancias.

Las rutas auxiliares apoyan la operación del sistema en corredores de demandas medias, permitiendo atender la demanda entre zonas. Por su parte las rutas alimentadoras y complementarias se caracterizan por realizar la alimentación en los portales y en las estaciones intermedias y sencillas de los corredores troncales del sistema. Para la atención de las áreas de difícil acceso o de muy baja demanda están definidas las rutas especiales las cuales pueden prestar el servicio de transporte en el área urbana y rural de la ciudad.

Las rutas troncales operan por corredores exclusivos mientras que las demás rutas lo hacen por carriles de de tráfico mixto.

Para las rutas troncales, el acceso de pasajeros se realiza a través de estaciones y/o plataformas, que son alimentadas por medio de puentes peatonales, rampas, rutas alimentadoras y complementarias, buses Intermunicipales, etc. Para acceder a las rutas troncales la verificación de pago al sistema se realiza a través de controles de acceso ubicados en las estaciones y/o plataformas del sistema.

Para acceder a las demás rutas, los vehículos contarán con equipos de validación del medio de pago, excepto aquellas rutas alimentadoras que se integren físicamente con los portales o estaciones intermedias de las rutas troncales.

La operación se rige de acuerdo con las directrices que impartirá TRANSMILENIO S.A. con apoyo del Sistema de Programación y Control que se utiliza como instrumento para la planeación, regulación y control global de los vehículos del sistema. Todas las rutas del sistema operarán bajo los niveles de servicio establecidos por TRANSMILENIO S.A.

El SITP cuenta con un Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y atención al Usuario – SIRCI, cuyo objeto es dotar al sistema con las herramientas tecnológicas que le permitan controlar el sistema de transporte público de buses de Bogotá en forma integrada y contar con un sistema tarifario

integrado (tarifas integradas, transbordos virtuales, tarifas diferenciales). El SIRCI lo conforman de manera integral el subsistema de recaudo, el subsistema de control de flota, el subsistema de información y servicio al usuario, los componentes de integración y consolidación de la información y la conectividad.

5.1. PRINCIPOS Y OBJETIVOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

El SITP está basado en el respeto de los derechos fundamentales a la vida, a la igualdad y a la diversidad, y se orienta a que mediante la participación integral del sector privado en la operación del SITP se logren los siguientes objetivos, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario.

- Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
- Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.
- Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.
- Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.
- Modernizar la flota vehicular de transporte público.
- Establecer un modelo de organización empresarial de presentación 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.
- 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 SITP.
- Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.
- Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

El propósito del SITP es mejorar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá, D.C., garantizar la eficiencia en la operación, con el menor costo posible de la tarifa del servicio al usuario, maximizar la eficiencia de la movilización de pasajeros dentro del Sistema, garantizar la calidad y seguridad del servicio

y la adecuada atención a los pasajeros del SITP, generar una mayor dinámica económica en la ciudad de Bogotá, promover la aceptación cultural de los medios de transporte masivo entre la ciudadanía, y prestar un servicio de transporte económico y eficiente.

5.2. OPERACIÓN DEL SITP

TRANSMILENIO S.A. desarrolla la planeación global del sistema, determina las metas y proyectos de expansión, crecimiento e integración de nuevas troncales al Sistema y fija los lineamientos para los operadores y realiza la gestión, control y regulación de la operación Troncal y Alimentadora y supervisión de las zonas del Sistema.

TRANSMILENIO S.A. podrá objetar la programación presentada por los concesionarios de operación, con base en los lineamientos técnicos definidos, o podrá intervenir en la programación cuando se afecte la prestación del servicio.

TRANSMILENIO S.A. tendrá la facultad de imponer una programación y tomar el control en la operación de las Zonas y rutas auxiliares desde sus centros de controles cuando por necesidades del servicio se requiera.

El Sistema comprende las acciones para la articulación de los distintos modos de transporte en la ciudad.

Esta integración se realiza a través de cualquiera o varias de las siguientes modalidades:

- 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.
- Integración física: Es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos.
- Integración virtual: Es la utilización de medios tecnológicos para permitir a los usuarios el acceso en condiciones equivalentes a las de la integración física.
- 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 SITP.

- 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.

La integración física del SITP se presenta en los portales y estaciones intermedias de las rutas troncales, entre rutas troncales con rutas alimentadoras y con buses intermunicipales, e igualmente puede tener integración con otros sistemas de transporte tales como metro y trenes de cercanías si fuese necesario.

5.3. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP

La infraestructura del SITP está desarrollada mediante la habilitación de corredores troncales como son la Avenida Caracas, la Autopista Norte, la Calle 80, Avenida de las Américas - Calle 13, Avenida Suba, Avenida Norte – Quito – Sur, Troncal Soacha, Calle 26, Carrera 10 y Carrera 7, así como la conexión troncal de los corredores NQS, Caracas Sur y Carrera 10 por la Troncal Calle 6 y la conexión de los corredores Américas y NQS entre Puente Aranda y la Carrera 30.

Los corredores troncales tienen puntos de parada fijos, los cuales están situados en distancias alrededor de los 500 metros, ubicando estaciones sencillas, estaciones de integración y estaciones de cabecera. Los puntos de acceso a las estaciones se ubican en los extremos de las estaciones, que se dotan de los controles que permiten la entrada y salida de los usuarios, y una taquilla de venta del medio de pago (tarjeta inteligente sin contacto) para el uso del Sistema. Estos accesos en algunos casos están precedidos de puentes peatonales y plazoletas.

En los andenes frente a los accesos de las estaciones de las rutas troncales, se conforman en la mayoría de los casos espacios o plazoletas en las que los ciudadanos pueden encontrar teléfonos públicos, información del sistema de transporte, información de la ciudad, bancas, canecas e iluminación; en algunos puntos puede llegar a existir incluso cajeros automáticos, dispensadores de bebidas, entre otros, todo lo cual está determinado por TRANSMILENIO S.A.

Las principales vías de la ciudad, por donde circulan las rutas auxiliares, cuentan con paraderos fijos identificados mediante un modulo o señal de paradero, con su respectiva demarcación horizontal.

Las rutas troncales cuentan con patios de operación ubicados en los extremos de los corredores del sistema troncal, en los que se encuentra un área de soporte técnico y un área de parqueo.

Los operadores zonales tienen la responsabilidad de contar con el equipo necesario para la operación y mantenimiento de su parque automotor. Igualmente proveer las áreas donde los vehículos realizan el parqueo no operacional, y en los que se incorporarán los equipos, maquinaria y herramienta necesarios para brindar mantenimiento técnico regular a la flota.

5.4. MECANISMOS DE REGULACION Y CONTROL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP

El Ministerio de Transporte, la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaría Distrital de Movilidad, y los órganos de coordinación interinstitucional de carácter Distrital, desempeñan las competencias y facultades que les atribuyen la Ley o sus reglamentos, y están sujetas en el ejercicio de sus funciones a las condiciones que determine actualmente la Ley, y las que se lleguen a establecer en el futuro.

TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, desarrolla las actividades de planeación, gestión y control del Sistema e imparte las directrices requeridas para la operación del SITP.

Cada uno de los operadores zonales cuenta con un centro de control zonal. Por su parte, el SITP cuenta con un centro de control espejo donde converge toda la información del SIRCI, para ejercer las funciones de respaldo de la información para una planeación y control global de la operación.

El programador Troncal que representa la asociación de operadores troncales, tendrá bajo su responsabilidad realizar la programación de los servicios Troncales, ésta deberá cumplir con los parámetros estipulados por el ente gestor. En las zonas será cada uno de los operadores los responsables de realizar dicha programación bajo los parámetros que igual fije el ente gestor.

El centro de control permite establecer comunicación con los vehículos del sistema a través de equipos de comunicación a ser proveídos por el Concesionario del SIRCI.

La operación y el control del Sistema están cobijados por el presente Manual de Operaciones en el que se establecen condiciones generales, procedimientos y mecanismos para un adecuado funcionamiento de la operación.

5.5. VEHICULOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

El sistema se dota con vehículos de acuerdo con la jerarquía de las rutas y a la demanda de las mismas. Las rutas troncales se operan con vehículos articulados, biarticulados y padrones duales, las rutas auxiliares con vehículos tipo padrón, bus, buseta y microbus, las rutas alimentadoras y complementarias con vehículos tipo padrón y bus, y las rutas especiales con buses especiales o microbuses.

Los vehículos de las rutas troncales tienen especificaciones adecuadas a las características de la infraestructura que se utiliza para su funcionalidad, y al diseño operativo del sistema.

Los vehículos son de propiedad de los operadores y son mantenidos durante el tiempo de la concesión en condiciones de calidad que son establecidas y controladas sistemáticamente por TRANSMILENIO S.A.

5.6. OPERADORES TRONCALES

La operación troncal se desarrolla a partir de la actividad de varios operadores privados, vinculados al Sistema mediante contratos de concesión no exclusiva suscritos con TRANSMILENIO S.A., quienes desarrollan las actividades requeridas para la movilización de pasajeros a través de los corredores troncales del Sistema.

Como responsabilidad de las empresas operadoras troncales está la prestación del servicio de transporte en el sistema mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios bajo la coordinación de TRANSMILENIO S.A. 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 de los patios de operación, y 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.

5.7. OPERADORES DE ALIMENTACIÓN

La operación de alimentación correspondiente a las concesiones actuales del Sistema TransMilenio 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 de la ciudad hacia las estaciones de integración del sistema troncal, a través de rutas que son inicialmente definidas por

TRANSMILENIO S.A., y que tienen por objeto maximizar la prestación del servicio hacia aquellas zonas que por su geografía no permite la llegada de vehículos troncales a la misma. Los operadores podrán proponer nuevas rutas alimentadoras previa concertación con TRANSMILENIO S.A.

Los Operadores del sistema alimentador se vinculan al sistema mediante la suscripción de contratos con TRANSMILENIO S.A., y su actividad está regulada contractualmente de acuerdo con las condiciones y reglas de operación que se establecen en los contratos.

Como responsabilidad de las empresas operadoras de alimentación está la prestación del servicio de transporte en el sistema mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios bajo la coordinación de TRANSMILENIO S.A. El control se efectúa en las llegadas y salidas de las estaciones de integración de cabecera e intermedias mediante un sistema de posicionamiento y memoria embarcada.

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 de la misma y el mantenimiento de su parque automotor y permitiendo en cualquier momento la auditoria o supervisión por parte del ente gestor.

5.8. OPERADORES ZONALES

La operación de los operadores zonales en el Sistema Integrado de Transporte Público se desarrolla a partir de la actividad de varios operadores privados, vinculados al Sistema mediante contratos de concesión no exclusiva suscritos con TRANSMILENIO S.A., quienes desarrollan las actividades requeridas para la movilización de pasajeros. Los operadores zonales tienen 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.

5.9. SISTEMA DE PAGO

Para la venta de los medios de pago del servicio de transporte a los usuarios, existen concesionarios de Recaudo que tienen puntos de venta en cada una de las estaciones y portales de las rutas troncales a través de taquillas o terminales de carga automática. También contará con puntos de venta externos, que pueden ser puntos de venta atendidos, dispositivos de carga automática (CATI) y/o dispositivos móviles (PDAs) y/u otros dispositivos electrónicos, de acuerdo con la demanda.

El Sistema de Recaudo se basa en la utilización de la tarjeta inteligente sin contacto como medio de pago y validación de acceso y/o registro. Para utilizar los servicios, el usuario debe adquirir previamente el medio de pago.

Es responsabilidad del recaudador recolectar el dinero proveniente del cobro de la tarifa, proveer los equipos para la operación del recaudo, consolidar la información proveniente de las transacciones, garantizar la disponibilidad de los medios de pago y controlar el acceso al sistema y por ende la evasión del pago en las áreas bajo su control.

5.10. SERVICIOS CONEXOS

Las rutas troncales del Sistema cuentan con servicios de vigilancia, aseo y mantenimiento para las estaciones. Para la Fase I (a cargo del ente gestor), Fase II (a cargo de los Concesionarios Troncales de Fase II), y para las demás estaciones (a cargo de los operadores zonales) para lograr un nivel de alta calidad en el servicio.

6. AUTORIDAD Y REGLAMENTACIÓN GENERAL

6.1. AUTORIDAD

El Subgerente General de TRANSMILENIO S.A. acuerda y dicta el Manual de Operaciones del Sistema Integrado de Transporte Público y solamente él puede actualizarlo, modificarlo total o parcialmente y suspender transitoria o definitivamente la aplicación de algunas normas.

En los casos de emergencia y/o de urgentes necesidades del servicio, la Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A. está autorizada para introducir modificaciones al Manual de Operaciones que tendrán vigencia mientras dure la emergencia o prevalezcan las urgentes necesidades del servicio o las que por necesidades mismas de la operación se requieran durante todo el tiempo de operación del SITP.

La Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A. comunicará por escrito las modificaciones transitorias que establezca y la terminación de su vigencia a todo el personal de TRANSMILENIO S.A. y a los Agentes del Sistema y/o personas que interactúan en el.

6.1.1. PERSONAL OBLIGADO A CUMPLIR EL MANUAL

Está obligado a cumplir este Manual de Operaciones:

- Todo el personal de TRANSMILENIO S.A. y/o sus contratistas.
- Todo el personal que pertenece a los Agentes (Concesionarios) y/o sus contratistas, que interviene en la Operación del Sistema.
- El personal de mantenimiento de vías e Infraestructura del IDU y/o sus contratistas.
- Cualquier otra persona natural o jurídica a la que se le permita acceder a la infraestructura del Sistema.

6.1.2. CONOCIMIENTO DEL MANUAL

TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho de examinar a cualquier empleado suyo o de los agentes del sistema que intervenga en dicha operación sobre las disposiciones del Manual de Operaciones, en la parte pertinente al cargo, cuando lo juzgue conveniente.

Si el funcionario demuestra que desconoce las disposiciones reglamentarias correspondientes a su cargo, se procederá así:

- Si el funcionario es de TRANSMILENIO S.A., esta empresa tomará internamente las disposiciones pertinentes.
- Si el funcionario es de un Agente del sistema, TRANSMILENIO S.A. lo informará de forma inmediata, y el funcionario no podrá formar parte del personal que interviene en la operación hasta tanto el Agente del sistema del cual depende demuestre que el funcionario ha adquirido los conocimientos necesarios.

6.2. CONCEPTO DE SEGURIDAD

El Manual de Operaciones contiene normas para hacer que la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y las actividades complementarias se desarrollen con seguridad y todo el personal que

interviene en estas actividades. Tanto TRANSMILENIO S.A. como los Agentes del Sistema deben actuar dentro de las más estrictas condiciones de seguridad (vial, industrial, física, ocupacional), sin poner en peligro las personas usuarias del Sistema y la comunidad en general.

6.3. IDONEIDAD DEL PERSONAL

TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho de comprobar la idoneidad del personal de los Agentes del Sistema que intervienen en la operación cuando lo estime conveniente y no permitirá la actuación de quien no sea idóneo y apto, dando aviso inmediato al agente correspondiente.

6.4. AUTORIDADES EN LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.

TRANSMILENIO S.A., a través del Centro de Control del ente gestor, ejerce la autoridad sobre la operación de los vehículos, sobre las maniobras que se ejecuten y sobre todo el personal propio o dependiente de los Agentes del Sistema que interviene en tal operación.

TRANSMILENIO S.A. ejerce la operación, gestión y control de los servicios troncales a través del Centro de Control Troncal, sobre las maniobras que se ejecuten y sobre todo el personal propio o dependiente de los Agentes bajo la supervisión del Sistema que interviene en tal operación.

TRANSMIELNIO S.A. ejerce la operación, gestión y control de las rutas alimentadoras, sobre las maniobras que se ejecuten y sobre todo el personal propio o dependiente de los Agentes del Sistema que interviene en tal operación.

Los operadores zonales a través de los centros de control ejercen la regulación y control de la operación de las rutas zonales y/o auxiliares bajo la supervisión del ente gestor (TRANSMILENIO S.A. autoridad del sistema), sobre las maniobras que se ejecuten y sobre todo el personal propio o dependiente de los Agentes del Sistema que interviene en tal operación.

Los Técnicos de Control, Auxiliares de Flota y de Mantenimiento, Auxiliares de Infraestructura y Concesiones y Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación, deben apoyar y trabajar de manera conjunta con los Centros de Control para la realización de todas y cada una de las actividades necesarias para lograr prestar un servicio adecuado a todos los Usuarios del Sistema. Los conductores del Sistema están sujetos a la autoridad del Centro de Control por lo tanto deben cumplir sus órdenes.

En los vehículos, el conductor ejerce la autoridad para hacer cumplir las órdenes del Centro de Control, el Director de Operaciones, los Profesionales Especializados de Control, los Profesionales Especializados de Coordinación Técnica Operativa, Técnicos de Control y los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación ejercen la supervisión jerarquizada del sistema Integrado de transporte por parte del ente gestor.

El personal del IDU de Mantenimiento de vías debe coordinar todas las obras con los Profesionales encargados de la infraestructura y los respectivos manejos de tráficos con los Profesionales Especializados de Programación y Control y en las estaciones todo lo concerniente a las instrucciones que se deben impartir al personal involucrado en la operación, para que sean atendidas, sobre aspectos relacionados con el estado de la vía, interrupciones y daños en la misma, y las limitaciones de las velocidades y las precauciones que se deben guardar en la operación y de igual manera comunicarla de forma inmediata al Centro de Control respectivo.

Si quien recibe una orden sobre cualquier aspecto de la operación, la juzga inconveniente o violatoria de las normas del Manual de Operación, está obligado a manifestarlo comedidamente a quien imparta tal orden, y en caso que éste insista, la cumplirá siempre que ella no ponga en peligro la seguridad de las personas y/o los equipos, haciendo constar su inconformidad ante testigos.

En la operación del Sistema, solamente puede impartir órdenes el personal que tenga autoridad para hacerlo de acuerdo con lo dispuesto en este manual.

Se considera falta grave no dar oportunamente las órdenes por negligencia o descuido.

En el caso de interrupción de las comunicaciones con los Centros de Control y que se requiera tomar determinaciones urgentes, que no estén contempladas en este Manual o en el respectivo procedimiento para el cargo, el personal de técnicos y auxiliares procurará obtener el concepto de funcionarios de la Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A. antes de tomar cualquier decisión.

6.5. APTITUD MENTAL Y FÍSICA DEL PERSONAL

Todo el personal que interviene en la operación está en la obligación de presentarse al servicio en las condiciones mentales y físicas requeridas para el correcto desempeño de sus funciones. Por lo tanto, ninguna persona que intervenga en la operación puede presentarse al servicio habiendo ingerido licor, drogas neurodepresoras, sicotrópicas o cualquier otro producto que altere su estado de vigilia. La

embriaguez y el ingerir licores y demás, en horas del servicio se consideran, además de falta grave, como causal para que la persona sea retirada del sistema y no se permita su ingreso.

Es responsabilidad del Concesionario o cualquier Agente del Sistema no permitir que conductor alguno inicie un servicio cuando no se encuentre en óptimas condiciones físicas y mentales para la conducción del vehículo. Los Auxiliares y los Técnicos de TRANSMILENIO S.A. pueden verificar esto y si se confirma, serán tomadas las medidas pertinentes.

7. ELEMENTOS OPERACIONALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

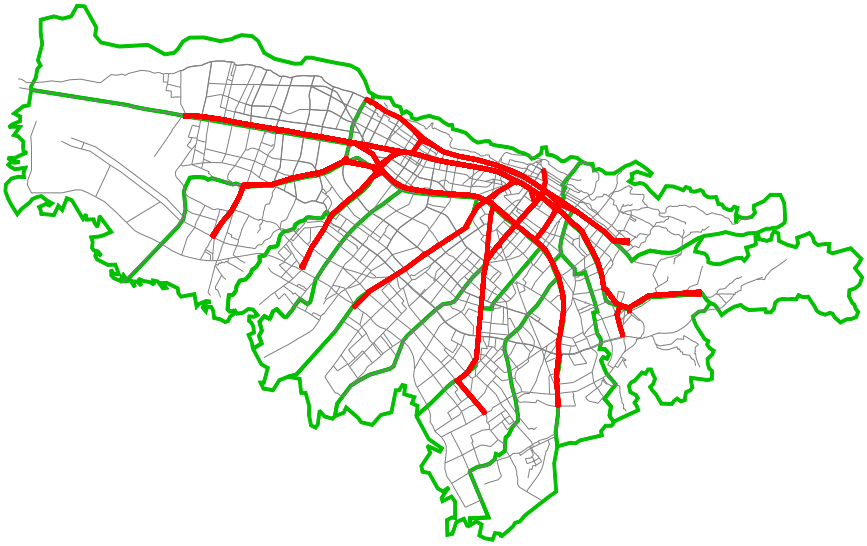
7.1. INFRAESTRUCTURA VIAL

El Sistema opera bajo un esquema en donde su eje estructurante son los servicios tronco - alimentados. Para estos efectos, existirán corredores principales (troncales) con carriles que en su mayoría estarán destinados exclusivamente para la operación de las rutas troncales, sobre los cuales circularán confinados los vehículos de transporte masivo de alta capacidad. Esta red de corredores principales será complementada por rutas auxiliares, alimentadoras, complementarias y especiales operadas con vehículos de menor capacidad.

La infraestructura que integra el sistema en sus diferentes elementos y componentes, se explica a continuación de manera detallada.

7.1.1. CORREDORES TRONCALES

La Figura 1 muestra un plano de la ciudad de Bogotá con los corredores troncales del Sistema.

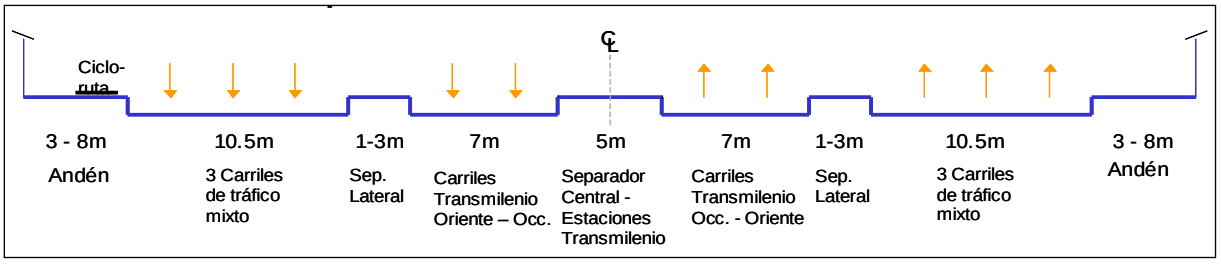


- **Corredores Troncales del Sistema**

Las estaciones sencillas de los corredores troncales están ubicadas sobre el separador central de la vía, de tal manera que los vehículos tienen la puerta para el ascenso y descenso de pasajeros en el costado izquierdo. En consecuencia, en el carril exclusivo, como regla general, el carril rápido; es el derecho de la calzada, en cada sentido.

Cada uno de los carriles exclusivos tiene un ancho de 3.5 metros, y un separador central donde se localiza la estación de ancho variable en función de la sección vial disponible. Entre una y otra estación, este ancho podrá variar dependiendo de la disponibilidad de espacio de la vía.

En la Figura 2 se presenta una sección transversal típica de un corredor troncal.



- **Sección transversal típica de la Calle 80**

El tráfico mixto normalmente está separado de los carriles de transporte público por una barrera baja, que consiste en un elemento prefabricado que se instala al realizar la repavimentación de la vía o por un separador central de concreto cuando existen diferencias de altura de rasante dentro las calzadas. TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho a permitir la utilización de los corredores exclusivos del Sistema por vehículos diferentes a los destinados para la operación troncal.

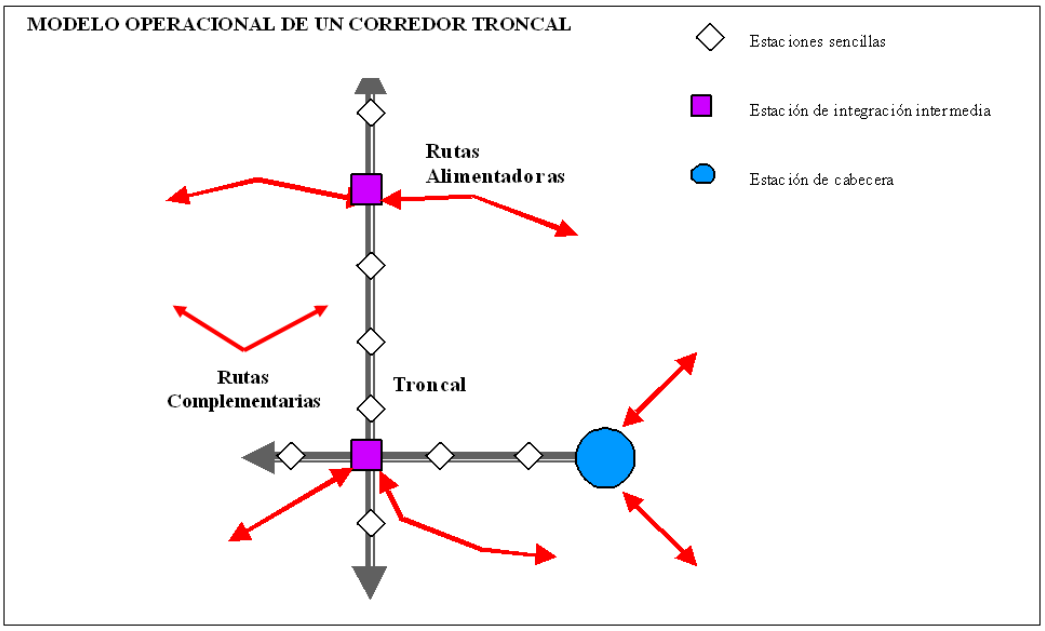
7.1.2. CORREDORES NO TRONCALES

Los corredores de las rutas no troncales, no son de uso exclusivo de los vehículos de transporte público, sino que son compartidos por todo tipo de vehículos. Igualmente el pavimento de los corredores será aquel que exista en la vía por la que transite el servicio y el mantenimiento de la misma correrá por cuenta de la institución que sea en ese momento responsable de ella.

7.1.3. ESTACIONES

Las estaciones en los corredores troncales tienen puntos de parada fijos, estas se encuentran ubicadas a una distancia promedio de 500 mts entre estación y estación. Dichos puntos de parada pueden ser de tres tipos: estaciones sencillas, estaciones de integración intermedias y estaciones de integración de cabecera (Portales).

La Figura 3 muestra esquemáticamente la operatividad de las rutas troncales, los puntos de integración intermedia con el sistema complementario y alimentador, y las estaciones de cada tipo que podrían llegar a establecerse.



- **Modelo operacional del sistema**

A lo largo de las rutas alimentadoras, complementarias y especiales existen paradas sencillas ubicadas en los andenes locales, en donde los servicios se detienen para recoger y dejar pasajeros. Por ninguna razón este espacio puede ser utilizado para parqueo. TRANSMILENIO S.A. definirá los periodos máximos de tiempo necesarios para el embarque y desembarque de pasajeros y por ende de permanencia en estos puntos.

Las rutas auxiliares por su parte, cuentan con paradas sencillas ubicadas en los andenes y definidas en las vías principales mediante áreas de paradero debidamente señalizadas.

La instalación de paraderos se realiza para las rutas alimentadoras y complementarias y en los corredores principales de la ciudad, por los cuales operan las rutas auxiliares del sistema, con la ubicación de uno o más módulos de parada bien sea mediante mobiliario urbano o la ubicación de una señal de paradero, acompañados de la correspondiente demarcación horizontal de los módulos de parada.

7.1.3.1. ESTACIONES DE INTEGRACIÓN DE CABECERA

Los puntos de contacto en los extremos de los corredores troncales y en algunos puntos intermedios son las estaciones de integración de cabecera y estaciones de integración intermedia. La función de los dos tipos de estación es permitir los transbordos entre las rutas alimentadoras y las rutas troncales de forma ágil y eficiente.

Las estaciones de integración de cabecera recogen y despachan pasajeros desde y hacia las zonas de alimentación urbana y también de la red intermunicipal. La dimensión de cada estación depende del número de rutas que lleguen a esta y por lo tanto del número de pasajeros que estén transbordando en un período pico.

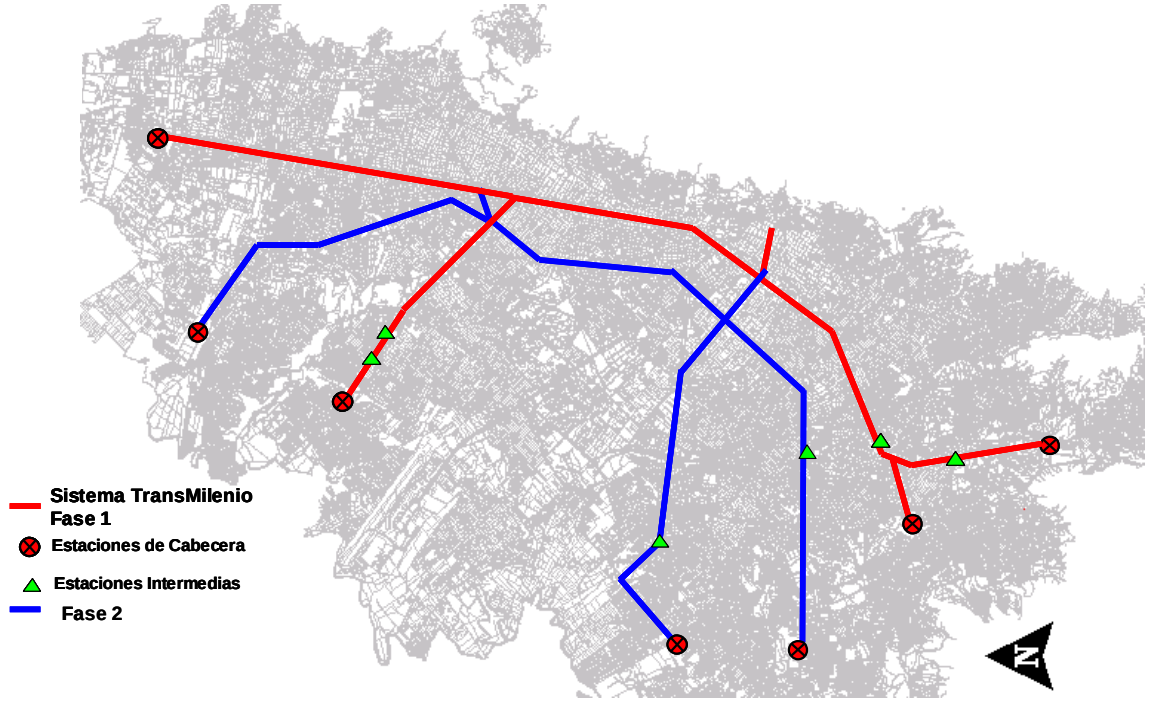


Figura 4: Ubicación Estaciones de integración de la Fase I y II de Transmilenio

Las estaciones de integración de cabecera no serán bajo ninguna circunstancia un lugar de parqueo de los vehículos del sistema o intermunicipales. El trasbordo en una estación de este tipo es directo; es decir los

vehículos alimentadores y los vehículos troncales entran al área de la estación facilitando el intercambio de los pasajeros.

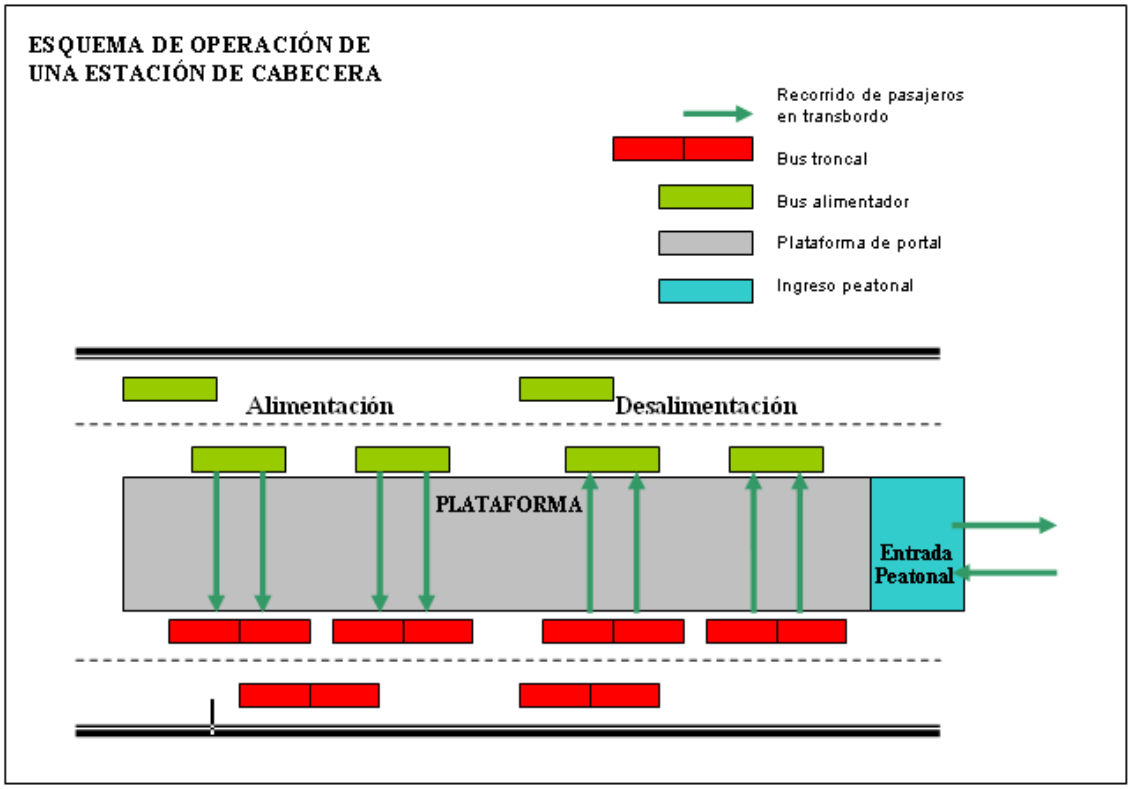


Figura 5. Esquema operacional en estaciones de cabecera

7.1.3.2. ESTACIONES DE INTEGRACIÓN INTERMEDIA

Estas estaciones realizan la misma función de integración que las estaciones de cabecera, pero se localizan en sectores intermedios ubicados a lo largo de los corredores troncales.

Mientras que en las estaciones de integración de cabecera los vehículos entran al área de la estación, en las estaciones de integración intermedia, no lo hacen, los vehículos alimentadores parquean en una plazoleta aledaña. Los pasajeros ingresan a la estación ubicada en el centro de la vía. Un esquema de esta operación se muestra en la **Figura 6 6.**

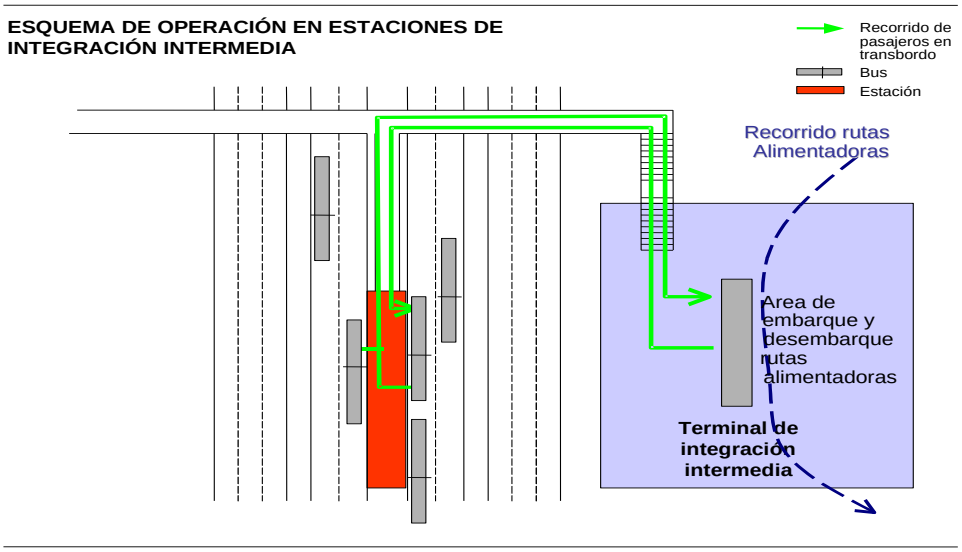


Figura 6. Esquema operacional en estaciones de integración

7.1.3.3. ESTACIONES SENCILLAS

Son los puntos de parada sobre los corredores principales, en las cuales no existe integración física entre las rutas complementarias y alimentadoras y el sistema troncal, por lo cual la integración con otros servicios en este tipo de estaciones se realiza a través del medio de pago. Los usuarios ingresan peatonalmente a la estación a través de andenes, puentes y/o rampas.

Para mayor detalle de las características técnicas de las estaciones sencillas, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

7.1.3.4. PARADAS SENCILLAS

Las paradas sencillas están ubicadas en los andenes a lo largo de los corredores de las rutas alimentadoras, complementarias, especiales y auxiliares. La infraestructura de estas, incluye elementos de

identificación y de información para el usuario al esperar la aproximación del vehículo. Estos puntos son de parada obligatoria para las rutas alimentadoras, complementarias y especiales, y pueden ser de alimentación, desalimentación y mixtas. Las rutas auxiliares se detienen en estos puntos de parada para alimentar o desalimentar, si la demanda así lo solicita. Por fuera de estos puntos no se puede recoger o dejar pasajeros.

7.1.4. AREA DE SOPORTE TÉCNICO

7.1.4.1. OPERADORES TRONCALES

Los patios y garajes de los vehículos troncales son las áreas donde los vehículos se estacionan mientras no están operando, y en los que los concesionarios incorporan los equipos, maquinaria y herramienta necesarios para brindar mantenimiento técnico regular a la flota.

Cada uno de los operadores con operación troncal recibe en concesión un área de soporte técnico que está dotada, administrada y organizada por él, para el cumplimiento de las actividades y el suministro de los servicios que le permitan cumplir los estándares mínimos de carácter técnico que se imponen respecto del estado físico y mecánico de la flota en operación.

El área de soporte técnico está provista como mínimo con las siguientes áreas:

- AREA DE PARQUEO: área pavimentada amplia dónde permanecen los vehículos en la noche y durante el día cuando no están en operación.
- AREA DE MANTENIMIENTO: lugar adecuado para el mantenimiento preventivo y correctivo permanente de la flota.
- AREA PARA LA RECARGA DE COMBUSTIBLE: lugar dónde los vehículos se abastecen de combustible, construida de acuerdo a la normatividad ambiental vigente.
- LUGAR DE DESCANSO DE CONDUCTORES: Edificación dónde los conductores pueden cambiarse, descansar, alimentarse, etc.
- AREA ADMINISTRATIVA: área de control de la empresa operadora que administra el patio.
- AREA DE LAVADO: lugar dónde a los vehículos se les realiza el lavado externo y el lavado de chasis, construida de acuerdo a la normatividad ambiental vigente.

- AREA DE ALMACENAMIENTO TEMPORAL DE RESIDUOS: lugar en el que se almacena de manera temporal los residuos convencionales y peligrosos generados en las operaciones de mantenimiento y alistamiento de la flota, construida de acuerdo a la normatividad ambiental vigente

7.1.4.2. OPERACIÓN NO TRONCAL

Para el parqueo no operacional de vehículos no troncales, las empresas operadoras deberán tener el espacio necesario, de manera que no obstruyan ni interrumpan las trayectorias de las rutas, ni ninguno de sus elementos de infraestructura. Allí pueden desarrollar las funciones de mantenimiento y limpieza las cuales no podrán ser ejecutadas en la vía pública ni en ningún espacio abierto. El operador deberá presentar a TRANSMILENIO S.A. la ubicación de los espacios propuestos para parqueo no operacional, en todo caso los operadores deberán cumplir con toda la normatividad vigente establecida para estas zonas de parqueadero y/o mantenimiento.

7.1.5. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA

La infraestructura del sistema se compone de:

- Vías por donde circulan los servicios
- Semaforización y señalización de las vías
- Instalaciones de paraderos, estaciones sencillas, de integración y portales
- Terminales de estacionamiento de los vehículos de los diversos operadores zonales.
- Patios concesionados para la operación troncal.

7.1.6. MANTENIMIENTO EN INFRAESTRUCTURA

Se entiende por mantenimiento de la infraestructura, las actividades que permiten la conservación y preservación de todos los elementos que conforman la infraestructura del sistema. Los Auxiliares operativos de infraestructura y Concesiones serán los encargados de inspeccionar y reportar cualquier novedad que se presente y que altere el adecuado funcionamiento. El profesional encargado de la infraestructura coordinara las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo con cada uno de los agentes responsables del mantenimiento y suministro de infraestructura.

Para mayor detalle del mantenimiento a la infraestructura ver el procedimiento P-O-VH-001 “Inspección de Infraestructura y Concesiones”

7.1.6.1. MANTENIMIENTO Y PRESERVACIÓN DE LAS VÍAS

Para un adecuado mantenimiento de las vías que son utilizadas en operación del Sistema los Auxiliares Operativos de Infraestructura y Concesiones realizan recorridos, inspeccionando el estado de las calzadas (tanto rígidas en concreto como flexibles en asfalto), los sardineles, las juntas de dilatación entre placas, si existen fracturas en las placas o en las juntas, hundimientos, asentamientos diferenciales entre placas, huecos, si existen indicios en la capa de rodadura que indiquen que se requiere una intervención o reparación, si existe cualquier obstáculo que afecte la operación normal de los vehículos.

En caso de encontrar situaciones críticas, notifica al profesional encargado de la infraestructura indicando la ubicación y la gravedad del daño presente en la vía, con el fin de que se coordine la solución de la contingencia presentada con organismos como CODENSA, Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá, Empresa de Acueducto y Alcantarillado, IDU, etc.

Los temas que tengan que ver con el IDU se gestionan a través de los profesionales de la Dirección de Planeación.

En todos los casos, se coordinara entre los Profesionales Especializados quienes determinan las prioridades de acuerdo a la afectación de la prestación del servicio al usuario y los aspectos más importantes que afecten su labor o la del sistema para su control y seguimiento

7.1.6.2. MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LAS ESTACIONES Y PARADEROS

El Auxiliar Operativo de Infraestructura y Concesiones inspecciona y reporta el estado de la infraestructura física de las estaciones y paraderos con el fin de no afectar la operatividad del sistema. Revisar el estado de las plataformas, el funcionamiento de las puertas de las estaciones, el estado del piso, techos, paneles y sistema eléctrico de cada estación, equipos hidráulicos, y electromecánicos, y en general cada uno de los componentes de la infraestructura de todos los portales y estaciones, adicionalmente reporta para posterior direccionamiento.

En caso de existir un problema que pueda afectar al sistema o la seguridad de los usuarios el Auxiliar Operativo de Infraestructura y Concesiones debe comunicarlo de inmediato, con el fin de que los Profesionales encargados de la infraestructura coordinen su reparación y puesta en servicio lo más rápido

posible. En sus inspecciones da prioridad a la verificación de las correcciones de los defectos más significativos.

7.1.7. MANTENIMIENTO EN CONCESIONES Y CONTRATOS

7.1.7.1. CONCESIÓN DE PATIOS Y TALLERES DE LOS OPERADORES

El Auxiliar Operativo de Infraestructura y Concesiones, como se indica en el procedimiento P-O-VH-001 "Inspección de Infraestructura y Concesiones", realiza las inspecciones y los reportes sobre el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el operador respecto a las áreas de soporte técnicas adjudicadas en la concesión de operadores. Para ello debe verificar los siguientes aspectos:

- Que las áreas se utilizan para brindar mantenimiento, aseo y estacionamiento únicamente a los vehículos de Sistema que cumplen la tipología establecida por TRANSMILENIO S.A., ya sean propios o de los demás operadores, así como los equipos de soporte (grúas, camiones-taller o carrotanques de transporte de combustible que hayan sido autorizados por TRANSMILENIO S.A.

El mantenimiento físico adecuado de las instalaciones cedidas.

En caso de encontrar alguna anomalía, ésta es comunicada por escrito por el Auxiliar de Infraestructura y concesiones a los Profesionales encargados de la infraestructura,

Si durante su inspección encuentra defectos que atenten contra la comunidad o la seguridad de las personas se comunica a los Profesionales encargados de la infraestructura para que coordine con el operador o concesionario la solución inmediata de la o las anomalías presentadas.

7.1.7.2. CONTRATOS DE ASEO

El Auxiliar Operativo de Infraestructura y Concesiones debe realizar las inspecciones y los reportes sobre el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el o los contratistas de aseo. Para ello debe verificar los siguientes aspectos:

Presentación, identificación y estado personal de los empleados de aseo destinado a atender las zonas de las estaciones, plazoletas y demás infraestructura cubierta en los contratos.

- La calidad de los trabajos efectuados en las zonas a su cargo (limpieza, periodicidad, implementos utilizados, duración de los trabajos, etc.) estarán sujetos a los criterios o índices que serán

definidos por el ente gestor de acuerdo con las características de cada uno de estos y la infraestructura.

- Verificación de forma general del cumplimiento contractual por parte de los contratistas de aseo
- De igual manera, el ente gestor en cualquier momento podrá exigir la verificación del cumplimiento normativo ambiental con respecto a las actividades que desempeña el contratista de aseo derivadas del objeto contractual.

7.1.7.3. CONTRATOS DE VIGILANCIA

Cada estación debe contar con el servicio de un vigilante armado y con un medio de comunicación interna y al Centro de Control de TRANSMILENIO S.A., en los horarios establecidos en los contratos con las empresas de vigilancia.

El Centro de Control registra las novedades en cuanto al servicio de vigilancia en la bitácora del sistema de programación y control.

7.2. VEHICULOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Es responsabilidad de los operadores proveer los vehículos que se requieran para la atención de los servicios que le solicite el sistema.

Para la vinculación de los vehículos al sistema, los operadores ponen a disposición de TRANSMILENIO S.A. o quien este designe; los vehículos para una revisión técnica que permite verificar el cumplimiento de las características y dotaciones mínimas requeridas.

Si los vehículos son aprobados, éstos son registrados en la base de datos que administra TRANSMILENIO S.A. y se entrega a cada uno un Certificado de Vinculación al Servicio (CVS) debidamente numerado, copia del cual debe permanecer en todo momento dentro del vehículo. La obtención del CVS será requisito indispensable para operar y remunerar la actividad que desarrolle el operador a través de cada vehículo autorizado.

TRANSMILENIO S.A. o quien este designe; realiza revisiones periódicas con el fin de mantener en todo momento las condiciones de operatividad. Si en estas revisiones, el vehículo no cumple con los requisitos establecidos, este es retirado del servicio y reemplazado inmediatamente por un vehículo que obtenga el CVS.

En cualquier momento estos vehículos pueden ser remplazados o sustituidos por el operador, sin embargo los nuevos vehículos deben cumplir con las características y condiciones de dotación mínimas establecidas; en todo caso, se debe contar con la previa autorización de TRANSMILENIO S.A.

Los vehículos "Vinculados al Servicio" serán utilizados exclusivamente en la operación del SITP, salvo autorización previa y escrita de TRANSMILENIO S.A.

Para la operación del sistema, los vehículos troncales deberán contar con el siguiente equipo a bordo:

- Unidad lógica con pantalla para el despliegue de datos enviados por el centro de control troncal
- Receptor de GPS
- Dispositivos seriales instalados a bordo para monitoreo de velocidad.
- Sistema de radiocomunicaciones para descarga de datos GPS y eventos geo-referenciados.
- Soporte a comunicaciones de voz
- Pantallas para la información al pasajero (Uno por cada cuerpo del bus) con funcionalidad de anunciar automáticamente las siguientes 2 paradas programadas y mensajes pregrabados en la unidad lógica y/o enviados desde el Centro de Control.

Los vehículos no troncales, se deberán dotar al inicio de la concesión con todos los elementos mínimos requeridos. La cantidad de elementos en cada vehículo y ruta se determina de conformidad con el plan de implantación, que deberá ser de forma gradual mediante el periodo de transición.

Los vehículos que se encuentran fuera de las troncales deberán contar con el siguiente equipo a bordo:

- Unidad lógica con pantalla para despliegue de datos enviados por el Centro de Control Zonal.
- Receptor zonal
- Sistema de radiocomunicaciones de voz y datos.
- Validador de medio de pago
- Barrera de control de acceso
- Pantallas para la información al pasajero
- Sensor de apertura y cerrado de puertas

Para cada una de las zonas de operación del SITP el operador deberá vincular dos (2) vehículos accesibles con características para transporte de personas con movilidad y/o comunicación reducida, conforme a lo señalado en el presente manual y en las normas NTC 5701 y/o 5702. El ente gestor podrá solicitar el incremento de estos vehículos, cuando se detecte un incremento significativo en la demanda del servicio.

7.2.1. TIPOLOGÍA

7.2.1.1. TIPOLOGIA BUS BIARTICULADO

- Debe estar propulsado por motores dedicados que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente respecto a tecnologías, estándares de emisión y combustibles limpios definidos por la autoridad competente.
- Debe tener motor central entre ejes bajo la plataforma de pasajeros
- Debe estar dotado con caja de velocidades automática con retardador incorporado
- El vehículo debe tener la potencia, torque y relación de transmisión que le permita en condiciones de plena carga alcanzar una velocidad de 40 Km/h en un tiempo inferior a 22 segundos, en condiciones de terreno plano en la ciudad de Bogotá.
- Debe contar con un sistema de suspensión neumática total; no se aceptan suspensiones de tipo mixto o de cualquier otro tipo
- Debe contar con un sistema de regulación de velocidad de forma que no se supere la máxima velocidad en vías urbanas permitida por el Código Nacional de Tránsito vigente (60Km/h).
- Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permitan tener autonomía y llenado rápido, en condiciones que permitan que los servicios se presten ininterrumpidamente durante todo el día.

7.2.1.1.1. CARACTERISTICAS DE DISEÑO ESPECÍFICAS

Los vehículos para la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público deberán cumplir, como mínimo la norma técnica colombiana NTC-4901-1, con las siguientes características técnicas específicas:

- La distribución de los asientos para estos vehículos podrá ser 2-2, 2-1, 1-1,1-0, 0-0 frente a frente y perimetralmente a lo largo de la carrocería del vehículo. El vehículo deberá contar con 10 asientos para uso preferencial de ancianos, personas discapacitadas, niños y madres embarazadas. Deberá tener una capacidad máxima de 260 pasajeros.
- El puesto del conductor deberá ubicarse de tal manera que le permita tener:
  - Angulo de visión superior: Aquel que le permita observar un objeto situado 15000 milímetros delante y a 4500 milímetros del suelo.
  - Angulo de visión inferior: Aquel que le permita observar un objeto situado 800 milímetros delante y a 1400 milímetros de altura.
- Toda la zona de la vía por delante del extremo frontal del vehículo que no sea visible directamente por el conductor, debe ser visible por medio de espejos.

Todos los acabados interiores del vehículo deberán fabricarse en material lavable, resistente al desgaste, retardante al fuego, auto extinguible y no tóxico, sin perjuicio de cumplir con las especificaciones de seguridad de la Norma Técnica Colombiana NTC-3586 última revisión o la norma FMVSS 302 o equivalentes a nivel internacional.

Los asientos para pasajeros deberán tener posición de sentado individual, diseño ergonómico con soporte lumbar y deberá presentarse cerrado en la parte trasera del espaldar, salvo el espacio requerido para los asideros de sujeción para niños, sin ningún tipo de acolchado o tapicería, con textura antideslizante, con certificados de pruebas técnicas para que garanticen la estabilidad del color mínimo 5 años, libre de filos, aristas o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros.

Los asientos para pasajeros adyacentes al pasillo central deben tener pasamanos o asideros de sujeción laterales que faciliten a los niños una sujeción firme y segura, estos pasamanos o asideros no deben

afectar el ancho libre de pasillo establecido en la cláusula correspondiente a las medidas internas del vehículo.

El asiento para el conductor deberá ser acolchado, con amortiguación hidráulica o neumática regulable en dureza y apoya-cabezas. La regulación horizontal, vertical y del espaldar, deben permitir como mínimo un movimiento horizontal de más o menos 150 milímetros en el eje longitudinal, un movimiento vertical de más o menos 100 milímetros en el eje vertical y un ángulo de inclinación del espaldar de entre 0 y 20 grados medidos respecto a la vertical. La regulación horizontal, vertical y de espaldar debe ser hidráulica o neumática. Los materiales deberán cumplir con las disposiciones de seguridad especificadas en el presente manual sin perjuicio de cumplir con las normas de seguridad contempladas por la autoridad competente.

El acabado interior del vehículo debe ser en material plástico, laminado melanímico o cualquier otro material resistente al desgaste y lavable, de acuerdo con los requerimientos de seguridad de la presente especificación. En ningún caso el recubrimiento y acabado interior podrá ser tapizado o en láminas metálicas. El anclaje de los asientos podrá ser directo a la plataforma del vehículo o al panel lateral de la carrocería. En cualquier caso el medio de sujeción de los asientos deberá proporcionar la suficiente firmeza a los asientos en caso de accidentes o movimientos bruscos con el fin de evitar lesiones a los pasajeros. Todos los herrajes de los asientos y demás elementos de sujeción deberán cumplir con la Norma Técnica Colombiana NTC–3638 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Sin perjuicio de cumplir con lo siguiente:

- El sistema de fijación de los asientos debe ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 3000 N, aplicada en dos fuerzas de 1500 N cada una sobre el eje central del espaldar en la parte superior de cada asiento. Para el caso de asientos sencillos, el sistema de fijación deberá ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 1500 N en el eje central del espaldar en la parte superior del mismo.
- Los pasamanos y asideros de sujeción deben tener la resistencia suficiente para que los pasajeros puedan mantenerse en pie durante la marcha del vehículo, incluso en el caso de frenado de emergencia.
- La superficie de los pasamanos debe estar libre de aristas y filos corto punzantes y sus extremos deben terminar en curva, de forma que no exista el peligro de que los usuarios se lesionen.

- Los pasamanos deberán ser elementos continuos y no podrán presentar uniones en puntos diferentes a las intersecciones o en puntos de anclaje a la carrocería del vehículo.
- La superficie de todas las barras y asideros de sujeción debe ofrecer un agarre sin obstáculos y antideslizante.
- Las barras y asideros de sujeción deben tener una sección que permita a los pasajeros empuñarlas fácilmente y sujetarlas firmemente. Toda barra de sujeción dispondrá al menos de 150 milímetros de longitud para acomodar una mano, en caso de que existan tirantes de agarre con barra de sujeción, la longitud mínima de dicha barra será de 100 milímetros.
- Las barras de sujeción deben ser de sección circular u oval con diámetro entre 30 y 45 milímetros. Para el caso de barras de sección oval el diámetro se calculará como el promedio aritmético del diámetro mayor y menor.
- Todas las barras de sujeción deberán ser construidas en tubos de acero inoxidable, en aluminio pulido o en acero recubierto en material plástico PVC encapsulado.
- Las barras de sujeción horizontales se ubicarán a una altura entre 1750 y 1900 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo.
- Se deben ubicar barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1850 y 1900 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo, las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los vehículos.
- Para el caso en que hubiere asientos en la zona donde se ubican las barras de sujeción horizontal, estas no podrán estar a más de 150 milímetros medidos a partir del borde del asiento con el pasillo en dirección hacia las ventanas.
- Deben disponerse de por lo menos dos (2) barras de sujeción verticales, una a cada lado de las puertas de servicio y en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas
- Se deberá contar con un pasamanos vertical cada 1500 milímetros o cada dos (2) asientos, según el caso. Los pasamanos podrán sujetarse directamente a la estructura tubular de los asientos, garantizándose en todo caso las condiciones de seguridad.

- Los asientos deberán disponer de una barra de sujeción horizontal en la parte superior del espaldar, en ningún caso esta podrá sobresalir más de 150 milímetros del espaldar. Los asientos para pasajeros no podrán tener brazos laterales.

El piso o plataforma y los peldaños de las puertas de emergencia del vehículo deben ser recubiertos en material sintético antideslizante, de acuerdo a las disposiciones de seguridad y de materiales del presente manual. Por ningún motivo se permitirá el uso de láminas metálicas como recubrimiento para el piso o interior del vehículo.

El material que recubre el piso del vehículo debe tener una duración mínima para 10 años de uso en las condiciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Público. Este material debe evitar las filtraciones de líquidos garantizando la estanqueidad al interior del vehículo.

Las ventanas deberán cumplir con las condiciones de seguridad y materiales según la norma NTC–1467 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes. El módulo inferior será fijo y deberá sujetarse directamente a la estructura de la carrocería utilizando pegantes. El módulo superior deberá poder abrirse, pudiendo fijarse mediante el sistema de marco y empaque. El alto mínimo del módulo superior será equivalente al 30% del alto de la ventana y el alto máximo del módulo superior será el equivalente al 50% del alto de la ventana.

Se permitirá la utilización del sistema de marco y empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero, el vidrio del conductor y los módulos superiores de los vidrios laterales. En todos los casos el marco de fijación deberá ser en aluminio anodizado color negro.

Todos los buses biarticulados para el Sistema Integrado de Transporte Público, deberán contar con 7 puertas dobles de servicio con un ancho de 1.10 metros libres.

Las puertas de servicio deberán ubicarse en el costado izquierdo del vehículo, ubicándose dos puertas entre ejes del primer cuerpo del vehículo y una puerta a cada lado del eje del segundo cuerpo.

Las puertas de servicio deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 2 segundos

Las puertas de emergencia deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada

evacuación y un tiempo máximo de apertura de 5 segundos.

Las puertas de servicio deben tener como mínimo un 40% de su superficie con vidrio.

Los vehículos contarán con un sistema que permita abrir las puertas tanto de servicio como de emergencia desde el interior o exterior del vehículo en caso de emergencia. Este sistema dispondrá de al menos un punto para el accionamiento de las puertas desde el exterior, el cual debe estar debidamente señalizado para su fácil accionamiento. El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalizado y protegido con tapas de policarbonato color rojo traslucido. Así mismo las puertas de servicio, deben tener un testigo óptico o sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción, en cualquier condición de alumbrado ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Este testigo debe encenderse o sonar cada vez que la estructura de la puerta se encuentre abierta.

Los vehículos contarán con un sistema auditivo y luminoso en cada una de las puertas de servicio y emergencia que permita a los pasajeros identificar que las puertas se van a abrir o a cerrar.

Los vehículos contarán con un sistema que impida la apertura de las puertas mientras el vehículo se encuentre en movimiento, e impida la arrancada del vehículo mientras alguna de las puertas estén abiertas.

Los mandos de apertura y cierre de las puertas tanto de servicio como de emergencia, deben permitir que el conductor pueda invertir el movimiento de la puerta en todo momento en el curso de cierre o de apertura. El sistema de apertura de las puertas de servicio debe impedir que los pasajeros puedan ser heridos o atrapados por la puerta cuando se accione.

El vehículo debe tener un mando de radio que controle la apertura y cierre del sistema de puertas automático instalado en las estaciones sencillas, en conjunto con el sistema de apertura y cierre de las puertas de servicio del vehículo. Este mando debe ser compatible con el sistema instalado actualmente en las troncales Caracas, Calle 80, Autopista Norte, Eje Ambiental, Avenida de las Américas, Norte-Quito-Sur, Autopista Sur, Calle 26, Carrera 10 y Carrera 7 ó en las futuras troncales de expansión del sistema. Para lo cual se debe contemplar el cableado y las protecciones eléctricas necesarias.

Los vehículos para el Transporte Público Masivo de Pasajeros deberán tener iluminación interna fluorescente con una luminosidad mínima de 200lux medida a una altura de 1200 milímetros sobre la

plataforma del vehículo en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: compartimiento de pasajeros y conductor, accesos a cualquier salida o entrada, y sección articulada del vehículo.

La zona de conducción deberá tener un sistema de iluminación independiente de la iluminación interior del bus, de forma que no refleje la luz en el vidrio panorámico y obstaculice la conducción en forma segura.

La zona de las puertas deberá tener sistema de iluminación automática que ilumine el piso del vehículo. Este sistema de iluminación se debe activar durante el periodo en el cual permanezcan abiertas las puertas, siempre y cuando el sistema de iluminación interior este encendido.

7.2.1.1.2. Medidas internas (determinadas en milímetros):

Dimensiones	**Mínima**	**Máxima**
Altura interna libre	2100	
Altura de visibilidad superior	1750	
Altura de visibilidad inferior	600	1000
Ancho de pasillo	600	
Separación de asientos	650	
Espacio entre asientos enfrentados	1300	
Profundidad asiento	350	430
Ancho asiento	400	
Altura del asiento	350	450
Altura del espaldar	500	600
Altura libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puertas de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de	600	

Dimensiones	Mínima	Máxima
emergencia		
Ancho libre de las puertas de servicio.	1100	

Para los vehículos con motor trasero se aceptará un ancho libre mínimo para las puertas de servicio de 1000 milímetros, igualmente se permite que la visibilidad inferior de la ventana se disminuya hasta 500 mm medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero hasta la línea inferior de la ventana, siempre y cuando cuenten con un dispositivo de protección hasta una altura de 650 mm, para evitar la posibilidad de caída de los pasajeros fuera del autobús.

La medición de la altura de los asientos para aquellas sillas ubicadas sobre los pasoruedas o de la caja de dirección se mide desde el piso donde se apoyen los pies de los pasajeros.

7.2.1.1.3. CARACTERÍSTICAS TECNICAS ESPECÍFICAS DE LA CARROCERIA

La tipología de la flota inicial deberá cumplir con las siguientes características técnicas mínimas en lo relativo con la carrocería de los vehículos:

Los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público podrán constituirse como un chasis carrozado o como un vehículo de carrocería integral o autoportante. En todo caso la configuración del vehículo deberá cumplir con las disposiciones de accesibilidad de los pasajeros prevista en la cláusula anterior.

En el caso de vehículos carrozados y vehículos con carrocería integral, la carrocería debe ser homologada por el fabricante del chasis; por lo tanto el CONCESIONARIO estará obligado a obtener de parte del fabricante del vehículo, y a hacer cumplir todas las condiciones para el adecuado diseño y construcción de la carrocería, de acuerdo con criterios de seguridad, accesibilidad, comodidad y economía. Bajo ninguna circunstancia el vehículo podrá adquirirse por componentes separados, siendo una obligación del CONCESIONARIO garantizar la adquisición conjunta de chasis y carrocería, y obtener adicionalmente la certificación de parte del fabricante del chasis en el sentido de que la carrocería que se ha integrado con el mismo es técnica y funcionalmente compatible.

La estructura de la carrocería debe cumplir con lo establecido en el numeral 5 del documento "*Regulation No. 66 Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with regard to the Strength of their Superstructure"* de las Naciones Unidas

El criterio de diseño del chasis tendrá que tomar en cuenta para la ubicación de los elementos la optimización de la superficie disponible para pasajeros.

La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante TRANSMILENIO S.A. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

Para el caso de vehículos con carrocería autoportante, bajo ninguna circunstancia se permitirá la modificación de los elementos de la carrocería, ni la reubicación de partes mecánicas o estructurales por agentes diferentes al fabricante de la estructura.

Los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público no podrán utilizar chasises diseñados y fabricados con destinación a ser utilizados en vehículos de carga y tracción (tractores, camiones, acoplados y semi - acoplados).

La estructura de la carrocería deberá incorporar materiales metálicos tales como el acero o metales ligeros, sin perjuicio de lo cual podrán construirse estructuras mixtas utilizando otros materiales cuyas características ofrezcan resistencia, duración y seguridad igual o superior a la obtenida con los materiales metálicos.

Las uniones de elementos que componen la carrocería y adosados a ella deberán estar unidos firmemente entre sí, minimizando el nivel de vibraciones y ruido al interior del habitáculo para pasajeros.

La estructura de la carrocería deberá estar diseñada para soportar una carga estática sobre el techo, equivalente al 50% del peso máximo admisible del vehículo, distribuida uniformemente a lo largo del mismo durante un lapso de 5 minutos, sin experimentar deformaciones que superen los 70 milímetros en ningún punto. Para la verificación del cumplimiento de esta condición, el fabricante deberá presentar una certificación en donde conste que de acuerdo al diseño estructural, o a través de pruebas físicas o de modelaciones computacionales, el diseño cumple con la resistencia y las deformaciones requeridas.

Además debe contar con placa metálica de fijación para la conexión a tierra de los dispositivos a instalar en la parte superior de la carrocería (Antenas de radio, comunicaciones, GPS, etc).

El vehículo deberá contar con el aislamiento térmico a prueba de fuego en el área del motor y demás áreas cercanas a fuentes de alto calor, para garantizar que la temperatura al interior del habitáculo de pasajeros en las zonas cercanas a las fuentes de calor, medida en un radio de 100 milímetros, no es superior a 28º C (temperatura máxima en el compartimiento de los pasajeros y del conductor).

El vehículo deberá contar con el aislamiento acústico de tal manera que permita un nivel máximo de ruido al interior del vehículo de 90 dB (A), en cualquier punto por un período máximo de exposición de 30 minutos.

El habitáculo para pasajeros y su sistema de ventilación no deberá permitir el paso de agua, polvo, humo o cualquier otro agente nocivo que cause molestia a los pasajerosTodos los vehículos deben contar con un tablero de instrumentos, con los siguientes instrumentos como mínimo: Indicador de velocidad, Indicador de revoluciones del motor, Nivel de combustible y presión de aceite, Temperatura, Voltaje, Luces encendidas, Manómetro para la presión de aire del sistema de frenos, con un testigo de color rojo, un espacio adecuado para la instalación de la pantalla de la unidad lógica y alarma sonora que indique la baja presión del sistema neumático de frenos por debajo de 50 N / cm^2. Además deberán contar con un indicador en forma visible al conductor, que alerte siempre que haya una variación en las condiciones normales de operación del sistema de frenos y el control de peso. Las señales de anomalías en las condiciones de operación normal deben ser compatibles con la unidad lógica del vehículo.

Todos los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deben contar con un tacógrafo digital para el registro y almacenamiento de la siguiente información: Velocidad, tiempo de marcha y detención, y distancia recorrida. Este equipo deberá tener la capacidad de registro y almacenamiento de la información generada por un periodo mínimo de 24 horas, durante el cual deberán registrarse todas las variaciones de velocidad que se produzcan entre 0 y 120 kilómetros por hora. Este equipo en cada uno de los vehículos debe estar debidamente calibrado y certificado por el proveedor de este tacógrafo, igualmente debe conectarse con la unidad lógica con una señal de entrada digital.

Todos los vehículos deben tener un espacio mínimo de 270 milímetros de ancho por 180 milímetros de altura en cada cuerpo del vehículo para ubicar la numeración interna asignada por TRANSMILENIO S.A.

Todos los vehículos deben tener un sistema de información al usuario (tipo LEDS, plasma, LCD u otros similares) acordes con la carrocería del bus, que no se empañen y que le indique en forma visual y auditiva el servicio prestado, la estación donde se encuentra detenido el vehículo, las próximas dos paradas, el destino final; este sistema debe extraer y desplegar la información almacenada en la unidad lógica de abordo, y debe tener la capacidad de comunicarse con el centro de control del Sistema. La conexión a la unidad lógica de abordo es por un puerto RS232. La dimensión mínima de estos avisos es de 85 mm de altura por 500 mm de largo y deberán ser ubicados uno por cada vagón del bus en los lugares que permitan mayor visibilidad para los usurarios y sin afectar la accesibilidad o seguridad de los pasajeros.

Todos los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán tener desde su fabricación, los siguientes indicadores electrónicos de destino:

- Indicador de destino frontal: Presentará la información del servicio que se encuentra prestando el vehículo. Debe ubicarse delante del vehículo en la parte superior del parabrisas. El indicador de destino frontal tendrá una dimensión mínima de 1750 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura, sin perjuicio de contar con un sistema que permita la lectura desde una distancia mínima de 100 metros tanto de día como de noche. Este indicador debe tener un sistema que asegure el no empañamiento de la información mostrada en cualquier condición climática adversa.

- Indicadores de destino lateral: Debe contener como mínimo el número del destino del servicio prestado en cada uno de los cuerpos del bus, debe haber al menos uno de estos indicadores y se ubicará encima o en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.

- Indicador de destino trasero: Debe contener como mínimo el número del servicio y se ubicará en la parte superior derecha del vidrio panorámico trasero. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.

7.2.1.1.4. PESO DEL VEHÍCULO

El peso del vehículo deberá cumplir con los siguientes límites:

EJE	CARGA MAXIMA PERMITIDA

Primer eje	7.5 Ton
Segundo Eje	12.5 Ton
Tercer Eje	12.5 Ton
Cuarto Eje	12.5 Ton

Para el cálculo de peso de los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público se tendrá en cuenta una masa por pasajero de 68 kilogramos, la capacidad máxima del vehículo, la disposición de asientos y las áreas libres disponibles para ubicar pasajeros de pie.

En ningún caso podrán sobrepasar los límites máximos por eje fijados por el fabricante. Para efectos del cálculo de la capacidad de carga máxima del vehículo se sumarán los pasajeros de pie, más los sentados.

El peso bruto vehicular deberá ser inferior a 40 toneladas, en cualquier caso.

7.2.1.1.5. DIMENSIONES EXTERNAS

Las dimensiones exteriores de los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán ajustarse a la normativa expedida por la autoridad competente, no obstante lo cual deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones.

Ancho del vehículo: Máximo 2600 milímetros. En ningún caso podrá superar el ancho entre las caras exteriores de las llantas del eje trasero incrementadas en 150 milímetros a cada lado, ni los espejos exteriores podrán incrementar el ancho total del vehículo en más de 250 milímetros a cada lado.

Altura del vehículo: La altura total de los vehículos no podrá exceder de 4100 milímetros

Longitud del vehículo: La longitud máxima admisible es 30000 milímetros. De acuerdo a la norma NTC 4901-1. La longitud mínima admisible es 25000 milímetros

Altura del suelo al punto más bajo de la carrocería: No debe ser inferior a 280 milímetros

Altura del suelo a la plataforma: La altura efectiva para la operación de cargue y descargue de pasajeros medida desde el nivel de la calzada de la vía hasta el nivel de la plataforma del vehículo, será de mínimo 880 milímetros y máximo 920 milímetros.

Radios de giro: El vehículo deberá cumplir con lo estipulado en la norma NTC 4901-1

7.2.1.1.6. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIA

Los vehículos para la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público, deberán encontrarse dotados de los siguientes sistemas de seguridad y emergencia:

Un interruptor para solicitar ayuda del conductor y su respectiva alarma en el tablero de instrumento, fácilmente accesible al pasajero ubicado en el puesto para silla de ruedas.

Dos (2) puertas sencillas de emergencia en el costado derecho del vehículo Las puertas de emergencia podrán abrirse desde adentro hacia fuera empujando manualmente en caso de emergencia. Igualmente deberán tener un mecanismo externo que permita accionarlas en caso que no se puedan abrir internamente. Las puertas de emergencia deberán contar con la respectiva escalera de acceso y un elemento que cubra el área ocupada por las escaleras, el cual deberá contar con un mecanismo de accionamiento automático para permitir la utilización de la escalera en caso de emergencia.

Una (1) claraboya con mecanismo de expulsión por cada treinta (30) pasajeros de capacidad, ubicadas en el techo del vehículo y distribuidas uniformemente de acuerdo a la ubicación de los pasajeros en cada cuerpo del vehículo. Las claraboyas deberán tener un área libre mínima de 3000 cm^2 de tal forma que sea posible inscribir en esta área un rectángulo de 500 mm x 600 mm. En el caso de vehículos que utilicen como combustible gas natural comprimido, en los que se deban ubicar botellas en el techo, se incluirán en el techo cuantas claraboyas sea posible. Aquellas que no pudieren colocarse deberán ser reemplazadas en igual número por ventanas adicionales de emergencia.

Las ventanas de emergencia deben tener mecanismos para su fragmentación siguiendo la norma NTC–1467. Las ventanas deben ser de fácil y rápido accionamiento desde el interior del vehículo en cualquier momento de la operación.

Cada ventana de emergencia debe tener un área libre mínima de cuatro mil (4000) centímetros cuadrados, de tal forma que un rectángulo de 500 milímetros por 700 milímetros pase dentro de ella.

Todos los vehículos deben tener vidrios de seguridad color verde, según las especificaciones técnicas que se encuentran estipuladas en la Norma Técnica Colombiana NTC-1467 última revisión, las cuales se deben cumplir para tal fin así:

Ventana(s) lateral(es) y posterior	Vidrio(s) templado(s)
Parabrisas Frontal	Vidrio(s) laminado(s)

Los vidrios deben ser transparentes y libres de toda propaganda, publicidad o adhesivos que obstaculicen la visibilidad, salvo las calcomanías que indiquen salidas de emergencia o requerimientos legales como revisiones técnicas contempladas en el Código Nacional de Tránsito.

Todos los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público deben dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo referente al sistema de frenos, sin perjuicio de lo cual deberán disponer de un sistema de frenado antibloqueante ABS neumático de doble circuito independiente.

Los vehículos deben tener un sistema de ventilación mecánica forzada que asegure la renovación del aire al menos treinta (30) veces por hora utilizando ventiladores y extractores distribuidos uniformemente a lo largo de la carrocería, con una capacidad mínima por ventilador o extractor de 330 m3/ hora. No se tendrá en cuenta la renovación del aire producto de la apertura de puertas y/o ventanas y/o escotillas del vehículo.

El puesto de conducción deberá tener un sistema de ventilación mecánica de tres velocidades, con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

El parabrisas frontal deberá tener un sistema desempañante, con capacidad para retirar la condensación del aire en la totalidad del vidrio, bajo cualquier condición de operación del vehículo, el cual debe estar certificado con mediciones del fabricante del desempañador (la capacidad mínima de cada desempañador debe ser de 1200 m3/hora).

El vehículo debe estar dotado de paneles divisorios fijos con una altura comprendida entre 700 milímetros y 800 milímetros en los siguientes casos:

Frente a los asientos ubicados en las zonas de las escaleras de emergencia

En la parte posterior del puesto de conducción, complementado con un panel transparente hasta una altura mínima de 1800 milímetros

La batería del vehículo debe estar ubicada fuera del habitáculo de los pasajeros, y debe disponer de un dispositivo ubicado al alcance del conductor que permita el corte de la energía proveniente de la batería.

Todos los vehículos, deberán contar con cinturones de seguridad retráctiles de tres puntos, en el asiento del conductor de acuerdo a las normas NTC 1570, NTC 2037 o sus equivalentes a nivel internacional según sea aplicable. Igualmente deberán contar con una alarma visual y sonora que se active en el caso en el cual el conductor inicie el movimiento del vehículo sin la utilización de los cinturones de seguridad.

El vehículo contará con dos (2) espacios para los discapacitados en silla de ruedas, deben estar ubicados así: uno en el primer cuerpo del vehículo y otro en el segundo cuerpo, lo más cercano a una puerta de acceso, estos espacios deben estar debidamente señalizado para personas con esta discapacidad. El espacio mínimo debe ser de 900 mm x 1400 mm y el eje de simetría de la silla debe ser paralelo con el eje longitudinal del bus. También debe haber pasamanos en cada espacio para facilitar la entrada y la salida de estas personas. La persona discapacitada en la silla de ruedas debe viajar firmemente asegurada por medio de un mecanismo que este anclado a un elemento estructural del vehículo; el mecanismo de sujeción debe tener un sistema sencillo y rápido de operar y que permita utilizar el área como un espacio libre cuando no se use por discapacitados en silla de ruedas.

Los depósitos de combustible deben estar encerrados dentro de una estructura metálica que lo proteja en una colisión o volcamiento, o estar ubicado dentro de los dos bastidores del chasis. Dichas estructuras deben ser instaladas por el ensamblador del chasis o vehículo.

Los conductos o tuberías del sistema de alimentación de combustible en ningún caso deberán pasar dentro del habitáculo de pasajeros, deberán estar protegidas y mantenerse libres de fugas o pérdidas, esfuerzos anormales de torsión, flexión, fricción y vibración.

La ruta de los ductos de combustible deberá diseñarse de tal forma que una posible fuga no tenga posibilidad de caer sobre elementos del sistema de escape o de otra fuente de alto calor.

Debe existir una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.

Las instalaciones eléctricas deben estar selladas y protegidas de la humedad. Las instalaciones eléctricas en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.

Todo cable eléctrico que pase por un orificio deberá tener fijación que impida su movimiento y el orificio deberá tener la protección adecuada para impedir el daño del cable por corte o fricción.

Todo el sistema de iluminación exterior y las luces de frenado, emergencia y direccionales estarán de acuerdo con la norma NTC 4901-1.

Las luces de frenado posteriores deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 140 mm de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería de las mismas dimensiones del anterior, visible a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

Los faros delanteros deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas *"Uniform Provisions concerning the approval of daytime running lamps for power driven vehicles"* referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

Cada vehículo debe estar provisto de cuatro (4) extintores tipo ABC: uno de ellos debe estar ubicado próximo al asiento del conductor, con una capacidad mínima de 10 libras, el segundo en el área de la primera articulación a una altura mínima de 1.20 metros del nivel del piso, el tercero en el área de la segunda articulación a una altura mínima de 1.20 metros del nivel del piso, y el cuarto extintor en el tercer cuerpo, los cuales deben estar debidamente señalizados.

Los vehículo propulsados por Gas Natural Comprimido Vehicular y sus componentes (mangueras, ductos, válvulas de alivio de presión, mezclador aire-gas, válvula de exceso de flujo, dispositivos de alivio de presión, cubierta hermética, inyectores de gas, líneas rígidas de conducción, filtro, ajustador de flujo de gas, accesorios y líneas flexibles de conducción) deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas NTC 3561, NTC-4300, 4830-2, 4830-3, 4830-4, 4830-5, 4830-6, 4830-7, 4830-8, 4830-9, 4830-10, 4830-11, 4830-12, 4830-13, 4830-14, 4830-15, 4830-16 y 4830-17

Los vehículos que sean propulsados por Gas Natural Comprimido Vehicular deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas Colombianas NTC 3847 y NTC 4828 referentes a las pruebas y requisitos que deben cumplir cilindros utilizados para almacenar este tipo de combustible.

Los vehículos propulsados por otro tipo de combustible limpio según los definidos por ley, deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas que adopte la autoridad competente para tal efecto.

7.2.1.1.7. ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA LA INSTALACIÓN DE LAS UNIDADES LÓGICAS DE CONTROL

El vehículo a vincular en la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público deberá estar dotado con los siguientes elementos como pre instalación de la unidad lógica de localización, procesamiento y transmisión de voz y datos.

Sistema de Odómetro del Vehículo: Se requiere que el sistema de odómetro del vehículo cuente con una salida de pulsos independiente de la utilizada para el velocímetro del tablero de instrumentos, utilizando una fuente de señal con un nivel TTL de no más de 500 pulsos por milla a 2500 pulsos por segundo a la velocidad máxima del vehículo con un espaciamiento entre pulsos de no más de 125 microsegundos. Esta conexión al odómetro deberá utilizar un cable de señal 20 AWG (par) color blanco color negro. Este cable deberá tener una longitud máxima de cuatro metros.

- Ubicación de la Unidad Lógica: El vehículo debe contar con un espacio en el área dispuesta para el conductor, en donde deberá instalarse la unidad lógica y los demás equipos y sistemas de comunicación. El espacio destinado a la instalación de la unidad lógica deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
- Estar ubicado a menos de 5 metros del puesto del conductor, en donde se instalará la unidad lógica y la pantalla de control
- Debe estar libre de polvo y humedad
- Debe permitir ventilación
- Debe estar libre de vibraciones
- Debe encontrarse fuera del alcance de los pasajeros
- El espacio disponible para la instalación de los equipos deberá albergar un equipo con las siguientes dimensiones máximas 70 cm X 50 cm X 20 cm, y un peso de 3.5 kilogramos

7.2.1.1.8. Localización de las Antenas:

- El vehículo deberá disponer de un lugar en el techo con láminas de refuerzo para instalar la antena de GPS y las antenas de comunicaciones de radio y de transmisión de datos.
- Las antenas de GPS y comunicaciones deberán ubicarse, a una distancia mínima de tres (3) metros una de otra.
- La ubicación de la antena de GPS deberá permitir su conexión con la unidad lógica utilizando un cable coaxial de diámetro 4 milímetros, con una longitud inferior a 5 metros. El vehículo deberá contar con los orificios y demás dispositivos que se requieran para el cableado y la instalación de la antena de GPS y los protectores de caucho en los bordes y aristas de dichos orificios, esto con el fin de brindar protección a dicho cableado.
- La antena de GPS tendrá un diámetro máximo de 12 centímetros y una altura máxima de 3.5 centímetros.
- La ubicación de las antenas de comunicación deberá permitir su conexión al lugar de instalación de la Unidad Lógica con un cable de longitud menor a 20 metros. El vehículo deberá contar con los orificios y demás dispositivos que se requieran para el cableado, la instalación de las antenas de comunicaciones y los protectores de caucho en los bordes y aristas de dichos orificios, esto con el fin de brindar protección a dicho cableado.
- En todo caso el lugar en donde se instalen las antenas, deberá tener acceso desde el interior del vehículo para efectos de instalación y mantenimiento.
- En caso de que el material del techo no sea conductivo, para la instalación de la antena de GPS, el fabricante del vehículo deberá disponer en el techo de una placa metálica de al menos 0.4 metros cuadrados para su fijación y su respectiva conexión a tierra.
- La zona de instalación de las antenas en el techo no podrá tener una inclinación respecto a la horizontal de más de 10 grados.
- Entre el punto de instalación de las antenas y el lugar dispuesto para las unidades lógicas y demás equipos requeridos por el Sistema de Control de la Operación deberá disponerse de un ducto con

diámetro mínimo de ¾" con el fin de cablear el cable coaxial requerido. Este conducto deberá estar libre de quiebres de tal manera que permita halar los cables.

- El fabricante del vehículo deberá disponer de todos los sellos y mecanismos que eviten la entrada de agua al vehículo

Cableado en el vehículo:

En la zona de instalación de las unidades lógicas se debe contar con un cable de alimentación de corriente directa, y su correspondiente fusible o sistema de protección. Este será un cable de dos vías, mínimo 10 AWG para una tensión de 24 DVC y 20 amperios.

En la zona de instalación de las unidades lógicas se debe contar con un cable de alimentación de corriente del switch de encendido del vehículo, y su correspondiente fusible o sistema de protección. Este será un cable de dos vías, mínimo 10 AWG para una tensión de 24 DVC y 20 amperios.

En la zona de instalación de las unidades lógicas se debe contar con un cable con conexión a tierra. Este cable mínimo 20 AWG.

7.2.1.1.9. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS

El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental que cumpla con la normatividad ambiental vigente en cuanto a tecnologías, combustibles limpios, niveles y control de emisiones establecidos por la autoridad competente.

Para todos los efectos y de manera permanente durante la vigencia de la concesión, todos los vehículos aportados por el CONCESIONARIO a la operación troncal, cumplirán las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental:

- Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia.
- Deberá garantizarse que los vehículos, una vez ubicados en Bogotá y debidamente ajustados o calibrados y aclimatados, cumplan las normas vigentes sobre niveles máximos de emisiones por fuentes móviles expedidas por la autoridad competente (como la Secretaria Distrital de Ambiente, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Ministerio de Transporte, entre otras). En

ningún caso y para ningún periodo de la concesión, los vehículos podrán tener niveles de emisiones de ruido superiores a 90 dB(A) externos, de acuerdo al procedimiento de medición establecido en la norma 70/157/EEC.

7.2.1.1.10. SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN

Los autobuses troncales del Sistema Integrado de Transporte Público deberán venir dotados de una unidad lógica de localización, procedimiento y transmisión de voz y datos que cumpla las características técnicas requeridas para interactuar con el sistema de control de la operación de TRANSMILENIO S.A., mantenerse en comunicación efectiva con el centro de control de TRANSMILENIO S.A., recibir las señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita a TRANSMILENIO S.A. impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo dentro del Sistema Integrado de Transporte Público. El cumplimiento de estas especificaciones está sujeto a la aprobación previa, expresa y escrita de TRANSMILENIO S.A.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO estará obligado a realizar cualquier mejora o modificación en los equipos que sea necesaria para el buen funcionamiento del sistema cuando así se lo requiera TRANSMILENIO S.A., lo cual constituirá una obligación de resultado de carácter permanente durante la vigencia del contrato para el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá adquirir las licencias necesarias para la utilización del software instalado en los equipos.

Para la vinculación de flota a la operación regular del Sistema Integrado de Transporte Público, la unidad lógica y el monitor deberán cumplir las siguientes especificaciones técnicas básicas, sin perjuicio de que TRANSMILENIO S.A., por necesidades técnicas y operacionales, pueda requerir la introducción de cambios en las especificaciones señaladas a continuación, o en el software asociado a la unidad lógica:

7.2.1.1.11. Recepción de señales de GPS

- Precisión de la recepción de GPS de al menos 25 m. sin técnicas diferenciales en el 50% de los casos y menor de 10 metros con técnicas diferenciales en el 95% o más de las veces.
- Antena de recepción de GPS del tipo ”Hard Mounted” con sello de seguridad, de al menos 25 dB, con rango de temperatura de operación de –30ºC a 85ºC y con cable de conexión con la longitud requerida

- Número de canales de satélites para el “Selective Availability” de al menos 8

7.2.1.1.12. Componente de procesamiento:

- Microprocesador de tecnología con funcionalidad no inferior al Pentium DX2 a 133 MHZ.
- Capacidad de memoria suficiente para almacenar e intercambiar datos de servicios y servicios con el Centro de Control. (Coordenadas de las estaciones y puntos de referencias en el servicio, Hora de comienzo de cada servicio a realizar por el autobús (“offset”), Tiempo de recorrido entre puntos por cada servicio a realizar por el autobús, Tiempo de permanencia en los puntos de recorrido por servicios, Velocidad media según tramo en el servicio y por servicio, Anunciar la próxima parada de acuerdo al servicio que este prestando, Confirmación de salida de servicio y/o cambio de linea, una estación anterior al punto de retirada, Despliegue en la pantalla del tipo de viaje a realizarse.
- Parámetros de corrección diferencial para la recepción de GPS que le viene transmitida desde el centro de control.
- Códigos para desplegar mensajes en el monitor de interacción con el conductor enviados desde el Centro de Control.
- Códigos para identificar mensajes pre-programados en los monitores a bordo para información al pasajero que se activan según reglas residentes en la memoria de programas tales como llegada a una estación
- Capacidad de memoria suficiente para almacenar los programas y las reglas de transmisión de paquetes con el Centro de Control y compatibilidad con otros comandos tales como: Llegada a destiempo a estaciones o puntos pre-definidos en los servicios, Salida del autobús del recorrido establecido en más de 100 metros, Inicio y fin por parte del autobús , Apagado abrupto de la Unidad Lógica, Omisión no autorizada de una estación en la que debía detenerse, Parada no autorizada del autobús en una estación, Paradas no contempladas dentro del itinerario, Activación de la alarma de pánico por parte del conductor del autobús troncal, Velocidad instantánea superior a la velocidad permitida en un tramo del servicio, Espera en las estaciones de cabecera, Imposibilidad de prestar el próximo servicio, Exceso de tiempo inmóvil o de permanencia en una estación, Retraso o adelanto en el recorrido del servicio por uno o varios autobuses que cubren el recorrido de un servicio, Saturación de buses en una estación, Control de longitudes de cola y bloqueo en intersecciones, Congestión en

intersecciones, Transmisión de localizaciones según frecuencia de tiempo predeterminada y el correspondiente intercambio de información para la generación de todos los informes de la operación en el Centro de Control.

- Facilidad de almacenar los paquetes cuando no pueden ser transmitidos y transmitirlos cuando se tenga acceso al medio de transmisión

- Modem de Potencia adecuada para la funcionalidad requerida de al menos MODEM de Potencia adecuada para la funcionalidad de al menos 0.6 watts RF de salida, y antena de transmisión de GPS del tipo Hard mounted de al menos 5 dB de (Absolute Gain at Zenith), y siempre que las mismas tengan compatibilidad tecnológica con el Centro de Control y con el Sistema de Control de la Operación que se utilice en el Sistema Integrado de Transporte Público, caso en el cual TRANSMILENIO S.A. establecerá las condiciones técnicas que deberá observar el CONCESIONARIO al efecto.

7.2.1.1.13. Entradas y salidas:

- Botones manuales.

- Botón de máximo pánico con contactos normalmente abiertos instalado en el piso o escondido al alcance del conductor, con un micrófono ambiente de lata ganancia que sea activado por el conductor para que el centro de control escuche las conversaciones dentro del bus.

- Botones pulsadores con contactos normalmente abiertos instalados en el monitor de interacción con el conductor.

- Al menos seis (6) puertos de comunicación serial para interfases RS232, RS485 o TTL.

- Al menos un (1) puerto paralelo.

- Puerto de comunicación de entrada y salida con el monitor de interacción con el conductor.

7.2.1.1.14. Configuración de la unidad lógica

- Recepción y configuración de las líneas de recorrido del autobús desde el Centro de Control a través del envío de datos, especificándose el servicio, la rutina de servicio y el inicio del servicio.

- Recepción de correcciones diferenciales de servicios (nuevo “offset” o tiempo de comienzo de servicios) y de GPS enviadas por el centro de control a través del medio de transmisión en línea, que estará de acuerdo a la funcionalidad y diseño detallado del sistema instalado.
- Compatibilidad con el software instalado en el Centro de Control a través de la recepción de comando de activación de transmisión de paquetes desde el Centro de Control por medio de comunicación en línea.
- Recepción de las correcciones de itinerarios enviados por el Centro de Control a través del medio de comunicación en línea, en el caso de atrasos o adelantos de los autobuses que siguen una mismo servicio.

7.2.1.1.15. Alimentación de la unidad lógica:

- La alimentación debe ser del tipo negativo a chasis.
- El voltaje debe estar regulado entre 0 – 24 VDC, con protección contra corto circuito y sobre-voltaje, y capacidad de suministrar 10 amperios.
- Toma a tierra directamente de la fuente de alimentación primaria del vehículo.
- Alimentación principal desde el sistema eléctrico del autobús.
- Alimentación alternativa inteligente por pila recargable que se activa cuando la alimentación principal se interrumpe.

7.2.1.1.16. Lista de requerimientos funcionales de los monitores de interacción con el conductor:

- Teclado para introducir códigos a la unidad lógica.
- Pantalla alfanumérica de al menos 80 caracteres.
- Aviso acústico interno de recepción de mensajes en la unidad.
- Botón pulsador de alarma.
- Interfaz de entrada y salida con la unidad lógica.

7.2.1.1.17. Especificaciones de operatividad.

- Certificado emitido por un organismo oficial, de estándares tipo EIA RS152/RS204, para las especificaciones ambientales tanto en la caja exterior como en los conectores exteriores contra:
- Vibración 8 g pico rms, 100 a 1000 Hz.
- Impacto 30 g durante 6 milisegundos.
- Polvo según estándar SAE J1455 o equivalente
- Humedad 98 % a 66ºC.
- Tiempo promedio antes de falla (MTBF) de la Unidad Lógica de al menos 50.000 horas presentando certificación escrita correspondiente expedida por un bureau oficial de especificaciones.

7.2.1.1.18. Especificaciones funcionales del sistema de comunicación de voz.

- Un equipo de radiocomunicaciones para comunicarse por el sistema Trunking compatible con el servidor de comunicaciones del sistema instalado en el Centro de Control y debe estar interconectado con la Unidad lógica para la gestión de llamadas a dicho centro.
- Un puerto de entrada para micrófono incluyendo el micrófono.
- Un puerto para salida de parlante.
- Botón de pedido de comunicación con el Centro de Control incorporado al radio y/o micrófono.

7.2.1.1.19. ACCESIBILIDAD DE PASAJEROS

Los vehículos para la operación troncal del sistema deberán tener acceso directo al nivel de plataforma. Cada vehículo deberá contar con dos (2) espacios reservados para la ubicación de los pasajeros en silla de ruedas, así como de los pasamanos y demás medios necesarios para la adecuada sujeción del pasajero en silla de ruedas; deberá contar igualmente con diez (10) asientos de uso preferencial para los pasajeros discapacitados, ancianos y madres embarazadas, en lugares especiales que deberán ser de color azul.

7.2.1.2. TIPOLOGIA BUS ARTICULADO

- Debe estar propulsado por motores dedicados que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente respecto a tecnologías, combustibles limpios y estándares de emisión definidos por la autoridad competente.
- Debe tener motor trasero o central entre ejes bajo la plataforma de pasajeros.
- Debe estar dotado con caja de velocidades automática con retardador incorporado.
- El vehículo debe tener la potencia, torque y relación de transmisión que le permita en condiciones de plena carga alcanzar una velocidad de 40 Km/h en un tiempo inferior a 22 segundos, en condiciones de terreno plano en la ciudad de Bogotá.
- Debe contar con un sistema de suspensión neumática total; no se aceptan suspensiones de tipo mixto o de cualquier otro tipo.
- Debe contar con un sistema de regulación de velocidad de forma que no se supere la máxima velocidad en vías urbanas permitida por el Código Nacional de Tránsito vigente (60Km/h).
- Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permitan tener autonomía y llenado rápido, en condiciones que permitan que los servicios se presten ininterrumpidamente durante todo el día.

7.2.1.2.1. CARACTERISTICAS DE DISEÑO ESPECÍFICAS

Los vehículos para la operación troncal del sistema deberán cumplir, como mínimo la norma técnica colombiana NTC-4901-1, con las siguientes características técnicas específicas:

- La distribución de los asientos para estos vehículos podrá ser 2-2, 2-1, 1-1,1-0, 0-0 frente a frente y perimetralmente a lo largo de la carrocería del vehículo. El vehículo deberá contar con 8 asientos para uso preferencial de ancianos, personas discapacitadas, niños y madres embarazadas. Deberá tener una capacidad máxima de 190 pasajeros
- El puesto del conductor deberá ubicarse de tal manera que le permita tener:
- Angulo de visión superior: Aquel que le permita observar un objeto situado 15000 milímetros delante y a 4500 milímetros del suelo

- Angulo de visión inferior: Aquel que le permita observar un objeto situado 800 milímetros delante y a 1400 milímetros de altura
- Toda la zona de la vía por delante del extremo frontal del vehículo que no sea visible directamente por el conductor, debe ser visible por medio de espejos.

Todos los acabados interiores del vehículo deberán fabricarse en material lavable, resistente al desgaste, retardante al fuego, auto extinguible y no tóxico, sin perjuicio de cumplir con las especificaciones de seguridad de la Norma Técnica Colombiana NTC-3586 última revisión o la norma FMVSS 302 o equivalentes a nivel internacional.

Los asientos para pasajeros deberán tener posición de sentado individual, diseño ergonómico con soporte lumbar y deberá presentarse cerrado en la parte trasera del espaldar, salvo el espacio requerido para los asideros de sujeción para niños, sin ningún tipo de acolchado o tapicería, con textura antideslizante, con certificados de pruebas técnicas para que garanticen la estabilidad del color mínimo 5 años, libre de filos, aristas o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros.

Los asientos para pasajeros adyacentes al pasillo central deben tener pasamanos o asideros de sujeción laterales que faciliten a los niños una sujeción firme y segura, estos pasamanos o asideros no deben afectar el ancho libre de pasillo establecido en la cláusula correspondiente a las medidas internas del vehículo.

El asiento para el conductor deberá ser acolchado, con amortiguación hidráulica o neumática regulable en dureza y apoya-cabezas. La regulación horizontal, vertical y del espaldar, deben permitir como mínimo un movimiento horizontal de más o menos 150 milímetros en el eje longitudinal, un movimiento vertical de más o menos 100 milímetros en el eje vertical y un ángulo de inclinación del espaldar de entre 0 y 20 grados medidos respecto a la vertical. La regulación horizontal, vertical y de espaldar debe ser hidráulica o neumática. Los materiales deberán cumplir con las disposiciones de seguridad especificadas en el presente manual sin perjuicio de cumplir con las normas de seguridad contempladas por la autoridad competente.

El acabado interior del vehículo debe ser en material plástico, laminado melanímico o cualquier otro material resistente al desgaste y lavable, de acuerdo con los requerimientos de seguridad de la presente especificación. En ningún caso el recubrimiento y acabado interior podrá ser tapizado o en láminas

metálicas. El anclaje de los asientos podrá ser directo a la plataforma del vehículo o al panel lateral de la carrocería. En cualquier caso el medio de sujeción de los asientos deberá proporcionar la suficiente firmeza a los asientos en caso de accidentes o movimientos bruscos con el fin de evitar lesiones a los pasajeros. Todos los herrajes de los asientos y demás elementos de sujeción deberán cumplir con la Norma Técnica Colombiana NTC–3638 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Sin perjuicio de cumplir con lo siguiente:

- El sistema de fijación de los asientos debe ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 3000 N, aplicada en dos fuerzas de 1500 N cada una sobre el eje central del espaldar en la parte superior de cada asiento. Para el caso de asientos sencillos, el sistema de fijación deberá ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 1500 N en el eje central del espaldar en la parte superior del mismo.
- Los pasamanos y asideros de sujeción deben tener la resistencia suficiente para que los pasajeros puedan mantenerse en pie durante la marcha del vehículo, incluso en el caso de frenado de emergencia.
- La superficie de los pasamanos debe estar libre de aristas y filos corto punzantes y sus extremos deben terminar en curva, de forma que no exista el peligro de que los usuarios se lesionen.
- Los pasamanos deberán ser elementos continuos y no podrán presentar uniones en puntos diferentes a las intersecciones o en puntos de anclaje a la carrocería del vehículo.
- La superficie de todas las barras y asideros de sujeción debe ofrecer un agarre sin obstáculos y antideslizante.
- Las barras y asideros de sujeción deben tener una sección que permita a los pasajeros empuñarlas fácilmente y sujetarlas firmemente. Toda barra de sujeción dispondrá al menos de 150 milímetros de longitud para acomodar una mano, en caso de que existan tirantes de agarre con barra de sujeción, la longitud mínima de dicha barra será de 100 milímetros.
- Las barras de sujeción deben ser de sección circular u oval con diámetro entre 30 y 45 milímetros. Para el caso de barras de sección oval el diámetro se calculará como el promedio aritmético del diámetro mayor y menor.

- Todas las barras de sujeción deberán ser construidas en tubos de acero inoxidable, en aluminio pulido o en acero recubierto en material plástico PVC encapsulado.
- Las barras de sujeción horizontales se ubicarán a una altura entre 1750 y 1900 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo.
- Se deben ubicar barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1850 y 1900 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo, las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los vehículos.
- Para el caso en que hubiere asientos en la zona donde se ubican las barras de sujeción horizontal, estas no podrán estar a más de 150 milímetros medidos a partir del borde del asiento con el pasillo en dirección hacia las ventanas.
- Deben disponerse de por lo menos dos (2) barras de sujeción verticales, una a cada lado de las puertas de servicio y en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.
- Se deberá contar con un pasamanos vertical cada 1500 milímetros o cada dos (2) asientos, según el caso. Los pasamanos podrán sujetarse directamente a la estructura tubular de los asientos, garantizándose en todo caso las condiciones de seguridad.
- Los asientos deberán disponer de una barra de sujeción horizontal en la parte superior del espaldar, en ningún caso esta podrá sobresalir más de 150 milímetros del espaldar, Los asientos para pasajeros no podrán tener brazos laterales.

El piso o plataforma y los peldaños de las puertas de emergencia del vehículo deben ser recubiertos en material sintético antideslizante, de acuerdo a las disposiciones de seguridad y de materiales del presente manual. Por ningún motivo se permitirá el uso de láminas metálicas como recubrimiento para el piso o interior del vehículo.

El material que recubre el piso del vehículo debe tener una duración mínima para 10 años de uso en las condiciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Público. Este material debe evitar las filtraciones de líquidos garantizando la estanqueidad al interior del vehículo.

Las ventanas deberán cumplir con las condiciones de seguridad y materiales según la norma NTC–1467 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Las ventanas laterales estarán divididas

horizontalmente en dos módulos independientes. El módulo inferior será fijo y deberá sujetarse directamente a la estructura de la carrocería utilizando pegantes. El módulo superior deberá poder abrirse, pudiendo fijarse mediante el sistema de marco y empaque. El alto mínimo del módulo superior será equivalente al 30% del alto de la ventana y el alto máximo del módulo superior será el equivalente al 50% del alto de la ventana.

Se permitirá la utilización del sistema de marco y empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero, el vidrio del conductor y los módulos superiores de los vidrios laterales. En todos los casos el marco de fijación deberá ser en aluminio anodizado color negro.

Todos los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público, deberán contar con 4 puertas dobles de servicio con un ancho de 1.10 metros libres.

Las puertas de servicio deberán ubicarse en el costado izquierdo del vehículo, ubicándose dos puertas entre ejes del primer cuerpo del vehículo y una puerta a cada lado del eje del segundo cuerpo.

Las puertas de servicio deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 2 segundos

Las puertas de emergencia deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 5 segundos.

Las puertas de servicio deben tener como mínimo un 40% de su superficie con vidrio.

Los vehículos contarán con un sistema que permita abrir las puertas tanto de servicio como de emergencia desde el interior o exterior del vehículo en caso de emergencia. Este sistema dispondrá de al menos un punto para el accionamiento de las puertas desde el exterior, el cual debe estar debidamente señalizado para su fácil accionamiento. El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalizado y protegido con tapas de policarbonato color rojo traslucido. Así mismo las puertas de servicio, deben tener un testigo óptico o sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción, en cualquier condición de alumbrado ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Este testigo debe encenderse o sonar cada vez que la estructura de la puerta se encuentre abierta.

Los vehículos contarán con un sistema auditivo y luminoso en cada una de las puertas de servicio y emergencia que permita a los pasajeros identificar que las puertas se van a abrir o a cerrar.

Los vehículos contarán con un sistema que impida la apertura de las puertas mientras el vehículo se encuentre en movimiento, e impida la arrancada del vehículo mientras alguna de las puertas estén abiertas.

Los mandos de apertura y cierre de las puertas tanto de servicio como de emergencia, deben permitir que el conductor pueda invertir el movimiento de la puerta en todo momento en el curso de cierre o de apertura. El sistema de apertura de las puertas de servicio debe impedir que los pasajeros puedan ser heridos o atrapados por la puerta cuando se accione.

El vehículo debe tener un mando de radio que controle la apertura y cierre del sistema de puertas automático instalado en las estaciones sencillas, en conjunto con el sistema de apertura y cierre de las puertas de servicio del vehículo. Este mando debe ser compatible con el sistema instalado actualmente en las troncales Caracas, Calle 80, Autopista Norte, Eje Ambiental, Avenida de las Américas, Norte-Quito-Sur, Autopista Sur, Calle 26, Carrera 10 y Carrera 7 ó en las futuras troncales de expansión del sistema. Para lo cual se debe contemplar el cableado y las protecciones eléctricas necesarias.

Los vehículos para el Transporte Público Masivo de Pasajeros deberán tener iluminación interna fluorescente con una luminosidad mínima de 200lux medida a una altura de 1200 milímetros sobre la plataforma del vehículo en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: compartimiento de pasajeros y conductor, accesos a cualquier salida o entrada, y sección articulada del vehículo.

La zona de conducción deberá tener un sistema de iluminación independiente de la iluminación interior del bus, de forma que no refleje la luz en el vidrio panorámico y obstaculice la conducción en forma segura.

La zona de las puertas deberá tener sistema de iluminación automática que ilumine el piso del vehículo. Este sistema de iluminación se debe activar durante el periodo en el cual permanezcan abiertas las puertas, siempre y cuando el sistema de iluminación interior este encendido.

7.2.1.2.2. Medidas internas (determinadas en milímetros):

Dimensiones	**Mínima**	**Máxima**
Altura interna libre	2100	

Dimensiones	Mínima	Máxima
Altura de visibilidad superior	1750	
Altura de visibilidad inferior	600	1000
Ancho de pasillo	600	
Separación de asientos	650	
Espacio entre asientos enfrentados	1300	
Profundidad asiento	350	430
Ancho asiento	400	
Altura del asiento	350	450
Altura del espaldar	500	600
Altura libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puertas de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	600	
Ancho libre de las puertas de servicio.	1100	

Para los vehículos con motor trasero se aceptará un ancho libre mínimo para las puertas de servicio de 1000 milímetros, igualmente se permite que la visibilidad inferior de la ventana se disminuya hasta 500 mm medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero hasta la línea inferior de la ventana, siempre y cuando cuenten con un dispositivo de protección hasta una altura de 650 mm, para evitar la posibilidad de caída de los pasajeros fuera del autobús.

La medición de la altura de los asientos para aquellas sillas ubicadas sobre los pasoruedas o de la caja de dirección se mide desde el piso donde se apoyen los pies de los pasajeros.

7.2.1.2.3. CARACTERISTICAS TECNICAS ESPECÍFICAS DE LA CARROCERIA

La tipología de la flota inicial deberá cumplir con las siguientes características técnicas mínimas en lo relativo con la carrocería de los vehículos:

Los vehículos para el sistema podrán constituirse como un chasis carrozado o como un vehículo de carrocería integral o autoportante. En todo caso la configuración del vehículo deberá cumplir con las disposiciones de accesibilidad de los pasajeros prevista en la cláusula anterior.

En el caso de vehículos carrozados y vehículos con carrocería integral, la carrocería debe ser homologada por el fabricante del chasis; por lo tanto el CONCESIONARIO estará obligado a obtener de parte del fabricante del vehículo, y a hacer cumplir todas las condiciones para el adecuado diseño y construcción de la carrocería, de acuerdo con criterios de seguridad, accesibilidad, comodidad y economía. Bajo ninguna circunstancia el vehículo podrá adquirirse por componentes separados, siendo una obligación del CONCESIONARIO garantizar la adquisición conjunta de chasis y carrocería, y obtener adicionalmente la certificación de parte del fabricante del chasis en el sentido de que la carrocería que se ha integrado con el mismo es técnica y funcionalmente compatible.

La estructura de la carrocería debe cumplir con lo establecido en el numeral 5 del documento *"Regulation No. 66 Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with regard to the Strength of their Superstructure"* de la Naciones Unidas

El criterio de diseño del chasis tendrá que tomar en cuenta para la ubicación de los elementos la optimización de la superficie disponible para pasajeros.

La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante TRANSMILENIO S.A. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

Para el caso de vehículos con carrocería autoportante, bajo ninguna circunstancia se permitirá la modificación de los elementos de la carrocería, ni la reubicación de partes mecánicas o estructurales por agentes diferentes al fabricante de la estructura.

Los buses para el sistema no podrán utilizar chasises diseñados y fabricados con destinación a ser utilizados en vehículos de carga y tracción (tractores, camiones, acoplados y semi - acoplados).

La estructura de la carrocería deberá incorporar materiales metálicos tales como el acero o metales ligeros, sin perjuicio de lo cual podrán construirse estructuras mixtas utilizando otros materiales cuyas características ofrezcan resistencia, duración y seguridad igual o superior a la obtenida con los materiales metálicos.

Las uniones de elementos que componen la carrocería y adosados a ella deberán estar unidos firmemente entre sí, minimizando el nivel de vibraciones y ruido al interior del habitáculo para pasajeros.

La estructura de la carrocería deberá estar diseñada para soportar una carga estática sobre el techo, equivalente al 50% del peso máximo admisible del vehículo, distribuida uniformemente a lo largo del mismo durante un lapso de 5 minutos, sin experimentar deformaciones que superen los 70 milímetros en ningún punto. Para la verificación del cumplimiento de esta condición, el fabricante deberá presentar una certificación en donde conste que de acuerdo al diseño estructural, o a través de pruebas físicas o de modelaciones computacionales, el diseño cumple con la resistencia y las deformaciones requeridas. Además debe contar con placa metálica de fijación para la conexión a tierra de los dispositivos a instalar en la parte superior de la carrocería (Antenas de radio, comunicaciones, GPS, etc).

El vehículo deberá contar con el aislamiento térmico a prueba de fuego en el área del motor y demás áreas cercanas a fuentes de alto calor, para garantizar que la temperatura al interior del habitáculo de pasajeros en las zonas cercanas a las fuentes de calor, medida en un radio de 100 milímetros, no es superior a 28º C (temperatura máxima en el compartimiento de los pasajeros y del conductor).

El vehículo deberá contar con el aislamiento acústico de tal manera que permita un nivel máximo de ruido al interior del vehículo de 90 dB (A), en cualquier punto por un período máximo de exposición de 30 minutos.

El habitáculo para pasajeros y su sistema de ventilación no deberá permitir el paso de agua, polvo, humo o cualquier otro agente nocivo que cause molestia a los pasajeros.

Todos los vehículos deben contar con un tablero de instrumentos, con los siguientes instrumentos como mínimo: Indicador de velocidad, Indicador de revoluciones del motor, Nivel de combustible y presión de aceite, Temperatura, Voltaje, Luces encendidas, Manómetro para la presión de aire del sistema de frenos, con un testigo de color rojo, un espacio adecuado para la instalación de la pantalla de la unidad lógica y alarma sonora que indique la baja presión del sistema neumático de frenos por debajo de 50 N / cm2.

Además deberán contar con un indicador en forma visible al conductor, que alerte siempre que haya una variación en las condiciones normales de operación del sistema de frenos y el control de peso. Las señales de anomalías en las condiciones de operación normal deben ser compatibles con la unidad lógica del vehículo.

Todos los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deben contar con un tacógrafo digital para el registro y almacenamiento de la siguiente información: Velocidad, tiempo de marcha y detención, y distancia recorrida. Este equipo deberá tener la capacidad de registro y almacenamiento de la información generada por un periodo mínimo de 24 horas, durante el cuál deberán registrarse todas las variaciones de velocidad que se produzcan entre 0 y 120 kilómetros por hora. Este equipo en cada uno de los vehículos debe estar debidamente calibrado y certificado por el proveedor de este tacógrafo, igualmente debe conectarse con la unidad lógica con una señal de entrada digital.

Todos los vehículos deben tener un espacio mínimo de 270 milímetros de ancho por 180 milímetros de altura en cada cuerpo del vehículo para ubicar la numeración interna asignada por TRANSMILENIO S.A.

Todos los vehículos deben tener un sistema de información al usuario (tipo LEDS, plasma, LCD u otros similares) acordes con la carrocería del bus, que no se empañen y que le indique en forma visual y auditiva el servicio prestado, la estación donde se encuentra detenido el vehículo, las próximas dos paradas, el destino final; este sistema debe extraer y desplegar la información almacenada en la unidad lógica de abordo, y debe tener la capacidad de comunicarse con el centro de control del Sistema Integrado de Transporte Público. La conexión a la unidad lógica de abordo es por un puerto RS232. La dimensión mínima de estos avisos es de 85 mm de altura por 500 mm de largo y deberán ser ubicados uno por cada vagón del bus en los lugares que permitan mayor visibilidad para los usurarios y sin afectar la accesibilidad o seguridad de los pasajeros.

Todos los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán desde su fabricación, los siguientes indicadores electrónicos de destino:

- Indicador de destino frontal: Presentará la información del servicio que se encuentra prestando el vehículo. Debe ubicarse delante del vehículo en la parte superior del parabrisas. El indicador de destino frontal tendrá una dimensión mínima de 1750 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura, sin perjuicio de contar con un sistema que permita la lectura desde una distancia mínima de 100

metros tanto de día como de noche. Este indicador debe tener un sistema que asegure el no empañamiento de la información mostrada en cualquier condición climática adversa.

- Indicadores de destino lateral: Debe contener como mínimo el número del destino del servicio prestado en cada uno de los cuerpos del bus, debe haber al menos uno de estos indicadores y se ubicará encima o en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.
- Indicador de destino trasero: Debe contener como mínimo el número del servicio y se ubicará en la parte superior derecha del vidrio panorámico trasero. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.

7.2.1.2.4. PESO DEL VEHÍCULO

El peso del vehículo deberá cumplir con los siguientes límites:

EJE	**CARGA MAXIMA PERMITIDA**
Primer eje	7.5 Ton
Segundo Eje	12.5 Ton
Tercer Eje	12.5 Ton

Para el cálculo de peso de los buses para el Sistema TransMilenio se tendrá en cuenta una masa por pasajero de 68 kilogramos, la capacidad máxima del vehículo, la disposición de asientos y las áreas libres disponibles para ubicar pasajeros de pie.

En ningún caso podrán sobrepasar los límites máximos por eje fijados por el fabricante. Para efectos del cálculo de la capacidad de carga máxima del vehículo se sumarán los pasajeros de pie, más los sentados.

El peso bruto vehicular deberá ser inferior a 30 toneladas, en cualquier caso.

7.2.1.2.5. DIMENSIONES EXTERNAS

Las dimensiones exteriores de los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán ajustarse a la normativa expedida por la autoridad competente, no obstante lo cual deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones.

Ancho del vehículo: Máximo 2600 milímetros. En ningún caso podrá superar el ancho entre las caras exteriores de las llantas del eje trasero incrementadas en 150 milímetros a cada lado, ni los espejos exteriores podrán incrementar el ancho total del vehículo en más de 250 milímetros a cada lado.

Altura del vehículo: La altura total de los vehículos no podrá exceder de 4100 milímetros

Longitud del vehículo: La longitud máxima admisible es 23000 milímetros. La longitud mínima admisible es 17500 milímetros

Altura del suelo al punto más bajo de la carrocería: No debe ser inferior a 280 milímetros

Altura del suelo a la plataforma: La altura efectiva para la operación de cargue y descargue de pasajeros medida desde el nivel de la calzada de la vía hasta el nivel de la plataforma del vehículo, será de mínimo 880 milímetros y máximo 920 milímetros.

Radios de giro: El vehículo deberá cumplir con lo estipulado en la norma NTC 4901-1

7.2.1.2.6. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIA

Los vehículos para la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público, deberán encontrarse dotados de los siguientes sistemas de seguridad y emergencia:

Un interruptor para solicitar ayuda del conductor y su respectiva alarma en el tablero de instrumento, fácilmente accesible al pasajero ubicado en el puesto para silla de ruedas.

Dos (2) puertas sencillas de emergencia en el costado derecho del vehículo Las puertas de emergencia podrán abrirse desde adentro hacia fuera empujando manualmente en caso de emergencia. Igualmente deberán tener un mecanismo externo que permita accionarlas en caso que no se puedan abrir internamente. Las puertas de emergencia deberán contar con la respectiva escalera de acceso y un elemento que cubra el área ocupada por las escaleras, el cual deberá contar con un mecanismo de accionamiento automático para permitir la utilización de la escalera en caso de emergencia.

Una (1) claraboya con mecanismo de expulsión por cada treinta (30) pasajeros de capacidad, ubicadas en el techo del vehículo y distribuidas uniformemente de acuerdo a la ubicación de los pasajeros en cada cuerpo del vehículo. Las claraboyas deberán tener un área libre mínima de 3000 cm^2 de tal forma que sea posible inscribir en esta área un rectángulo de 500 mm x 600 mm. En el caso de vehículos que utilicen como combustible gas natural comprimido, en los que se deban ubicar botellas en el techo, se incluirán en

el techo cuantas claraboyas sea posible. Aquellas que no pudieren colocarse deberán ser reemplazadas en igual número por ventanas adicionales de emergencia.

Las ventanas de emergencia deben tener mecanismos para su fragmentación siguiendo al norma NTC–1467. Las ventanas deben ser de fácil y rápido accionamiento desde el interior del vehículo en cualquier momento de la operación.

Cada ventana de emergencia debe tener un área libre mínima de cuatro mil (4000) centímetros cuadrados, de tal forma que un rectángulo de 500 milímetros por 700 milímetros pase dentro de ella.

Todos los vehículos deben tener vidrios de seguridad color verde, según las especificaciones técnicas que se encuentran estipuladas en la Norma Técnica Colombiana NTC-1467 última revisión, las cuales se deben cumplir para tal fin así:

Ventana(s) lateral(es) y posterior	Vidrio(s) templado(s)
Parabrisas Frontal	Vidrio(s) laminado(s)

Los vidrios deben ser transparentes y libres de toda propaganda, publicidad o adhesivos que obstaculicen la visibilidad, salvo las calcomanías que indiquen salidas de emergencia o requerimientos legales como revisiones técnicas contempladas en el Código Nacional de Tránsito.

Todos los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público deben dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo referente al sistema de frenos, sin perjuicio de lo cual deberán disponer de un sistema de frenado antibloqueante ABS neumático de doble circuito independiente.

Los vehículos deben tener un sistema de ventilación mecánica forzada que asegure la renovación del aire al menos treinta (30) veces por hora utilizando ventiladores y extractores distribuidos uniformemente a lo largo de la carrocería, con una capacidad mínima por ventilador o extractor de 330 m3/ hora. No se tendrá en cuenta la renovación del aire producto de la apertura de puertas y/o ventanas y/o escotillas del vehículo.

El puesto de conducción deberá tener un sistema de ventilación mecánica de tres velocidades, con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

El parabrisas frontal deberá tener un sistema desempañante, con capacidad para retirar la condensación del aire en la totalidad del vidrio, bajo cualquier condición de operación del vehículo, el cual debe estar

certificado con mediciones del fabricante del desempañador (la capacidad mínima de cada desempañador debe ser de 1200 m3/hora).

El vehículo debe estar dotado de paneles divisorios fijos con una altura comprendida entre 700 milímetros y 800 milímetros en los siguientes casos:

Frente a los asientos ubicados en las zonas de las escaleras de emergencia

En la parte posterior del puesto de conducción, complementado con un panel transparente hasta una altura mínima de 1800 milímetros

La batería del vehículo debe estar ubicada fuera del habitáculo de los pasajeros, y debe disponer de un dispositivo ubicado al alcance del conductor que permita el corte de la energía proveniente de la batería.

Todos los vehículos, deberán contar con cinturones de seguridad retráctiles de tres puntos, en el asiento del conductor de acuerdo a las normas NTC 1570, NTC 2037 o sus equivalentes a nivel internacional según sea aplicable. Igualmente deberán contar con una alarma visual y sonora que se active en el caso en el cual el conductor inicie el movimiento del vehículo sin la utilización de los cinturones de seguridad.

El espacio para los discapacitados en silla de ruedas debe estar ubicado en el primer cuerpo del vehículo y lo más cercano a una puerta de acceso, este espacio debe estar debidamente señalizado para personas con esta discapacidad. El espacio mínimo debe ser de 900 mm x 1400 mm y el eje de simetría de la silla debe ser paralelo con el eje longitudinal del bus. También debe haber pasamanos en este espacio para facilitar la entrada y la salida de estas personas. La persona discapacitada en la silla de ruedas debe viajar firmemente asegurada por medio de un mecanismo que este anclado a un elemento estructural del vehículo; el mecanismo de sujeción debe tener un sistema sencillo y rápido de operar y que permita utilizar el área como un espacio libre cuando no se use por discapacitados en silla de ruedas.

Los depósitos de combustible deben estar encerrados dentro de una estructura metálica que lo proteja en una colisión o volcamiento, o estar ubicado dentro de los dos bastidores del chasis. Dichas estructuras deben ser instaladas por el ensamblador del chasis o vehículo.

Los conductos o tuberías del sistema de alimentación de combustible en ningún caso deberán pasar dentro del habitáculo de pasajeros, deberán estar protegidas y mantenerse libres de fugas o pérdidas, esfuerzos anormales de torsión, flexión, fricción y vibración.

La ruta de los ductos de combustible deberá diseñarse de tal forma que una posible fuga no tenga posibilidad de caer sobre elementos del sistema de escape o de otra fuente de alto calor.

Debe existir una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.

Las instalaciones eléctricas deben estar selladas y protegidas de la humedad. Las instalaciones eléctricas en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.

Todo cable eléctrico que pase por un orificio deberá tener fijación que impida su movimiento y el orificio deberá tener la protección adecuada para impedir el daño del cable por corte o fricción.

Todo el sistema de iluminación exterior y las luces de frenado, emergencia y direccionales estarán de acuerdo con la norma NTC 4901-1

Las luces de frenado posteriores deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 140 mm de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería de las mismas dimensiones del anterior, visible a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

Los faros delanteros deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas *"Uniform Provisions concerning the approval of daytime running lamps for power driven vehicles"* referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

Cada vehículo debe estar provisto de tres extintores tipo ABC: uno de ellos debe estar ubicado próximo al asiento del conductor, con una capacidad mínima de 10 libras, el segundo en el área de la articulación a una altura mínima de 1.20 metros del nivel del piso, y el tercero extintor en el segundo cuerpo, los cuales deben estar debidamente señalizados.

Los vehículo propulsados por Gas Natural Comprimido Vehicular y sus componentes (mangueras, ductos, válvulas de alivio de presión, mezclador aire-gas, válvula de exceso de flujo, dispositivos de alivio de presión, cubierta hermética, inyectores de gas, líneas rígidas de conducción, filtro, ajustador de flujo de gas, accesorios y líneas flexibles de conducción) deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas NTC 3561, NTC-4300, 4830-2, 4830-3, 4830-4, 4830-5, 4830-6, 4830-7, 4830-8, 4830-9, 4830-10, 4830-11, 4830-12, 4830-13, 4830-14, 4830-15, 4830-16 y 4830-17

Los vehículos que sean propulsados por Gas Natural Comprimido Vehicular deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas Colombianas NTC 3847 y NTC 4828 referentes a las pruebas y requisitos que deben cumplir cilindros utilizados para almacenar este tipo de combustible.

Los vehículos propulsados por otro tipo de combustible limpio según los definidos por ley, deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas que adopte la autoridad competente para tal efecto.

7.2.1.2.7. ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA LA INSTALACIÓN DE LAS UNIDADES LÓGICAS DE CONTROL

El vehículo a vincular en la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público deberá estar dotado con los siguientes elementos como pre instalación de la unidad lógica de localización, procesamiento y transmisión de voz y datos.

Sistema de Odómetro del Vehículo: Se requiere que el sistema de odómetro del vehículo cuente con una salida de pulsos independiente de la utilizada para el velocímetro del tablero de instrumentos, utilizando una fuente de señal con un nivel TTL de no más de 500 pulsos por milla a 2500 pulsos por segundo a la velocidad máxima del vehículo con un espaciamiento entre pulsos de no más de 125 microsegundos. Esta conexión al odómetro deberá utilizar un cable de señal 20 AWG (par) color blanco color negro. Este cable deberá tener una longitud máxima de cuatro metros.

Ubicación de la Unidad Lógica: El vehículo debe contar con un espacio en el área dispuesta para el conductor, en donde deberá instalarse la unidad lógica y los demás equipos y sistemas de comunicación. El espacio destinado a la instalación de la unidad lógica deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Estar ubicado a menos de 5 metros del puesto del conductor, en donde se instalará la unidad lógica y el display de control
- Debe estar libre de polvo y humedad
- Debe permitir ventilación
- Debe estar libre de vibraciones
- Debe encontrarse fuera del alcance de los pasajeros

- El espacio disponible para la instalación de los equipos deberá albergar un equipo con las siguientes dimensiones máximas 70 cm X 50 cm X 20 cm, y un peso de 3.5 kilogramos

7.2.1.2.8. Localización de las Antenas:

- El vehículo deberá disponer de un lugar en el techo con láminas de refuerzo para instalar la antena de GPS y las antenas de comunicaciones de radio y de transmisión de datos.
- Las antenas de GPS y comunicaciones deberán ubicarse, a una distancia mínima de tres (3) metros una de otra.
- La ubicación de la antena de GPS deberá permitir su conexión con la unidad lógica utilizando un cable coaxial de diámetro 4 milímetros, con una longitud inferior a 5 metros. El vehículo deberá contar con los orificios y demás dispositivos que se requieran para el cableado y la instalación de la antena de GPS y los protectores de caucho en los bordes y aristas de dichos orificios, esto con el fin de brindar protección a dicho cableado.
- La antena de GPS tendrá un diámetro máximo de 12 centímetros y una altura máxima de 3.5 centímetros.
- La ubicación de las antenas de comunicación deberá permitir su conexión al lugar de instalación de la Unidad Lógica con un cable de longitud menor a 20 metros. El vehículo deberá contar con los orificios y demás dispositivos que se requieran para el cableado, la instalación de las antenas de comunicaciones y los protectores de caucho en los bordes y aristas de dichos orificios, esto con el fin de brindar protección a dicho cableado.
- En todo caso el lugar en donde se instalen las antenas, deberá tener acceso desde el interior del vehículo para efectos de instalación y mantenimiento.
- En caso de que el material del techo no sea conductivo, para la instalación de la antena de GPS, el fabricante del vehículo deberá disponer en el techo de una placa metálica de al menos 0.4 metros cuadrados para su fijación y su respectiva conexión a tierra.
- La zona de instalación de las antenas en el techo no podrá tener una inclinación respecto a la horizontal de más de 10 grados.

- Entre el punto de instalación de las antenas y el lugar dispuesto para las unidades lógicas y demás equipos requeridos por el Sistema de Control de la Operación deberá disponerse de un ducto con diámetro mínimo de ¾" con el fin de cablear el cable coaxial requerido. Este conducto deberá estar libre de quiebres de tal manera que permita halar los cables.
- El fabricante del vehículo deberá disponer de todos los sellos y mecanismos que eviten la entrada de agua al vehículo

7.2.1.2.9. Cableado en el vehículo:

En la zona de instalación de las unidades lógicas se debe contar con un cable de alimentación de corriente directa, y su correspondiente fusible o sistema de protección. Este será un cable de dos vías, mínimo 10 AWG para una tensión de 24 DVC y 20 amperios.

En la zona de instalación de las unidades lógicas se debe contar con un cable de alimentación de corriente del switch de encendido del vehículo, y su correspondiente fusible o sistema de protección. Este será un cable de dos vías, mínimo 10 AWG para una tensión de 24 DVC y 20 amperios.

En la zona de instalación de las unidades lógicas se debe contar con un cable con conexión a tierra. Este cable mínimo 20 AWG.

7.2.1.2.10. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS

El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental que cumpla con la normatividad ambiental vigente en cuanto a tecnologías, combustibles limpios, niveles y control de emisiones establecidos por la autoridad competente.

Para todos los efectos y de manera permanente durante la vigencia de la concesión, todos los vehículos aportados por el CONCESIONARIO a la operación troncal, cumplirán las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental:

- Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia.

- Deberá garantizarse que los vehículos, una vez ubicados en Bogotá y debidamente ajustados o calibrados y aclimatados, cumplan las normas vigentes sobre niveles máximos de emisiones por fuentes móviles expedidas por la autoridad competente (como la Secretaria Distrital de Ambiente, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Ministerio de Transporte, entre otras)
- En ningún caso y para ningún periodo de la concesión, los vehículos podrán tener niveles de emisiones de ruido superiores a 90 dB(A) externos, de acuerdo al procedimiento de medición establecido en la norma 70/157/EEC.

7.2.1.2.11. SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN

Los autobuses troncales del Sistema Integrado de Transporte Público deberán venir dotados de una unidad lógica de localización, procedimiento y transmisión de voz y datos que cumpla las características técnicas requeridas para interactuar con el sistema de control de la operación de TRANSMILENIO S.A., mantenerse en comunicación efectiva con el centro de control de TRANSMILENIO S.A., recibir las señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita a TRANSMILENIO S.A. impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo dentro del Sistema Integrado de Transporte Público. El cumplimiento de estas especificaciones está sujeto a la aprobación previa, expresa y escrita de TRANSMILENIO S.A.

Adicionalmente, el CONCESIONARIO estará obligado a realizar cualquier mejora o modificación en los equipos que sea necesaria para el buen funcionamiento del sistema cuando así se lo requiera TRANSMILENIO S.A., lo cual constituirá una obligación de resultado de carácter permanente durante la vigencia del contrato para el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá adquirir las licencias necesarias para la utilización del software instalado en los equipos.

Para la vinculación de flota a la operación regular del Sistema Integrado de Transporte Público, la unidad lógica y el monitor deberán cumplir las siguientes especificaciones técnicas básicas, sin perjuicio de que TRANSMILENIO S.A., por necesidades técnicas y operacionales, pueda requerir la introducción de cambios en las especificaciones señaladas a continuación, o en el software asociado a la unidad lógica:

7.2.1.2.12. Recepción de señales de GPS

- Precisión de la recepción de GPS de al menos 25 m. sin técnicas diferenciales en el 50% de los casos y menor de 10 metros con técnicas diferenciales en el 95% o más de las veces.

- Antena de recepción de GPS del tipo ”Hard Mounted” con sello de seguridad, de al menos 25 dB, con rango de temperatura de operación de –30ºC a 85ºC y con cable de conexión con la longitud requerida
- Número de canales de satélites para el “Selective Availability” de al menos 8

7.2.1.2.13. Componente de procesamiento:

- Microprocesador de tecnología con funcionalidad no inferior al Pentium DX2 a 133 MHZ.
- Capacidad de memoria suficiente para almacenar e intercambiar datos de servicios y servicios con el Centro de Control. (Coordenadas de las estaciones y puntos de referencias en el servicio, Hora de comienzo de cada servicio a realizar por el autobús (“offset”), Tiempo de recorrido entre puntos por cada servicio a realizar por el autobús, Tiempo de permanencia en los puntos de recorrido por servicios, Velocidad media según tramo en el servicio y por servicio, Anunciar la próxima parada de acuerdo al servicio que este prestando, Confirmación de salida de servicio y/o cambio de linea, una estación anterior al punto de retirada, Despliegue en la pantalla del tipo de viaje a realizarse.
- Parámetros de corrección diferencial para la recepción de GPS que le viene transmitida desde el centro de control.
- Códigos para desplegar mensajes en el monitor de interacción con el conductor enviados desde el Centro de Control.
- Códigos para identificar mensajes pre-programados en los monitores a bordo para información al pasajero que se activan según reglas residentes en la memoria de programas tales como llegada a una estación
- Capacidad de memoria suficiente para almacenar los programas y las reglas de transmisión de paquetes con el Centro de Control y compatibilidad con otros comandos tales como: Llegada a destiempo a estaciones o puntos pre-definidos en los servicios, Salida del autobús del recorrido establecido en más de 100 metros, Inicio y fin por parte del autobús , Apagado abrupto de la Unidad Lógica, Omisión no autorizada de una estación en la que debía detenerse, Parada no autorizada del autobús en una estación, Paradas no contempladas dentro del itinerario, Activación de la alarma de pánico por parte del conductor del autobús troncal, Velocidad instantánea superior a la velocidad permitida en un tramo del servicio, Espera en las estaciones de cabecera, Imposibilidad de prestar el

próximo servicio, Exceso de tiempo inmóvil o de permanencia en una estación, Retraso o adelanto en el recorrido del servicio por uno o varios autobuses que cubren el recorrido de un servicio, Saturación de buses en una estación, Control de longitudes de cola y bloqueo en intersecciones, Congestión en intersecciones, Transmisión de localizaciones según frecuencia de tiempo predeterminada y el correspondiente intercambio de información para la generación de todos los informes de la operación en el Centro de Control.

- Facilidad de almacenar los paquetes cuando no pueden ser transmitidos y transmitirlos cuando se tenga acceso al medio de transmisión

- Modem de Potencia adecuada para la funcionalidad requerida de al menos MODEM de Potencia adecuada para la funcionalidad de al menos 0.6 watts RF de salida, y antena de transmisión de GPS del tipo Hard mounted de al menos 5 dB de (Absolute Gain at Zenith), y siempre que las mismas tengan compatibilidad tecnológica con el Centro de Control y con el Sistema de Control de la Operación que se utilice en el Sistema Integrado de Transporte Público, caso en el cual TRANSMILENIO S.A. establecerá las condiciones técnicas que deberá observar el CONCESIONARIO al efecto.

7.2.1.2.14. Entradas y salidas:

- Botones manuales:

- Botón de máximo pánico con contactos normalmente abiertos instalado en el piso o escondido al alcance del conductor, con un micrófono ambiente de lata ganancia que sea activado por el conductor para que el centro de control escuche las conversaciones dentro del bus.

- Botones pulsadores con contactos normalmente abiertos instalados en el monitor de interacción con el conductor.

- Al menos seis (6) puertos de comunicación serial para interfases RS232, RS485 o TTL.

- Al menos un (1) puerto paralelo.

- Puerto de comunicación de entrada y salida con el monitor de interacción con el conductor.

7.2.1.2.15. Configuración de la unidad lógica

- Recepción y configuración de las líneas de recorrido del autobús desde el Centro de Control a través del envío de datos, especificándose el servicio, la rutina de servicio y el inicio del servicio.
- Recepción de correcciones diferenciales de servicios (nuevo "offset" o tiempo de comienzo de servicios) y de GPS enviadas por el centro de control a través del medio de transmisión en línea, que estará de acuerdo a la funcionalidad y diseño detallado del sistema instalado.
- Compatibilidad con el software instalado en el Centro de Control a través de la recepción de comando de activación de transmisión de paquetes desde el Centro de Control por medio de comunicación en línea.
- Recepción de las correcciones de itinerarios enviados por el Centro de Control a través del medio de comunicación en línea, en el caso de atrasos o adelantos de los autobuses que siguen una mismo servicio.

7.2.1.2.16. Alimentación de la unidad lógica:

- La alimentación debe ser del tipo negativo a chasis.
- El voltaje debe estar regulado entre 0 – 24 VDC, con protección contra corto circuito y sobre-voltaje, y capacidad de suministrar 10 amperios.
- Toma a tierra directamente de la fuente de alimentación primaria del vehículo.
- Alimentación principal desde el sistema eléctrico del autobús.
- Alimentación alternativa inteligente por pila recargable que se activa cuando la alimentación principal se interrumpe.

7.2.1.2.17. Lista de requerimientos funcionales de los monitores de interacción con el conductor:

- Teclado para introducir códigos a la unidad lógica.
- Pantalla alfanumérica de al menos 80 caracteres.
- Aviso acústico interno de recepción de mensajes en la unidad.

- Botón pulsador de alarma.
- Interfaz de entrada y salida con la unidad lógica.

7.2.1.2.18. Especificaciones de operatividad.

- Certificado emitido por un organismo oficial, de estándares tipo EIA RS152/RS204, para las especificaciones ambientales tanto en la caja exterior como en los conectores exteriores contra:
- Vibración 8 g pico rms, 100 a 1000 Hz.
- Impacto 30 g durante 6 milisegundos.
- Polvo según estándar SAE J1455 o equivalente
- Humedad 98 % a 66ºC.
- Tiempo promedio antes de falla (MTBF) de la Unidad Lógica de al menos 50.000 horas presentando certificación escrita correspondiente expedida por un bureau oficial de especificaciones.

7.2.1.2.19. Especificaciones funcionales del sistema de comunicación de voz.

- Un equipo de radiocomunicaciones para comunicarse por el sistema Trunking compatible con el servidor de comunicaciones del sistema instalado en el Centro de Control y debe estar interconectado con la Unidad lógica para la gestión de llamadas a dicho centro.
- Un puerto de entrada para micrófono incluyendo el micrófono.
- Un puerto para salida de parlante
- Botón de pedido de comunicación con el Centro de Control incorporado al radio y/o micrófono.

7.2.1.2.20. ACCESIBILIDAD DE PASAJEROS

Los vehículos para la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público deberán tener acceso directo al nivel de plataforma. Cada vehículo deberá contar con un espacio reservado para la ubicación de los pasajeros en silla de ruedas, así como de los pasamanos y demás medios necesarios para la adecuada sujeción del pasajero en silla de ruedas; deberá contar igualmente con ocho (8) asientos de uso preferencial para los pasajeros discapacitados, ancianos y madres embarazadas, en lugares especiales que deberán ser de color azul.

7.2.1.3. TIPOLOGIA BUS ALIMENTADOR Y PADRON

- Debe ser un vehículo tipo bus de un solo cuerpo.
- Los buses nuevos a incorporar deberán ser último modelo.
- Debe tener la potencia, torque y relación de transmisión que le permita en condiciones de plena carga alcanzar una velocidad de 40 Km/h en un tiempo inferior a 22 segundos, en condiciones de terreno plano en la ciudad de Bogotá.
- El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental que cumpla con la normatividad ambiental vigente en cuanto a tecnologías, combustibles limpios, niveles y control de emisiones establecidos por la autoridad competente.
- Para todos los efectos y de manera permanente durante la vigencia de la concesión, todos los vehículos aportados por el CONCESIONARIO a la operación troncal, cumplirán las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental:
- Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia.
- Deberá garantizarse que los vehículos, una vez ubicados en Bogotá y debidamente ajustados o calibrados y aclimatados, cumplan las normas vigentes sobre niveles máximos de emisiones por fuentes móviles expedidas por la autoridad competente (como la Secretaria Distrital de Ambiente, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Ministerio de Transporte, entre otras)
- La capacidad de ascenso del bus debe ser como mínimo un 20% más alta que la requerida para subir la pendiente mas pronunciada de la zona en la cual va a operar.
- Debe contar con un sistema de regulación de velocidad de forma que no se supere la máxima velocidad en vías urbanas establecida por el Código Nacional de Tránsito.(60KPH)
- Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permitan tener una autonomía mínima de 260 Km, y llenado rápido.

Cuando la tipología de los vehículos que se prevea señale dimensiones precisas para las diferentes características de los vehículos, o en el caso en que se determinen rangos máximos y mínimos para sus propiedades, o se indiquen características específicas, solo se aceptará la modificación de estas características o la utilización de desviaciones a estos rangos cuando medie previa, expresa y escrita autorización de TRANSMILENIO S.A., la que podrá ser otorgada a petición del CONCESIONARIO y siempre que se sustente en estudios técnicos que justifiquen la modificación plenamente.

Igualmente TRANSMILENIO S.A. podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema, de común acuerdo con los concesionarios. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO.

7.2.1.3.1. CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO ESPECÍFICAS

La tipología de los vehículos con capacidad entre 80 y 120 pasajeros, destinados a la operación de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público deberán cumplir como mínimo la Norma Técnica Colombiana NTC 4901-3 y con las siguientes características técnicas específicas:

Debe tener una capacidad mínima total (pasajeros sentados y de pie) de 80 pasajeros.

La distribución de los asientos para estos vehículos podrá ser 2-1, 1-1, 1-0, 0-0 frente a frente, o perimetralmente a lo largo de la carrocería del vehículo. El vehículo debe contar mínimo con 6 asientos para uso preferencial de ancianos, personas discapacitadas, niños y madres embarazadas. En el costado izquierdo, en frente de las puertas del vehículo solo se podrá ubicar una hilera de sillas.

Todos los acabados interiores del vehículo deberán fabricarse en material lavable, resistente al desgaste, retardante al fuego, auto extinguibles y no tóxico, sin perjuicio de cumplir con las especificaciones de seguridad de la Norma Técnica Colombiana NTC-3586 última revisión o la norma FMVSS 302 o equivalentes a nivel internacional.

Todos los buses para el SITP deben dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo referente al sistema de frenos, sin perjuicio de lo cual deberán disponer de un sistema de frenado antibloqueante ABS neumático de doble circuito independiente.

El puesto del conductor deberá ubicarse de tal manera que le permita tener:

- Angulo de Visión Superior: Aquel que le permita observar un objeto situado 15,000 milímetros delante y a 4,500 milímetros del suelo.
- Angulo de Visión Inferior: Aquel que le permita observar un objeto situado 800 milímetros delante y a 1400 milímetros de altura del suelo.
- Toda la zona de la vía por delante del extremo frontal del vehículo que no sea visible directamente por el conductor, debe ser visible por medio de espejos.

Los asientos para pasajeros deberán tener posición de sentado individual, diseño ergonómico con soporte lumbar y deberá presentarse cerrado en la parte trasera del espaldar, salvo el espacio requerido para los asideros de sujeción para niños, sin ningún tipo de acolchonamiento o tapicería. Deberán contar con textura antideslizante, con certificados de pruebas técnicas para que garanticen la estabilidad del color con un $\Delta E=1$ en el primer año y un $\Delta E=2$, siendo ΔE la variación del color. Si ΔE supera los valores máximos establecidos deberá cambiar los asientos, estos asientos deberán estar libres de filos, aristas o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros.

Los asientos deberán disponer de una barra de sujeción horizontal en la parte superior del espaldar. En ningún caso esta podrá sobresalir más de 150 milímetros del espaldar. Estos pasamanos o asideros no deben afectar el ancho libre de pasillo establecido en el numeral correspondiente a las medidas internas del vehículo.

El asiento para el conductor deberá ser acolchado, con amortiguación hidráulica o neumática regulable en dureza y apoya-cabezas. La regulación horizontal, vertical y del espaldar, deben permitir como mínimo un movimiento horizontal de más o menos 150 milímetros en el eje longitudinal, un movimiento vertical de más o menos 100 milímetros en el eje vertical y un ángulo de inclinación del espaldar de entre 0 y 20 grados medidos respecto a la vertical. La regulación horizontalde espaldar debe ser mecánica y la regulación vertical debe ser neumática o hidráulica. Los materiales deberán cumplir con las disposiciones de seguridad especificadas en el presente contrato sin perjuicio de cumplir con las normas de seguridad contempladas por la autoridad competente.

El acabado interior del vehículo debe ser en material plástico, laminado melanímico o cualquier otro material resistente al desgaste y lavable, de acuerdo con los requerimientos de seguridad de la presente

especificación. En ningún caso el recubrimiento y acabado interior podrá ser tapizado o en láminas metálicas. El anclaje de los asientos podrá ser directo a la plataforma del vehículo o al panel lateral de la carrocería. En cualquier caso el medio de sujeción de los asientos deberá proporcionar la suficiente firmeza a los asientos en caso de accidentes o movimientos bruscos con el fin de evitar lesiones a los pasajeros. Todos los herrajes de los asientos y demás elementos de sujeción deberán cumplir con la Norma Técnica Colombiana NTC–3638 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Sin perjuicio de cumplir con lo siguiente:

- El sistema de fijación de los asientos debe ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 3000 N, aplicada en dos fuerzas de 1500 N cada una sobre el eje central del espaldar en la parte superior de cada asiento. Para el caso de asientos sencillos, el sistema de fijación deberá ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 1500 N en el eje central del espaldar en la parte superior del mismo.
- Los pasamanos y asideros de sujeción deben tener la resistencia suficiente para que los pasajeros puedan mantenerse en pie durante la marcha del vehículo, incluso en el caso de frenado de emergencia.
- La superficie de los pasamanos debe estar libre de aristas y filos corto punzantes y sus extremos deben terminar en curva, de forma que no exista el peligro de que los usuarios se lesionen.
- Los pasamanos deberán ser elementos continuos y no podrán presentar uniones en puntos diferentes a las intersecciones o en puntos de anclaje a la carrocería del vehículo.
- La superficie de todas las barras y asideros de sujeción debe ofrecer un agarre sin obstáculos y antideslizante.
- Las barras y asideros de sujeción deben tener una sección que permita a los pasajeros empuñarlas fácilmente y sujetarlas firmemente. Toda barra de sujeción dispondrá al menos de 150 milímetros de longitud para acomodar una mano, en caso de que existan tirantes de agarre con barra de sujeción, la longitud mínima de dicha barra será de 100 milímetros.
- Las barras de sujeción deben ser de sección circular u oval con diámetro entre 30 y 45 milímetros. Para el caso de barras de sección oval el diámetro se calculará como el promedio aritmético del diámetro mayor y menor.

- Todas las barras de sujeción deberán ser construidas en tubos de acero inoxidable, en aluminio pulido o en acero recubierto en material plástico PVC encapsulado.
- Las barras de sujeción horizontales se ubicarán a una altura entre 1750 y 1850 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo.
- Se deben ubicar barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1850 y 1900 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo, las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los vehículos.
- Para el caso en que hubiere asientos en la zona donde se ubican las barras de sujeción horizontal, estas no podrán estar a más de 150 milímetros medidos a partir del borde del asiento con el pasillo en dirección hacia las ventanas.
- Deben disponerse de por lo menos dos (2) barras de sujeción verticales, una a cada lado de las puertas de servicio y en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.
- Se deberá contar con un pasamanos vertical cada 1500 milímetros o cada dos (2) asientos, según el caso. Los pasamanos podrán sujetarse directamente a la estructura tubular de los asientos, garantizándose en todo caso las condiciones de seguridad consagradas en esta misma cláusula.
- El piso o plataforma y los peldaños de las puertas de emergencia del vehículo deben ser recubiertos en material sintético antideslizante, de acuerdo con las disposiciones de seguridad y de materiales del presente contrato. Por ningún motivo se permitirá el uso de láminas metálicas (tipo alfajor o similar) como recubrimiento para el piso o interior del vehículo.

El material que recubre el piso del vehículo debe tener una duración mínima para 12 años de uso en las condiciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Público. Este material debe evitar las filtraciones de líquidos garantizando la estanqueidad al interior del vehículo.

Las ventanas deberán cumplir con las condiciones de seguridad y materiales según la norma NTC–1467 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes. El módulo inferior será fijo, pudiendo fijarse mediante el sistema de marco y empaque. El módulo superior deberá poder abrirse, pudiendo fijarse mediante el sistema de marco y empaque. El alto mínimo del módulo superior será equivalente al 40% del alto de la ventana y el alto máximo del módulo superior será el equivalente al 50% del alto de la ventana.

Se permitirá la utilización del sistema de marco y empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero, y los módulos de los vidrios laterales. En todos los casos el marco de fijación deberán ser en pintura electrostática color negro.

Todos los vehículos nuevos para la operación de alimentación del Sistema Integrado de Transporte Público, deberán contar con 3 puertas dobles de servicio con un ancho de 1.10 metros libres. En casos excepcionales que amerite la operación se aceptaran 2 puertas previa aprobación de TRANSMILENIO S.A..

Las puertas de servicio deberán ubicarse en el costado derecho del vehículo.

Las puertas de servicio deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 3 segundos

En el caso de utilizar puertas de emergencia, estas deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 5 segundos.

Las puertas de servicio deben tener como mínimo un 45% de su superficie con vidrio de acuerdo a las disposiciones de seguridad según la norma NTC–1467 ultima revisión.

Los vehículos contarán con un sistema que permita abrir las puertas desde el interior o exterior del vehículo en caso de emergencia. Este sistema dispondrá de al menos un punto para el accionamiento de las puertas desde el exterior, el cual debe estar debidamente señalizado para su fácil accionamiento. El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalizado y protegido con tapas de policarbonato color rojo traslucido. Así mismo las puertas de servicio, deben tener un testigo óptico o

sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción, en cualquier condición de alumbrado ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Este testigo debe encenderse o sonar cada vez que la estructura de la puerta se encuentre abierta.

Los vehículos contarán con un sistema auditivo y luminoso en cada una de las puertas de servicio y emergencia que permita a los pasajeros identificar que las puertas se van a abrir o a cerrar.

Los vehículos contarán con un sistema que impida la apertura de las puertas mientras el vehículo se encuentre en movimiento, e impida la arrancada del vehículo mientras alguna de las puertas tanto de servicio como de emergencia esté abierta.

Los mandos de apertura y cierre de las puertas de servicio, deben permitir que el conductor pueda invertir el movimiento de la puerta en todo momento en el curso de cierre o de apertura. El sistema de apertura de las puertas de servicio debe impedir que los pasajeros puedan ser heridos o atrapados por la puerta cuando se accione.

Los vehículos de la operación de alimentación del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros deberán tener iluminación interna fluorescente con una luminosidad mínima de 200 lux medida a una altura de 1200 milímetros sobre la plataforma del vehículo en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: compartimiento de pasajeros y conductor, y accesos a cualquier salida o entrada.

La zona de conducción deberá tener un sistema de iluminación independiente de la iluminación interior del bus, de forma que no refleje la luz en el vidrio panorámico y obstaculice la conducción en forma segura.

La zona de las puertas deberá tener sistema de iluminación automática que ilumine el piso del vehículo. Este sistema de iluminación se debe activar durante el periodo en el cual permanezcan abiertas las puertas, siempre y cuando el sistema de iluminación interior este encendido

Medidas internas (determinadas en milímetros):

Dimensiones	**Mínima**	**Máxima**
Altura interna libre	2100	
Altura de visibilidad superior	1750	
Altura de visibilidad inferior	600	1000

Ancho de pasillo	600	
Separación de asientos	700	750
Espacio entre asientos enfrentados	1300	
Profundidad asiento	350	430
Ancho asiento	400	
Altura del asiento	350	450
Altura del espaldar	500	600
Altura libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puertas de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	600	
Ancho libre de las puertas de servicio. *	1100	

Para los vehículos con motor trasero se aceptará un ancho libre mínimo para las puertas de servicio de 1000 milímetros, igualmente se permite que la visibilidad inferior de la ventana se disminuya hasta 500 mm medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero hasta la línea inferior de la ventana, siempre y cuando cuenten con un dispositivo de protección hasta una altura de 650 mm, para evitar la posibilidad de caída de los pasajeros fuera del vehículo.

La medición de la altura de los asientos para aquellas sillas ubicadas sobre los paso ruedas o de la caja de dirección se mide desde el piso donde se apoyan los pies de los pasajeros.

7.2.1.3.2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE CARROCERÍA

La tipología de la flota para la operación de la alimentación, deberá cumplir en todo momento con las siguientes características técnicas mínimas en lo relativo con la carrocería de los vehículos:

- Los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público podrán constituirse como un chasis carrozado o como un vehículo de carrocería integral o autoportante. En todo caso la configuración del vehículo deberá cumplir con las disposiciones de accesibilidad de los pasajeros.

- En el caso de vehículos carrozados y vehículos con carrocería integral, la carrocería debe ser homologada por el fabricante del chasis; por lo tanto el CONCESIONARIO estará obligado a obtener de parte del fabricante del vehículo, y a hacer cumplir todas las condiciones para el adecuado diseño y construcción de la carrocería, de acuerdo con criterios de seguridad, accesibilidad, comodidad y economía. Bajo ninguna circunstancia el vehículo podrá adquirirse por componentes separados, siendo una obligación del CONCESIONARIO garantizar la adquisición conjunta de chasis y carrocería, y obtener adicionalmente la certificación de parte del fabricante del chasis en el sentido de que la carrocería que se ha integrado con el mismo es técnica y funcionalmente compatible.

- La estructura de la carrocería debe cumplir con lo establecido en el numeral 5 del documento *"Regulation No. 66 Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with regard to the Strength of their Superstructure"* de la Naciones Unidas.

- El criterio de diseño del chasis tendrá que tomar en cuenta para la ubicación de los elementos la optimización de la superficie disponible para pasajeros.

- La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante TRANSMILENIO S.A. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.

- Para el caso de vehículos con carrocería autoportante, bajo ninguna circunstancia se permitirá la modificación de los elementos de la carrocería, ni la reubicación de partes mecánicas o estructurales por agentes diferentes al fabricante de la estructura.

- Los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público no podrán utilizar chasises diseñados y fabricados con destinación a ser utilizados en vehículos de carga y tracción (tractores, camiones, acoplados y semi - acoplados).

- La estructura de la carrocería deberá incorporar materiales metálicos tales como el acero o metales ligeros, sin perjuicio de lo cual podrán construirse estructuras mixtas utilizando otros materiales cuyas características ofrezcan resistencia, duración y seguridad igual o superior a la obtenida con los materiales metálicos.

- Las uniones de elementos que componen la carrocería y adosados a ella deberán estar unidos firmemente entre sí, minimizando el nivel de vibraciones y ruido al interior del habitáculo para pasajeros.

- La estructura de la carrocería deberá estar diseñada para soportar una carga estática sobre el techo, equivalente al 50% del peso máximo admisible del vehículo, distribuida uniformemente a lo largo del mismo durante un lapso de 5 minutos, sin experimentar deformaciones que superen los 70 milímetros en ningún punto. Para la verificación del cumplimiento de esta condición, el fabricante deberá presentar una certificación en donde conste que de acuerdo al diseño estructural, o a través de pruebas físicas o de modelaciones computacionales, el diseño cumple con la resistencia y las deformaciones requeridas. Además debe contar con placa metálica de fijación para la conexión a tierra de los dispositivos a instalar en la parte superior de la carrocería (Antenas de radio, comunicaciones, GPS, etc).

- El vehículo deberá contar con el aislamiento térmico a prueba de fuego en el área del motor y demás áreas cercanas a fuentes de alto calor, para garantizar que la temperatura al interior del habitáculo de pasajeros en las zonas cercanas a las fuentes de calor, medida en un radio de 100 milímetros, no es superior en 10º grados centígrados a la temperatura máxima en el compartimiento de los pasajeros y del conductor (28º C).

- El vehículo deberá contar con el aislamiento acústico de tal manera que permita un nivel máximo de ruido al interior del vehículo de 90 dB(A), en cualquier punto por un período máximo de exposición de 30 minutos.

- El habitáculo para pasajeros y su sistema de ventilación no deberá permitir el paso de agua, polvo, humo o cualquier otro agente nocivo que cause molestia a los pasajeros.

- Todos los vehículos deben contar con un tablero de instrumentos, con los siguientes instrumentos como mínimo: Indicador de velocidad, Indicador de revoluciones del motor, Nivel de combustible y presión de aceite, temperatura, voltaje, luces encendidas, manómetro para la presión de aire del sistema de frenos, con un testigo de color rojo y alarma sonora que indique una presión en el sistema inferior a 13.7 N/cm^2. Además deberán contar con un indicador en forma visible al conductor, que alerte siempre que halla una variación en las condiciones normales de operación del sistema de frenos.

- Todos los vehículos deben tener un espacio mínimo de 270 milímetros de ancho por 180 milímetros de altura en el vehículo para ubicar la numeración interna asignada por TRANSMILENIO S.A.
- Todos los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán tener desde su fabricación, los siguientes indicadores electrónicos de destino:
- Indicador de destino frontal: Presentará la información del servicio que se encuentra prestando el vehículo. Debe ubicarse delante del vehículo en la parte superior del parabrisas. El indicador de destino frontal tendrá una dimensión mínima de 1750 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura, sin perjuicio de contar con un sistema que permita la lectura desde una distancia mínima de 100 metros tanto de día como de noche. Este indicador debe tener un sistema que asegure el no empañamiento de la información mostrada en cualquier condición climática adversa.
- Indicadores de destino lateral: Debe contener como mínimo el número y el destino del servicio prestado y se ubicará en forma adyacente a la primera puerta de servicio. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 150 milímetros de altura.
- Indicador de destino trasero: Debe contener como mínimo el número del servicio y se ubicará en la parte superior derecha del vidrio panorámico trasero. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.
- Los ruteros frontal, lateral y trasero deberán estar debidamente incorporados a la carrocería del vehículo, junto con el correspondiente sistema de iluminación.

7.2.1.3.3. PESO DEL VEHÍCULO

El peso del vehículo deberá cumplir con los siguientes límites:

EJE	**CARGA MÁXIMA PERMITIDA**
Primer eje	7.5 Ton
Segundo Eje	12.5 Ton

Para el cálculo de peso de los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público se tendrá en cuenta una masa por pasajero de 68 kilogramos, la capacidad máxima del vehículo, la disposición de asientos y las áreas libres disponibles para ubicar pasajeros de pie.

En ningún caso podrán sobrepasar los límites máximos por eje fijados por el fabricante. Para efectos del cálculo de la capacidad de carga máxima del vehículo se sumarán los pasajeros de pie, mas los sentados.

El peso bruto vehicular deberá ser inferior a 20 toneladas, en cualquier caso.

7.2.1.3.4. DIMENSIONES EXTERNAS

Las dimensiones exteriores de los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán ajustarse a la normativa expedida por la autoridad competente, no obstante lo cual deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:

- Ancho del vehículo: Máximo 2600 milímetros. En ningún caso podrá superar el ancho entre las caras exteriores de las llantas del eje trasero incrementadas en 150 milímetros a cada lado, ni los espejos exteriores podrán incrementar el ancho total del vehículo en más de 250 milímetros a cada lado.
- Altura del vehículo: La altura total de los vehículos no podrá exceder de 4100 milímetros
- Longitud del vehículo: La longitud máxima admisible es 13500 milímetros. La longitud mínima admisible es 10750 milímetros
- Voladizo anterior: No debe ser superior a 3000 milímetros
- Voladizo posterior: No debe ser superior a 3500 milímetros
- Altura del suelo al punto más bajo de la carrocería: No debe ser inferior a 280 milímetros
- Altura del suelo a la plataforma: La altura efectiva para la operación de cargue y descargue de pasajeros medida desde el nivel de la calzada de la vía hasta el nivel de la plataforma del vehículo, será de mínimo 980.

7.2.1.3.5. RADIOS DE GIRO

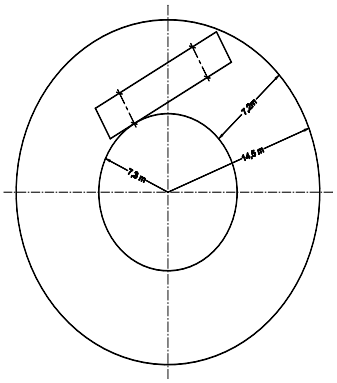
El vehículo deberá cumplir con los siguientes radios de giro:

- El vehículo debe inscribir su trayectoria en una corona circular de radio exterior (distancia entre paredes) y de radio interno (distancia entre andenes), de acuerdo con lo establecido en la siguiente tabla:

• **Configuración del vehículo**	• **Diámetro de las coronas circulares**	
	• **Diámetro interior**	• **Diámetro exterior**
• Convencional	• 5,3	• 12,5

- Debe estar en capacidad de maniobrar en cualquier ángulo de giro de las ruedas de dirección dentro de un círculo con el radio establecido en la Tabla anterior, sin que ninguno de sus puntos más externos se proyecte fuera del área inscrita en las dos circunferencias.

- Cuando los puntos más externos del vehículo se muevan en cualquier ángulo de giro de las ruedas en el círculo del radio establecido en la Tabla, el vehículo debe estar en capacidad de moverse dentro de los límites de un recorrido circular de 7,2 m de ancho, según la figura que se ilustra a continuación:



7.2.1.3.6. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y EMERGENCIA

Los vehículos para la operación de alimentación del Sistema Integrado de Transporte Público, deberán encontrarse dotados de los siguientes sistemas de seguridad y emergencia:

- Los vehículos deben disponer de elementos de señalización sonora y visual que informen a todos los pasajeros acerca de la llegada a cada punto de parada con la debida anticipación de acuerdo a la ruta que están prestando. Decreto 1660 del 16 de Junio de 2003 Artículo 19 Numeral 1.

- Un interruptor para solicitar ayuda del conductor y su respectiva alarma en el tablero de instrumento, fácilmente accesible al pasajero ubicado en el puesto para silla de ruedas.

- Un bus para cada uno de los servicios de alimentación en cuestión debe estar equipado con los elementos necesarios para permitir el acceso de personas en sillas de ruedas. En el interior de estos buses se debe proveer un área libre para el discapacitado en silla de ruedas, ubicada cerca de la puerta de acceso de la mitad, con dimensiones mínimas de 900mm x 1400mm de manera que el eje de simetría de la silla sea paralelo al eje longitudinal del bus. Para seguridad de la persona en la silla de ruedas, en esta área se debe contar con un mecanismo de aseguramiento el cual debe estar anclado a un elemento estructural del vehículo. El mecanismo debe ser sencillo y de fácil de operación, tanto para el amarre del pasajero como para la liberación la cual se debe poder realizar muy rápidamente en casos de emergencia. El área debe convertirse en espacio libre cuando no sea utilizada por un discapacitado.

- Disponer de espacios adecuados para la ubicación de ayudas, tales como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas. Decreto 1660 del 16 de Junio de 2003. Artículo 19 Numeral 2

- Una (1) claraboya con mecanismo de expulsión por cada treinta (30) pasajeros de capacidad, ubicadas en el techo del vehículo y distribuidas uniformemente de acuerdo con la ubicación de los pasajeros en el vehículo. Las claraboyas deberán tener un área libre mínima de 3000 cm2 de tal forma que sea posible inscribir en esta área un rectángulo de 500 mm x 600 mm. En el caso de vehículos que utilicen como combustible gas natural comprimido, en los que se deban ubicar botellas en el techo, se incluirán en el techo cuantas claraboyas sea posible. Aquellas que no pudieren colocarse deberán ser reemplazadas en igual número por ventanas adicionales de emergencia.

- El número mínimo de salidas de emergencia debe ser el establecido en la siguiente tabla.

- Número Mínimo de Salidas de Emergencia

Número de pasajeros y tripulación	Número total mínimo de salidas de emergencia
≤ 60	6
60 a 100	9
Mayor a 100	1 salida adicional por cada 30 pasajeros

- Las salidas de emergencia no deben quedar en un solo costado del vehículo.
- Para el número mínimo de salidas de emergencia se deben contar las ventanas de emergencia, las escotillas de emergencia, las puertas de emergencia y las puertas de servicio acondicionadas para tal fin.
- Las ventanas de emergencia deben tener mecanismos para su fragmentación siguiendo al norma NTC–1467. Las ventanas deben ser de fácil y rápido accionamiento desde el interior del vehículo en cualquier momento de la operación.
- Cada ventana de emergencia debe tener un área libre mínima de cuatro mil (4000) centímetros cuadrados, de tal forma que un rectángulo de 500 milímetros por 700 milímetros pase dentro de ella.
- Todos los vehículos deben tener vidrios de seguridad color verde, según las especificaciones técnicas que se encuentran estipuladas en la Norma Técnica Colombiana NTC-1467 última revisión, las cuales se deben cumplir para tal fin así:

Ventana(s) lateral(es) y posterior	Vidrio(s) templado(s)
Parabrisas Frontal	Vidrio(s) laminado(s)

- Los vidrios deben ser transparentes y libres de toda propaganda, publicidad o adhesivos que obstaculicen la visibilidad, salvo las calcomanías que indiquen salidas de emergencia o requerimientos legales como revisiones técnicas contempladas en el Código Nacional de Tránsito.

- Todos los buses para el Sistema Integrado de Transporte Público deben dar cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo referente al sistema de frenos.
- Todos los sistemas de frenos deben cumplir con las normas técnicas colombianas NTC–1884 y NTC–2042 última versión o sus equivalentes a nivel internacional
- Todos los vehículos deben utilizar llantas que cumplan con las Normas Técnicas Colombianas números NTC-1256 y NTC-1304; y durante su operación se deberá garantizar una profundidad mínima de 2 mm.
- Los vehículos deben tener un sistema de ventilación mecánica forzada que asegure la renovación del aire al menos treinta (30) veces por hora utilizando ventiladores y extractores distribuidos uniformemente a lo largo de la carrocería, con una capacidad mínima por ventilador o extractor de 330 m3/ hora. No se tendrá en cuenta la renovación del aire producto de la apertura de puertas y/o ventanas y/o escotillas del vehículo
- El puesto de conducción deberá tener un sistema de ventilación mecánica de tres velocidades, con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.
- El parabrisas frontal deberá tener un sistema desempañante, con capacidad para retirar la condensación del aire en la totalidad del vidrio, bajo cualquier condición de operación del vehículo, el cual debe estar certificado con mediciones del fabricante del desempañador (la capacidad mínima de cada desempañador debe ser de 1200 m3/hora).
- El vehículo debe estar dotado de páneles divisorios fijos con una altura comprendida entre 700 milímetros y 800 milímetros en los siguientes casos (i) frente a los asientos ubicados en las zonas de las escaleras de emergencia y (ii) en la parte posterior del puesto de conducción, complementado con un panel transparente hasta una altura mínima de 1800 milímetros
- La batería del vehículo debe estar ubicada fuera del habitáculo de los pasajeros, y debe disponer de un dispositivo ubicado al alcance del conductor que permita el corte de la energía proveniente de la batería.
- Todos los vehículos, deberán contar con cinturones de seguridad retráctiles de tres puntos, en el asiento del conductor de acuerdo a la norma NTC 1570, o sus equivalentes a nivel internacional según sea aplicable. Igualmente deberán contar con una alarma visual y sonora que se active en el

caso en el cual el conductor inicie el movimiento del vehículo sin la utilización de los cinturones de seguridad.

- Los depósitos de combustible deben estar encerrados dentro de una estructura metálica que lo proteja en una colisión o volcamiento, o estar ubicado dentro de los dos bastidores del chasis. Dichas estructuras deben ser instaladas por el ensamblador del chasis o vehículo.
- Los conductos o tuberías del sistema de alimentación de combustible en ningún caso deberán pasar dentro del habitáculo de pasajeros, deberán estar protegidas y mantenerse libres de fugas o pérdidas, esfuerzos anormales de torsión, flexión, fricción y vibración.
- La ruta de los ductos de combustible deberán diseñarse de tal forma que una posible fuga no tenga posibilidad de caer sobre elementos del sistema de escape o de otra fuente de alto calor.
- Debe existir una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.
- Las instalaciones eléctricas deben estar selladas y protegidas de la humedad. Las instalaciones eléctricas en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.
- Todo cable eléctrico que pase por un orificio deberá tener fijación que impida su movimiento y el orificio deberá tener la protección adecuada para impedir el daño del cable por corte o fricción.
- Todo el sistema de iluminación exterior y las luces de frenado, emergencia y direccionales estarán de acuerdo a la norma ISO– 303/63 E.
- Las luces de frenado posteriores deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 140 mm de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería de las mismas dimensiones del anterior, visible a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.
- Los faros delanteros deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas "*Uniform Provisions concerning the approval of daytime running lamps for power driven vehicles"* referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

- Cada vehículo debe estar provisto de dos (2) extintores tipo ABC con una capacidad mínima de 10 libras cada uno así: uno de ellos debe estar ubicado próximo al asiento del conductor, el segundo en un área cercana a la tercera puerta; estos extintores deben estar debidamente señalizados.

- Los vehículos propulsados por Gas Natural Comprimido Vehicular y sus componentes (mangueras, ductos, válvulas de alivio de presión, mezclador aire-gas, válvula de exceso de flujo, dispositivos de alivio de presión, cubierta hermética, inyectores de gas, líneas rígidas de conducción, filtro, ajustador de flujo de gas, accesorios y líneas flexibles de conducción) deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas NTC 3561, NTC-4300, 4830-2, 4830-3, 4830-4, 4830-5, 4830-6, 4830-7, 4830-8, 4830-9, 4830-10, 4830-11, 4830-12, 4830-13, 4830-14, 4830-15, 4830-16 y 4830-17

- Los vehículos que sean propulsados por Gas Natural Comprimido Vehicular deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas Colombianas NTC 3847 y NTC 4828 referentes a las pruebas y requisitos que deben cumplir cilindros utilizados para almacenar este tipo de combustible.

- Los vehículos propulsados por otro tipo de combustible limpio según los definidos por ley, deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas que adopte la autoridad competente para tal efecto.

7.2.1.3.7. DESEMPEÑO AMBIENTAL DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos que operen con base en la concesión otorgada mediante este contrato deberán cumplir las siguientes normas de desempeño ambiental:

- El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental con un nivel igual o menor de emisiones contaminantes de CO, HC, NOx y PM en g/KWh (gramos por kilovatio hora), por prueba dinámica bajo el estándar establecido en la normatividad vigente según el tipo de tecnología y combustible limpio.

Sin perjuicio de lo anterior, el CONCESIONARIO deberá tener en cuenta el cumplimiento de los requisitos establecidos para la importación de este tipo de vehículos en relación con sus condiciones de impacto ambiental, en particular la obtención del aval de la certificación de emisiones por prueba dinámica exigida en Colombia de forma previa a la importación, expedido por el Ministerio del Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT) , siguiendo los procedimientos legales establecidos por la Resolución 237 de 1999 del Ministerio del Medio Ambiente y/o por aquellas otras disposiciones vigentes que la complementen, modifiquen o sustituyan en el futuro.

Para los vehículos usados que hubieren sido vinculados como nuevos (modelos 2001 o posteriores) al Sistema Integrado de Transporte Público y que cumplan con la tipología estipulada que ya había sido establecida para la alimentación de las troncales Calle 80, Avenida Caracas y Autopista Norte del Sistema Integrado de Transporte Público, se deberán adjuntar los siguientes documentos al momento de ser incorporados al servicio:

- Copia legible y clara del certificado de emisiones por prueba dinámica emitido por el Ministerio del Medio Ambiente, con el cual se obtuvo el permiso para la importación de los chasis.
- Copia legible y clara del certificado de emisiones de opacidad expedido por un Centro de Diagnóstico Registrado y autorizado para estos efectos por la Autoridad competente en donde se pueda verificar el cumplimiento de los niveles máximos permisible de emisiones establecidosen la normatividad ambiental vigente.

Para todos los efectos y de manera permanente durante la vigencia de la concesión, todos los vehículos aportados por el CONCESIONARIO a la operación de alimentación, cumplirán las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental:

Todos los vehículos deberán tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia.

Deberá garantizarse que los vehículos, una vez ubicados en Bogotá y debidamente ajustados o calibrados y aclimatados, cumplan las normas vigentes sobre niveles máximos de emisiones por fuentes móviles expedidas por la autoridad competente (como la Secretaria Distrital de Ambiente, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Ministerio de Transporte, entre otras)

En ningún caso y para ningún periodo de la concesión, los vehículos podrán tener niveles de emisiones de ruido superiores a 90 dB(A) externos, de acuerdo al procedimiento de medición establecido en la norma.

Si transcurrido el proceso de aclimatación vehicular en los términos y condiciones que determine al efecto TRANSMILENIO S.A., se encuentra la necesidad de cambiar el tipo o marca de alguno de los componentes del motor o de los elementos de control de emisiones para mejorar el desempeño automotor, el operador deberá solicitar autorización expresa a TRANSMILENIO S.A., justificando técnicamente la

razón para ese cambio. En ningún caso podrán hacerse modificaciones en el motor que impliquen violación de las normas ambientales.

Dichas autorizaciones no liberarán al CONCESIONARIO de la responsabilidad del cumplimiento de las exigencias contractuales establecidas en la presente cláusula, ni de las normas ambientales nacionales o del Distrito Capital. El control del desempeño ambiental lo podrá desempeñar TRANSMILENIO S.A. o cualquier entidad competente para ello.

7.2.1.4. TIPOLOGIA BUS PADRON DUAL

Adicional a la tipología del bus padrón, el bus padrón dual deberá contar con lo siguiente:

- Dos (2) puertas dobles de servicio según NTC4901-3, en el costado izquierdo con un ancho de 1.1 mts libres (a nivel de la plataforma), estas deberán ir acorde con las puertas de las estaciones de parada. Las puertas de servicio del costado izquierdo deberán ubicarse de la siguiente manera: una puerta entre ejes y una puerta en el voladizo trasero. Para vehículos con motor trasero se permitirá un ancho libre de 1000 mm en la última puerta de servicio.
- Altura del suelo a la plataforma: La altura efectiva para la operación de cargue y descargue de pasajeros por costado izquierdo medida desde el nivel de la calzada de la vía hasta el nivel de la plataforma del vehículo, será de mínimo 880 milímetros y máximo 920 milímetros.
- Debe contar con un sistema de suspensión neumática total; no se aceptan suspensiones de tipo mixto o de cualquier otro tipo.
- Indicadores de destino lateral: Debe contener como mínimo el número del destino del servicio prestado, debe haber dos de estos indicadores y se ubicarán encima o en la parte superior adyacente a las puertas de acceso del costado izquierdo. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.

7.2.1.5. TIPOLOGIA BUS CONVENCIONAL DE 10 a 79 PASAJEROS

Los buses convencionales deberán cumplir, como mínimo la norma técnica colombiana NTC-5206 (primera actualización julio 2009), con las siguientes características técnicas específicas:

- Debe ser un vehículo tipo bus de un solo cuerpo.
- Los buses nuevos a incorporar deberán ser último modelo.

- Debe tener la potencia, torque y relación de transmisión que le permita en condiciones de plena carga alcanzar una velocidad de 40 Km/h en un tiempo inferior a 22 segundos, en condiciones de terreno plano en la ciudad de Bogotá.
- El vehículo debe tener la potencia, torque y relación de transmisión que le permita en condiciones de plena carga acceder a cualquiera de las rutas especificadas en el SITP de la ciudad de Bogotá.
- La capacidad de ascenso del bus debe ser como mínimo un 20% más alta que la requerida para subir la pendiente más pronunciada de la zona en la cual va a trabajar.
- El motor y los sistemas de control de los vehículos deberán certificar, tener y mantener un desempeño ambiental que cumpla con la normatividad ambiental vigente en cuanto a tecnologías, combustibles limpios, niveles y control de emisiones establecidos por la autoridad competente.
- Debe contar con un sistema de regulación de velocidad de forma que no se supere la máxima velocidad en vías urbanas establecida por el Código Nacional de Tránsito.(60Km/h)
- Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permitan tener autonomía y llenado rápido, en condiciones que permitan que los servicios se presten ininterrumpidamente durante todo el día.

Cuando la tipología de los vehículos que se prevea señale dimensiones precisas para las diferentes características de los vehículos, o en el caso en que se determinen rangos máximos y mínimos para sus propiedades, o se indiquen características específicas, solo se aceptará la modificación de estas características o la utilización de desviaciones a estos rangos cuando medie previa, expresa y escrita autorización de TRANSMILENIO S.A., la que podrá ser otorgada a petición del CONCESIONARIO y siempre que se sustente en estudios técnicos que justifiquen la modificación plenamente.

Igualmente TRANSMILENIO S.A. podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema, de común acuerdo con los concesionarios. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO.

7.2.1.5.1. CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO ESPECÍFICAS

La tipología de los vehículos destinados a la operación de alimentación del Sistema Integrado de Transporte Público deberán cumplir como mínimo la Norma Técnica Colombiana NTC 5206 con las siguientes características técnicas específicas:

La distribución de los asientos para estos vehículos podrá ser 2-1, 1-1, 1-0, 0-0 frente a frente, o perimetralmente a lo largo de la carrocería del vehículo. El vehículo debe contar mínimo con 2 asientos para uso preferencial de ancianos, personas discapacitadas, niños y madres embarazadas. En el costado izquierdo, en frente de las puertas del vehículo solo se podrá ubicar una hilera de sillas.

Todos los acabados interiores del vehículo deberán fabricarse en material lavable, resistente al desgaste, retardante al fuego, auto extinguibles y no tóxico, sin perjuicio de cumplir con las especificaciones de seguridad de la Norma Técnica Colombiana NTC-3586 última revisión o la norma FMVSS 302 o equivalentes a nivel internacional.

Los asientos para pasajeros deberán tener posición de sentado individual, diseño ergonómico con soporte lumbar y deberá presentarse cerrado en la parte trasera del espaldar, salvo el espacio requerido para los asideros de sujeción para niños, sin ningún tipo de acolchonamiento o tapicería, con textura antideslizante, con certificados de pruebas técnicas para que garanticen la estabilidad del color con un $\Delta E=1$ en el primer año y un $\Delta E=2$, siendo ΔE la variación del color. Si ΔE supera los valores máximos establecidos deberá cambiar los asientos, estos asientos deberán estar libres de filos, aristas o de cualquier elemento corto punzante que pueda provocar lesiones a los pasajeros.

Los asientos deberán disponer de una barra de sujeción horizontal en la parte superior del espaldar. En ningún caso esta podrá sobresalir más de 150 milímetros del espaldar. Estos pasamanos o asideros no deben afectar el ancho libre de pasillo establecido en el numeral correspondiente a las medidas internas del vehículo.

El asiento para el conductor deberá ser acolchado, con amortiguación hidráulica o neumática regulable en dureza y apoya-cabezas. La regulación horizontal, vertical y del espaldar, deben permitir como mínimo un movimiento horizontal de más o menos 150 milímetros en el eje longitudinal, un movimiento vertical de más o menos 100 milímetros en el eje vertical y un ángulo de inclinación del espaldar de entre 0 y 20 grados medidos respecto a la vertical. La regulación horizontalde espaldar debe ser mecánica y la regulación

vertical debe ser neumática o hidráulica. Los materiales deberán cumplir con las disposiciones de seguridad especificadas en el presente contrato sin perjuicio de cumplir con las normas de seguridad contempladas por la autoridad competente.

El acabado interior del vehículo debe ser en material plástico, laminado melamínico o cualquier otro material resistente al desgaste y lavable, de acuerdo con los requerimientos de seguridad de la presente especificación. En ningún caso el recubrimiento y acabado interior podrá ser tapizado o en láminas metálicas. El anclaje de los asientos podrá ser directo a la plataforma del vehículo o al panel lateral de la carrocería. En cualquier caso el medio de sujeción de los asientos deberá proporcionar la suficiente firmeza a los asientos en caso de accidentes o movimientos bruscos con el fin de evitar lesiones a los pasajeros. Todos los herrajes de los asientos y demás elementos de sujeción deberán cumplir con la Norma Técnica Colombiana NTC–3638 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Sin perjuicio de cumplir con lo siguiente:

- El sistema de fijación de los asientos debe ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 3000 N, aplicada en dos fuerzas de 1500 N cada una sobre el eje central del espaldar en la parte superior de cada asiento. Para el caso de asientos sencillos, el sistema de fijación deberá ser tal que resista sin ruptura o colapso la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal total de 1500 N en el eje central del espaldar en la parte superior del mismo.
- Los pasamanos y asideros de sujeción deben tener la resistencia suficiente para que los pasajeros puedan mantenerse en pie durante la marcha del vehículo, incluso en el caso de frenado de emergencia.
- La superficie de los pasamanos debe estar libre de aristas y filos corto punzantes y sus extremos deben terminar en curva, de forma que no exista el peligro de que los usuarios se lesionen.
- Los pasamanos deberán ser elementos continuos y no podrán presentar uniones en puntos diferentes a las intersecciones o en puntos de anclaje a la carrocería del vehículo.
- La superficie de todas las barras y asideros de sujeción debe ofrecer un agarre sin obstáculos y antideslizante.
- Las barras y asideros de sujeción deben tener una sección que permita a los pasajeros empuñarlas fácilmente y sujetarlas firmemente. Toda barra de sujeción dispondrá al menos de 150 milímetros de

longitud para acomodar una mano, en caso de que existan tirantes de agarre con barra de sujeción, la longitud mínima de dicha barra será de 100 milímetros.

- Las barras de sujeción deben ser de sección circular u oval con diámetro entre 30 y 45 milímetros. Para el caso de barras de sección oval el diámetro se calculará como el promedio aritmético del diámetro mayor y menor.
- Todas las barras de sujeción deberán ser construidas en tubos de acero inoxidable, en aluminio pulido o en acero recubierto en material plástico PVC encapsulado.
- Para el caso en que hubiere asientos en la zona donde se ubican las barras de sujeción horizontal, estas no podrán estar a más de 150 milímetros medidos a partir del borde del asiento con el pasillo en dirección hacia las ventanas.

- Deben disponerse de por lo menos dos (2) barras de sujeción verticales, una a cada lado de las puertas de servicio y en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.
- Se deberá contar con un pasamanos vertical cada 1500 milímetros o cada dos (2) asientos, según el caso. Los pasamanos podrán sujetarse directamente a la estructura tubular de los asientos, garantizándose en todo caso las condiciones de seguridad consagradas en esta misma cláusula.

El piso o plataforma y los peldaños de las puertas de emergencia del vehículo deben ser recubiertos en material sintético antideslizante, de acuerdo a las disposiciones de seguridad y de materiales del presente contrato. Por ningún motivo se permitirá el uso de láminas metálicas (tipo alfajor o similar) como recubrimiento para el piso o interior del vehículo.

El material que recubre el piso del vehículo debe tener una duración mínima para 10 años de uso en las condiciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Público. Este material debe evitar las filtraciones de líquidos garantizando la estanqueidad al interior del vehículo.

Las ventanas deberán cumplir con las condiciones de seguridad y materiales según la norma NTC–1467 última revisión o su equivalente a nivel internacional. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes. El módulo inferior será fijo, pudiendo fijarse mediante el sistema de marco y empaque. El módulo superior deberá poder abrirse, pudiendo fijarse mediante el

sistema de marco y empaque. El alto mínimo del módulo superior será equivalente al 40% del alto de la ventana y el alto máximo del módulo superior será el equivalente al 50% del alto de la ventana.

Se permitirá la utilización del sistema de marco y empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero, y los módulos de los vidrios laterales. En todos los casos el marco de fijación deberán ser en pintura electrostática color negro.

Todos los vehículos nuevos para la operación de alimentación del Sistema, deberán contar con 2 puertas dobles de servicio. Las puertas de servicio deberán ubicarse en el costado derecho del vehículo.

Las puertas de servicio deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 3 segundos

En el caso de utilizar puertas de emergencia, estas deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 5 segundos.

Las puertas de servicio deben tener como mínimo un 45% de su superficie con vidrio de acuerdo a las disposiciones de seguridad según la norma NTC–1467 ultima revisión.

Los vehículos contarán con un sistema que permita abrir las puertas desde el interior o exterior del vehículo en caso de emergencia. Este sistema dispondrá de al menos un punto para el accionamiento de las puertas desde el exterior, el cual debe estar debidamente señalizado para su fácil accionamiento. El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalizado y protegido con tapas de policarbonato color rojo traslucido. Así mismo las puertas de servicio, deben tener un testigo óptico o sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción, en cualquier condición de alumbrado ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Este testigo debe encenderse o sonar cada vez que la estructura de la puerta se encuentre abierta.

Los vehículos contarán con un sistema auditivo (menor a 50 decibeles dB(A)) y luminoso en cada una de las puertas de servicio y emergencia que permita a los pasajeros identificar que las puertas se van a abrir o a cerrar.

Los vehículos contarán con un sistema que impida la apertura de las puertas mientras el vehículo se encuentre en movimiento, e impida la arrancada del vehículo mientras alguna de las puertas tanto de servicio como de emergencia esté abierta.

Los mandos de apertura y cierre de las puertas de servicio, deben permitir que el conductor pueda invertir el movimiento de la puerta en todo momento en el curso de cierre o de apertura. El sistema de apertura de las puertas de servicio debe impedir que los pasajeros puedan ser heridos o atrapados por la puerta cuando se accione.

Los vehículos de la operación de alimentación del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros deberán tener iluminación interna fluorescente con una luminosidad mínima de 200 lux medida a una altura de 1200 milímetros sobre la plataforma del vehículo en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: compartimiento de pasajeros y conductor, y accesos a cualquier salida o entrada.

La zona de conducción deberá tener un sistema de iluminación independiente de la iluminación interior del bus, de forma que no refleje la luz en el vidrio panorámico y obstaculice la conducción en forma segura.

La zona de las puertas deberá tener sistema de iluminación automática que ilumine el piso del vehículo. Este sistema de iluminación se debe activar durante el periodo en el cual permanezcan abiertas las puertas, siempre y cuando el sistema de iluminación interior este encendido

7.2.1.5.2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE CARROCERÍA

La tipología deberá cumplir en todo momento con las siguientes características técnicas mínimas en lo relativo con la carrocería de los vehículos:

- Los vehículos para el Sistema podrán constituirse como un chasis carrozado o como un vehículo de carrocería integral o autoportante. En todo caso la configuración del vehículo deberá cumplir con las disposiciones de accesibilidad de los pasajeros En el caso de vehículos carrozados y vehículos con carrocería integral, la carrocería debe ser homologada por el fabricante del chasis; por lo tanto el CONCESIONARIO estará obligado a obtener de parte del fabricante del vehículo, y a hacer cumplir todas las condiciones para el adecuado diseño y construcción de la carrocería, de acuerdo con criterios de seguridad, accesibilidad, comodidad y economía. Bajo ninguna circunstancia el vehículo podrá adquirirse por componentes separados, siendo una obligación del CONCESIONARIO garantizar la adquisición conjunta de chasis y carrocería, y obtener adicionalmente la certificación de parte del fabricante del chasis en el sentido de que la carrocería que se ha integrado con el mismo es técnica y funcionalmente compatible.

- La estructura de la carrocería debe cumplir con lo establecido en el numeral 5 del documento *"Regulation No. 66 Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with regard to the Strength of their Superstructure"* de las Naciones Unidas.
- El criterio de diseño del chasis tendrá que tomar en cuenta para la ubicación de los elementos la optimización de la superficie disponible para pasajeros.
- La estructura del chasis o carrocería no podrá ser modificada sin la autorización expresa del fabricante, acreditada ante TRANSMILENIO S.A. Se considera modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.
- Para el caso de vehículos con carrocería autoportante, bajo ninguna circunstancia se permitirá la modificación de los elementos de la carrocería, ni la reubicación de partes mecánicas o estructurales por agentes diferentes al fabricante de la estructura.
- La estructura de la carrocería deberá incorporar materiales metálicos tales como el acero o metales ligeros, sin perjuicio de lo cual podrán construirse estructuras mixtas utilizando otros materiales cuyas características ofrezcan resistencia, duración y seguridad igual o superior a la obtenida con los materiales metálicos.
- Las uniones de elementos que componen la carrocería y adosados a ella deberán estar unidos firmemente entre sí, minimizando el nivel mínimo de vibraciones y ruido al interior del habitáculo para pasajeros.
- La estructura de la carrocería deberá estar diseñada para soportar una carga estática sobre el techo, equivalente al 50% del peso máximo admisible del vehículo, distribuida uniformemente a lo largo del mismo durante un lapso de 5 minutos, sin experimentar deformaciones que superen los 70 milímetros en ningún punto. Para la verificación del cumplimiento de esta condición, el fabricante deberá presentar una certificación en donde conste que de acuerdo al diseño estructural, o a través de pruebas físicas o de modelaciones computacionales, el diseño cumple con la resistencia y las deformaciones requeridas. Además debe contar con placa metálica de fijación para la conexión a tierra de los dispositivos a instalar en la parte superior de la carrocería (Antenas de radio, Comunicaciones, GPS, etc).

- El vehículo deberá contar con el aislamiento térmico a prueba de fuego en el área del motor y demás áreas cercanas a fuentes de alto calor, para garantizar que la temperatura al interior del habitáculo de pasajeros en las zonas cercanas a las fuentes de calor, medida en un radio de 100 milímetros, no es superior en 10º grados centígrados a la temperatura máxima en el compartimiento de los pasajeros y del conductor (28º C).
- El habitáculo para pasajeros y su sistema de ventilación no deberá permitir el paso de agua, polvo, humo o cualquier otro agente nocivo que cause molestia a los pasajeros.
- Todos los vehículos deben contar con un tablero de instrumentos, con los siguientes instrumentos como mínimo: Indicador de velocidad, Indicador de revoluciones del motor, Nivel de combustible y presión de aceite, temperatura, voltaje, luces encendidas, manómetro para la presión de aire del sistema de frenos, con un testigo de color rojo y alarma sonora que indique una presión en el sistema inferior a 13.7 N/cm2. Además deberán contar con un indicador en forma visible al conductor, que alerte siempre que halla una variación en las condiciones normales de operación del sistema de frenos.
- Todos los vehículos deben tener un espacio mínimo de 270 milímetros de ancho por 180 milímetros de altura en el vehículo para ubicar la numeración interna asignada por TRANSMILENIO S.A.
- Todos los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán tener desde su fabricación, los siguientes indicadores electrónicos de destino:
- Indicador de destino frontal: Presentará la información del servicio que se encuentra prestando el vehículo. Debe ubicarse delante del vehículo en la parte superior del parabrisas. El indicador de destino frontal tendrá una dimensión mínima de 1750 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura, sin perjuicio de contar con un sistema que permita la lectura desde una distancia mínima de 100 metros tanto de día como de noche. Este indicador debe tener un sistema que asegure el no empañamiento de la información mostrada en cualquier condición climática adversa.
- Indicadores de destino lateral: Debe contener como mínimo el número y el destino del servicio prestado y se ubicará en forma adyacente a la primera puerta de servicio. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 150 milímetros de altura.

- Indicador de destino trasero: Debe contener como mínimo el número del servicio y se ubicará en la parte superior derecha del vidrio panorámico trasero. Tendrá una dimensión mínima de 450 milímetros de longitud x 250 milímetros de altura.

- Los ruteros frontal, lateral y trasero deberán estar debidamente incorporados a la carrocería del vehículo, junto con el correspondiente sistema de iluminación.

7.2.1.5.3. DIMENSIONES EXTERNAS

Las dimensiones exteriores de los vehículos para el Sistema Integrado de Transporte Público deberán ajustarse a la normativa expedida por la autoridad competente, no obstante lo cual deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:

- Ancho del vehículo: Máximo 2600 milímetros. En ningún caso podrá superar el ancho entre las caras exteriores de las llantas del eje trasero incrementadas en 150 milímetros a cada lado, ni los espejos exteriores podrán incrementar el ancho total del vehículo en más de 250 milímetros a cada lado.

- Longitud del vehículo: La longitud máxima admisible es 10000 milímetros

7.2.1.5.4. RADIOS DE GIRO

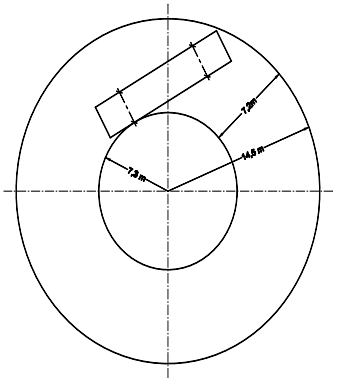
El vehículo deberá cumplir con los siguientes radios de giro:

- El vehículo debe inscribir su trayectoria en una corona circular de radio exterior (distancia entre paredes) y de radio interno (distancia entre andenes), de acuerdo con lo establecido en la siguiente tabla:

• **Configuración del vehículo**	• **Diámetro de las coronas circulares**	
	• **Diámetro interior**	• **Diámetro exterior**
• Convencional	• 5,3	• 12,5

- Debe estar en capacidad de maniobrar en cualquier ángulo de giro de las ruedas de dirección dentro de un círculo con el radio establecido en la Tabla anterior, sin que ninguno de sus puntos más externos se proyecte fuera del área inscrita en las dos circunferencias.

- Cuando los puntos más externos del vehículo se muevan en cualquier ángulo de giro de las ruedas en el círculo del radio establecido en la Tabla, el vehículo debe estar en capacidad de moverse dentro de los límites de un recorrido circular de 7,2 m de ancho, según la figura que se ilustra a continuación:



7.2.1.6. BUSES USADOS

Se aceptarán vehículos de transporte público usados para la operación inicial del Sistema Integrado de Transporte Público, Dichos vehículos deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Tener una vida útil inferior a 10 años al momento de entrar en operación
- Tener certificaciones de revisiones técnico mecánicas aprobadas
- Adoptar la cromática que se defina para el Sistema Integrado de Transporte Público
- Tener tarjeta de operación de servicio público vigente.

7.2.1.7. BUSES PARA TRANSPORTE DE PERSONAS CON MOVILIDAD Y/O COMUNICACIÓN REDUCIDA

Para cada una de las zonas de operación del SITP el operador deberá vincular dos (2) vehículos accesibles con características para transporte de personas con movilidad y/o comunicación reducida, conforme a lo señalado en las normas NTC5701 o NTC5702, a su elección.

7.3. INSPECCION DE VEHICULOS

La inspección de flota de los vehículos tiene los siguientes objetivos:

- Evaluar que el estado diario y el mantenimiento semestral de la flota de vehículos cumpla con la calidad y normas definidas por TRANSMILENIO S.A.
- Verificar las condiciones de operación del vehículo bajo los parámetros de aseo, limpieza y seguridad establecidos por TRANSMILENIO S.A.
- El Profesional encargado de los vehículos de TRANSMILENIO S.A., coordina y asigna los siguientes recursos para la inspección:
- Personal: Asigna la(s) persona(s) que participan en la inspección, en primera instancia al Auxiliar Operativo de Mantenimiento y Flota. Además puede autorizar la participación de otras personas de TRANSMILENIO S.A. u otras entidades distritales o particulares que presten la asesoría o ayuda en ramas especializadas.
- Equipos de Medición: Coordina con el concesionario y otros entes la disponibilidad de los equipos necesarios para realizar la medición y verificación de las especificaciones, tales como báscula de pesaje, decámetro, luxó metro, medidores de presión, galgas de profundidad, opacímetro, etc.

Lugar de Inspección: Coordina con el CONCESIONARIO el lugar de la inspección, el cual en primera instancia será el patio y/o taller del CONCESIONARIO, quedando a discreción de TRANSMILENIO S.A. poder determinar otros sitios de inspección que cuenten con la infraestructura adecuada para su realización.

TRANSMILENIO S.A., se reserva el derecho en el evento de encontrar fallas o defectos en el bus, que afecten potencialmente o pongan en riesgo la seguridad de los usuarios, del Sistema y/o del la ciudadanía en general sin perjuicio de la imposición de la multa por la operación del bus, en tales condiciones, ordenará su inmediata reparación para recuperar la tipología exigida en el contrato y que fue en su momento reporte necesario para expedir el correspondiente Certificado de Vinculación.

El no cumplimiento por parte del Operador de esta solicitud de TRANSMILENIO S.A., dependiendo de la gravedad a juicio de TRANSMILENIO S.A., puede conllevar un incumplimiento parcial del contrato.

7.3.1. PERSONAL AUTORIZADO

Los funcionarios autorizados para efectuar la inspección de los buses son los Auxiliares de Flota y Mantenimiento adscritos a la Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A., los cuales van

debidamente identificados. En caso de ser necesario TRANSMILENIO S.A. puede designar otras personas con la capacidad para efectuarlas.

7.3.2. SISTEMAS A INSPECCIONAR

Para cada uno de los componentes y sistemas, se establecen una serie de parámetros que permitan evaluar en forma objetiva si se cumplen con los requisitos establecidos en el presente manual de operaciones del sistema.

- Frenos
- Suspensión
- Motor y Sistema de Combustible
- Transmisión
- Sistema de Dirección y Ruedas
- Carrocería y Cabina Conductor
- Sistema y Equipos Eléctricos
- Emisiones de Gases y Ruidos
- Comunicación y Señalización
- Equipos de Seguridad

7.3.3. CLASIFICACIÓN DE FALTAS O DEFECTOS DE LOS VEHICULOS

Las faltas o defectos en un vehículo se clasifican en las siguientes categorías:

- Grupo A: Graves, son aquellas faltas que afectan significativamente las condiciones de operación y de seguridad establecidos o no cumplen los requisitos mínimos exigidos de tipo ambiental.
- Grupo B: Leves, son aquellas faltas que no afectan significativamente las condiciones de operación y de seguridad.

7.3.4. CRITERIOS DE INSPECCIÓN DE VEHICULOS

Los criterios generales que debe seguir el funcionario asignado por TRANSMILENIO S.A. para realizar la inspección de mantenimiento de vehículos se debe realizar acorde al Procedimiento establecido para tal fin.

7.3.5. INMOVILIZACIÓN DE VEHICULOS

El Auxiliar de Flota y Mantenimiento de TRANSMILENIO S.A. puede no autorizar el uso en el Sistema, del vehículo inspeccionado en los siguientes casos:

- No haber presentado la documentación requerida completa del vehículo sometido a inspección.
- No cumplir con las especificaciones técnicas mínimas exigidas por TRANSMILENIO S.A.
- No cumplir con las especificaciones ambientales mínimas exigidas por TRANSMILENIO S.A.
- No cumplir con las especificaciones de comunicaciones mínimas exigidas por TRANSMILENIO S.A.
- Quedar varado por cualquier falla mecánica en la vía teniendo que realizar trasbordo afectando al usuario del vehículo.

Para tal efecto el Auxiliar de Flota y Mantenimiento o el funcionario que efectúe la inspección debe registrar los requisitos que no cumplió el vehículo e indicar la causa de la inmovilización.

7.3.6. INSPECCION DE VINCULACION

Tiene los siguientes objetivos:

- Emitir el certificado de vinculación de los nuevos vehículos para que estos puedan operar dentro del sistema.
- Incluir un registro para cada vehículo incorporado a la flota del sistema con toda la información legal, técnica y ambiental con el fin de llevar una hoja de vida del vehículo.

7.3.6.1. DOCUMENTACIÓN

Con el fin de vincular un nuevo vehículo a la operación del Sistema el CONCESIONARIO deberá adjuntar los documentos para cada uno de los vehículos relacionados en el registro establecido para tal fin

7.3.6.2. INSPECCION DE MANTENIMIENTO

La inspección del mantenimiento de los vehículos tiene los siguientes objetivos:

- Verificar las condiciones de operación del vehículo bajo los parámetros técnicos de mantenimiento, seguridad y de condiciones ambientales establecidos por TRANSMILENIO S.A.
- Mantener actualizada la base de datos que sobre cada vehículo se tiene, con información veraz sobre la disponibilidad de vehículos para la normal operación del sistema.

7.3.6.3. LUGAR DE LA INSPECCIÓN

La inspección de mantenimiento de los vehículos se efectúa en las terminales de ruta, los patios y/o talleres del CONCESIONARIO, de forma que no afecte la operación regular del sistema, salvo que TRANSMILENIO S.A. establezca otro lugar que posea la infraestructura y la logística para efectuarlas.

La inspección de mantenimiento es realizada por el personal que el operador estime conveniente bajo la supervisión del Auxiliar de Flota y Mantenimiento definido por TRANSMILENIO S.A.

7.3.6.4. FRECUENCIA DE LA INSPECCIÓN

- La programación de las inspecciones la hace el Profesional de coordinación técnica operativa.
- La frecuencia de las inspecciones de mantenimiento es de una inspección semestral para cada vehículo.
- Para este efecto el Profesional de coordinación técnica operativa notifica al Auxiliar de Flota con 15 días de anticipación la lista de los vehículos a los cuales se les debe realizar la inspección y el Auxiliar de flota comunica al operador.
- El concesionario dispone los vehículos para tal inspección, en caso de no contar con estos vehículos notifica a TRANSMILENIO S.A. los vehículos que se encuentren listos para su inspección.
- La duración estimada de la inspección para cada vehículo es de 2 horas aproximadamente.
- La inspección se realiza en el patio y/o taller del operador semestralmente.

- Cuando se procede a revisar un vehículo se debe hacer de acuerdo al orden del formato establecido para tal fin.
- El Auxiliar de Flota y Mantenimiento puede recomendar campañas de revisión posterior al operador respecto a deficiencias sistemáticas encontradas en los vehículos.

NOTA:

En cualquiera de los casos la capacidad de ascenso de los vehículos deberá superar como mínimo un 20% la pendiente máxima que se llegare a presentar en la respectiva zona en donde va a trabajar el vehículo. Adicionalmente todos los vehículos deberán cumplir con lo dispuesto en las normas NTC4901-1, NTC4901-2, NTC4901-3 y NTC 5602

7.4. OPERACIÓN DIARIA

7.4.1. OBLIGACIONES GENERALES RELACIONADAS CON LA OPERACIÓN DIARIA

En el desarrollo de la operación diaria el concesionario tiene las siguientes obligaciones:

- Cumplir con las órdenes de servicio de operación (servicios, frecuencias y horarios) que determine TRANSMILENIO S.A.
- Cumplir los estándares de operación definidos por TRANSMILENIO S.A.
- Asegurar que el mantenimiento de los vehículos se realice conforme a lo exigido por los reglamentos que establezca TRANSMILENIO S.A., y a lo indicado en los manuales y procedimientos estipulados por los proveedores.
- Mantener capacitado y actualizado al personal de conducción y de mantenimiento.
- El operador debe tener un sitio específico de parqueo y las áreas necesarias par realizar el mantenimiento correspondiente de toda su flota. El operador no podrá realizar parqueo, ni reparaciones sobre la vía pública. El sitio de parqueo podrá ser aprovechado para realizar limpieza y reparaciones menores.
- TRANSMILENIO S.A. especificará el tiempo máximo de permanencia de vehículos en la cabecera de la trayectoria. El vehículo garantizará condiciones de limpieza y estética en dicha cabecera. Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial necesarias para el desarrollo de la

actividad de operación de la flota y establecer los controles internos que permitan verificar su adecuado cumplimiento.

- Cumplir con las disposiciones fijadas por las autoridades competentes en lo referente a la operación de vehículos para el transporte masivo automotor de pasajeros.
- Implementar las medidas que resulten necesarias para adecuar su actividad a las normas ambientales que regulen los factores de contaminación asociados a la operación de la flota y adoptar las medidas y ejecutar los planes que se hayan requerido o que se lleguen a requerir para mitigar el impacto ambiental derivado de la operación, si a ello hubiere lugar, de acuerdo con las autoridades ambientales competentes.
- Permitir y facilitar la adecuada supervisión de la ejecución del contrato por parte de TRANSMILENIO S.A., admitiendo el acceso a las instalaciones del personal autorizado por éste.

7.4.2. USO OBLIGATORIO DE INFRAESTRUCTURA Y PARADAS

Los operadores están en la obligación de utilizar la infraestructura que TRANSMILENIO S.A. estipule en el momento que así le sea indicado.

En el momento en que se implementen paraderos, o cualquier tipo de infraestructura equivalente, sean ubicados y construidos, el operador debe utilizarlos, bajo las condiciones que se definan.

7.4.3. ESTÁNDARES PARA INICIO DEL RECORRIDO

El inicio del recorrido debe ajustarse exactamente al plan de operación y tablas horarias definidos. Esta condición debe ser cumplida por las empresas operadoras con la flota disponible. La flota de reserva ha sido considerada como un mecanismo de excepción para cumplir con este requerimiento.

Es responsabilidad de las empresas operadoras, poner a disposición la flota y los conductores para iniciar los recorridos de acuerdo con lo previamente establecido.

7.4.4. ESTANDARES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL SERVICIO

TRANSMILENIO S.A. establece, en concordancia con el esquema de multas, estándares que estimulen el cumplimiento de las condiciones del servicio. Entre estos estándares se encuentran variables como tiempos de espera en estaciones de integración y velocidades máximas de operación que son claramente delimitadas en el contrato y de acuerdo con las distintas condiciones operativas.

7.4.4.1. TIEMPOS DE ESPERA EN ESTACIONES

Los tiempos de espera guardan relación con las condiciones de operación a lo largo del día. En los periodos de mayor demanda (hora pico), se espera el tiempo necesario para el ascenso y descenso de los pasajeros.

En horas de baja demanda se espera el tiempo suficiente para mantener la regularidad del servicio.

En principio se establece un tiempo de espera máximo de 25 segundos, luego del cual se genera una alerta en el Sistema de Control.

7.4.4.2. VELOCIDAD MÁXIMA DE OPERACIÓN

La velocidad máxima de operación es la máxima permitida en la vía correspondiente o en su defecto la máxima permitida por la autoridad competente.

7.4.4.3. ESTÁNDARES DE MANTENIMIENTO

Los operadores son responsables por garantizar el estado mecánico de los vehículos de su flota. Por este motivo, las funciones de mantenimiento preventivo y correctivo cumplen estándares mínimos de periodicidad y procedimientos de calificación, que son monitoreados y supervisados por TRANSMILENIO S.A. o quien este designe.

Los operadores o asociados técnicos encargados del proceso de mantenimiento deben contar con los equipos y el personal calificado requerido para llevar a cabo los planes de mantenimiento especificados por los fabricantes de los vehículos.

7.4.4.4. CONTROL DE LA OPERACIÓN

TRANSMILENIO S.A. revisa las funciones de los operadores a través del control diario de la operación, la revisión periódica de los vehículos y el análisis de la información técnica que se obtenga en desarrollo de los procedimientos de supervisión y control del contrato, que serán reglamentados en el mismo.

7.4.4.4.1. CONTROL DE LOS VEHICULOS

Dado que la eficiencia y la imagen del sistema se basan en el adecuado mantenimiento en todos sus componentes, TRANSMILENIO S.A. verifica el estado de los vehículos e impone multas a aquellas

empresas que incumplen con los estándares previstos a estos efectos. El control de los vehículos se somete a los procedimientos de revisión visual y revisión mecánica.

TRANSMILENIO S.A. elabora un reporte detallado de los incumplimientos encontrados durante las revisiones periódicas, y agota los procedimientos que contemple el contrato para la aplicación, liquidación y descuento de multas y sanciones, según la identificación y valoración de las mismas.

7.4.4.4.2. SUPERVISION

TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho a supervisar técnica y administrativamente el desarrollo y ejecución del contrato, y a acceder en cualquier momento, para estos efectos, a las instalaciones físicas y a los documentos e información que soportan la labor del operador, para lo cual tiene las siguientes facultades, además de las establecidas en el Contrato:

- Exigir al operador la información que considere necesaria para la correcta operación y control del sistema, y el operador estará obligado a suministrarla en los plazos que se concedan al efecto.
- Verificar directamente o a través de terceros el cumplimiento de las condiciones de operación realizando las pruebas que considere necesarias y requerir al operador para que corrija los incumplimientos.
- Adelantar todas las gestiones pertinentes para el efectivo cobro de las multas, de acuerdo con lo previsto en este documento.
- En general, vigilar y controlar que el operador cumpla con sus obligaciones para el normal desarrollo y ejecución del contrato.
- TRANSMILENIO S.A. no ejerce funciones de control de las actividades de los subcontratistas, ni de aprobación del resultado de las mismas, sino que verificará los resultados que le son exigibles al concesionario, de lo cual no estará este eximido aún cuando medien subcontratos con terceros.

En caso de discrepancias entre TRANSMILENIO S.A. y el operador, se acude a los mecanismos de resolución de conflictos que se contemplarán en el contrato respectivo.

7.5. CONDUCTORES

7.5.1. REQUISITOS DE LOS CONDUCTORES

Los conductores que presten sus servicios a los concesionarios del SITP, deberán contar con vinculación laboral según las normas que regulan la materia. Son requisitos indispensables para estar habilitado como conductor del sistema los siguientes:

7.5.1.1. DOCUMENTOS

- Licencia de conducción expedida por el Ministerio de Transporte autorizándolo a conducir vehículos de transporte público. La categoría deberá ser acorde con el tipo de vehículo que vaya a conducir el operador.
- Certificado de aprobación de los cursos de capacitación para conductores del Sistema, que cumpla con el PROGRAMA DE CAPACITACION establecido por TRANSMILENIO S.A. emitida por parte de una escuela, el SENA, entidad y/o capacitadores avalados por el ente gestor previamente.
- Certificado del examen físico médico expedido por un médico, EPS o una entidad médica que cuente con la respectiva licencia o registró ante la respectiva autoridad competente.
- Certificado de valoración psicológica expedido por un médico, EPS o una entidad médica que cuente con la respectiva licencia o registró ante la respectiva autoridad competente.
- Certificado Judicial vigente expedido por el DAS.
- Constancia de la aprobación de las pruebas de conducción en campo realizadas por el ente gestor o quien éste delegue.

7.5.1.2. FÍSICOS

- Edad Mínima: 18 años (Art. 19 Código Nacional de Tránsito, Ley 769/2002)

7.5.1.3. PUNTOS A VALORAR EN EL EXAMEN MÉDICO

- Tener una historia clínica que llene estos requisitos:
- Sin antecedentes de afecciones cardíacas (infarto al miocardio, insuficiencia coronaria, angina pectoral o cualquier otra enfermedad cardiovascular)

- Sin antecedentes de diabetes que requieran la administración de insulina.
- Sin antecedentes de disfunciones respiratorias (enfisema pulmonar)
- Sin antecedentes de alta presión arterial
- Sin antecedentes de enfermedades reumáticas, artríticas y ortopédicas que interfieran con su habilidad para operar un vehículo.
- Sin antecedentes de epilepsia o cualquier enfermedad que cause inconsciencia durante la operación de un vehículo.
- Tener agudeza visual mínima de 20/40 en cada ojo sin lentes correctores, o una agudeza visual separada mínima de 20/40 o mejor con lentes correctores, una agudeza visual binocular distante mínima de 20/40 con o sin lentes correctores.
- Tener un campo de visión mínimo de 70º en el horizonte meridiano de cada ojo.
- Tener la capacidad de reconocer los colores de las señales de tráfico y los dispositivos que muestren los colores rojo, amarillo y verde.
- Tener una pérdida de audición en cada oído inferior de 40 decibles a las frecuencias de 500 Hz, 1000 Hz y 2000 Hz con o sin la ayuda de un dispositivo audiométrico.
- Carecer de antecedentes de alcoholismo.
- Carecer de antecedentes de drogadicción.

7.5.1.4. PUNTOS A VALORAR EN EL EXAMEN PSICOLÓGICO

- Estabilidad Emocional
- Manejo de los estados de ánimo.
- Inestabilidad en el trabajo
- Manejo de la vida personal
- Medir la concentración en tareas repetitivas
- Manejo del alcoholismo y la drogadicción

7.5.1.5. CREDENCIALES

Los conductores de los Concesionarios, para poder operar los vehículos del Sistema, deben estar provistos de una credencial expedida por TRANSMILENIO S.A.

La idoneidad de los conductores se demostrará mediante una credencial que será expedida por un período de un (1) año renovable, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Licencia de conducción expedida por el Ministerio de Transporte autorizándolo a conducir vehículos de transporte público. La categoría deberá ser acorde con el tipo de vehículo que vaya a conducir el operador.
- Certificación de capacitación en el Sistema que cumpla con el PROGRAMA DE CAPACITACION establecido por TRANSMILENIO S.A. emitida por parte de una escuela, entidad y/o capacitadores avalados por el ente gestor previamente.
- Aprobación de los demás exámenes técnicos que TRANSMILENIO S.A. considere.
- Estar a paz y salvo o tener acuerdo de pago con la Secretaria de Movilidad en lo que se refiere a comparendos.

7.5.1.6. CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES

7.5.1.6.1. PROGRAMA DE CAPACITACION

7.5.1.6.1.1. GENERALIDADES

- Los programas de capacitación deberán constar por escrito, especificando el nombre de la materia, la duración en horas, días, semanas o meses, la justificación, los objetivos, los contenidos, el horario, los recursos humanos y didácticos a utilizar.
- Tener establecidos por escrito los objetivos de los diversos cursos de capacitación.
- Tener por escrito la metodología de evaluación para aprobar a un conductor, tanto de conocimientos como de habilidades.
- Tener por escrito el registro de cada uno de los conductores aprobados y rechazados en cada curso dictado.

7.5.1.6.1.2. INSTRUCTORES

- Los instructores deben estar calificados para dictar cursos de capacitación para el efecto dentro de la hoja de vida deberán reposar las certificaciones correspondientes
- Tener certificaciones de su formación como capacitadores de las empresas fabricantes de los vehículos, fabricantes o representantes de las unidades lógicas, así como de los equipos de comunicación de voz y datos.
- Tener licencia de Instructor en Técnicas de Conducción de Vehículos, expedida por una institución educativa técnica y/o el aval emitido por parte del ente gestor.
- Los instructores deberán tener conocimiento pleno del Manual de Operaciones del SITP.

7.5.1.6.1.3. RECURSOS

- Los vehículos y equipos con los que se realicen la capacitación deben cumplir las especificaciones de capacidad, tamaño, instrumentación y controles exigidos para operar en el sistema.
- En todos los casos TRANSMILENIO S.A. se reserva el derecho de realizar inspecciones, pruebas y auditorias a las entidades capacitadoras sin previo aviso con el fin de verificar el cumplimiento de los programas de capacitación y la calidad de los conductores entrenados.

7.5.1.6.2. CONTENIDO DEL PROGRAMA DE CAPACITACION

El programa de capacitación impartido a los conductores debe tener el siguiente contenido:

TEMA	HORAS			OBJETIVO
	Teóricas	Prácticas	Total	
MODULO 1: RELACIONES HUMANAS				
Respeto Tolerancia Técnicas de comunicación Interelación con las autoridades (Inspectores, Centro de Control, Policia y demás agentes del Sistema TransMilenio S.A.) Manejo de conflictos y del stress Atención al usuario Atención y manejo de personas discapacitadas Conocimiento de la ciudad Normas de convivencia y de amabilidad	12	4	16	-Capacitar al conductor, con el propósito de poder establecer unas relaciones adecuadas con los usuarios, inspectores, auxiliares operativos y demás agentes del sistema con quienes tiene relación directa e indirecta. Así como facilitar su proceso de socialización, autoestima y su relación con el entorno del transporte. -En el desarrollo de las horas prácticas se deben realizar actividades grupales de integración con otras areas dentro de la misma empresa operadora con el propósito de generar un sentido de pertenencia y de asociación al interior de la misma y del sistema en general.
MODULO 2: PRIMEROS AUXILIOS Y SEGURIDAD				
Conceptos básicos de primeros auxilios Uso de elementos de seguridad y de primeros auxilios(extintores, botiquín , etc) Procedimientos en emergencias y accidentes Prevención y control de incendios Procedimiento de evacuación Utilización de señales preventivas, informativas y reglamentarias	16	8	24	-Desarrollar en el conductor habilidades para enfrentar emergencias, accidentes o eventualidades. Asi como brindar una adecuada atención de primeros auxilios en caso de lesiones.
MODULO 3: ASPECTOS GENERALES DEL SISTEMA Y VISITA AL CENTRO DE CONTROL				
Presentación general del sistema, estructura de la empresa (Sentido de pertenencia, cultura organizacional, proactividad, trabajo en equipo) Breve descripción del sistema de programación y control. Funcionamiento centro de control (comunicación asertiva) Visita centro de control	2	1	3	-Realizar una introducción general del Sistema (Ente gestor) y realizar una breve descripción de los aspectos generales del control de la operación y de las herramientas que permiten dicho control. En esta charla se debe incentivar a los conductores para que sientan como suyo el Centro de Control, que lo sientan como un amigo y colaborador más no como un sistema de represión.
MODULO 4: MANUAL DE OPERACIONES TRANSMILENIO				
Presentación general del Sistema (Concesionarios, Contratistas, etc) (a cargo de la empresa operadora) Conocimiento general del sistema: Rutas(Tanto trontales como alimentadores), Estaciones (Portales, Intermedias., etc) Manual del operador Presentación del sistema de programación y control Responsabilidades de los conductores Normas del Sistema TransMilenio Procedimientos de comunicación- Código T Procedimiento de Cotingencias (Planes de desvios, Manejo de accidentes, Libretos de comunicación, Actos de vandalismo y terrorismo, etc) Cumplimiento de Itinerarios y de rutas en general. Manual y códigos de multas Señalización y restriciones de velocidades por tramos Prelaciones y uso de luces	10	6	16	-Capacitar al conductor en los temas referentes al Sistema de transporte masivo TRANSMILENIO y su aplicación durante la operación. La empresa operadora debe realizar visitas con los conductores a los distintos sitios de interes a lo largo de la troncal, con el propósito de establecer los puntos críticos y los correspondientes procedimientos a seguir que apliquen en estos. -Transmilenio realizará un examen Teorico con el fin de evaluar los conocimientos adquiridos por los operadores en su capacitación de ingreso al Sistema.
MODULO 5: CONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO				
Identificación de los sistemas del vehículo Conocimiento e interpretación de instrumentos Inspección y diagnóstico de daños Sistemas de seguridad (frenos, bloqueo de puertas, etc) Primeros auxilios mecánicos Conocimiento y manejo de la unidad lógica Conocimiento y manejo del sistema de comunicación por voz Revisión y alistamiento del vehículo	8	16	24	-Entrenar al conductor en el conocimiento del vehículo, y la forma de diagnosticar las distintas fallas y su posible solución, así como el reporte de las fallas de acuerdo con el daño que presenta el vehiculo , con el propósito de determinar la necesidad de carro taller o grúa.
MODULO 6: CONDUCCIÓN DE BUSES ARTICULADOS				
Cálculo de distancias Giros y curvas Aproximación a plataformas Maniobras de emergencia (lluvias, patinadas, etc) Maniobras en cruces peatonales	8	24	32	-Desarrollar en el conductor habilidades para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO. -TransMilenio realizará una evaluación de tipo práctico a los aspirantes de cada una de las empresas, con el fin de determinar las habilidades adquiridas y poder determinar su ingreso.
MODULO 7: MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD				
Preservación de distancias Señalización, cruces e intersecciones, sitios de riesgo y semaforización Documentos emitidos al respecto por TM (Atentos, otros) Codigo Nacional de Transito Consecuencias del uso de alcohol y drogas Codigo penal y de procedimiento en caso de accidentes Manejo de incidentes, accidentes y percances más comunes	16	6	22	-Desarrollar en el conductor habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO, para lograr una operación segura y libre de incidentes , accidentes y percances. Es necesario que el operador conozca a fondo toda la reglamentación (Codigo Nacional de Transito) y las distintas recomendaciones emitidas por TransMilenio al respecto. -Aplicar técnicas para prevenir accidentes
MODULO 8: CONDUCCIÓN PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES				
Encendido y apagado Frenado y arranque Regulación de la velocidad Detección y reporte de fallas	2	6	8	-Desarrollar en el conductor habitos para operar los vehículos en forma eficiente, segura y cómoda, con el fin de reducir las emisiones y lograr un desempeño ambiental adecuado y economico del mismo.
TOTAL	74	71	145	

TEMA	HORAS			OBJETIVO
	Teóricas	Prácticas	Total	
MODULO 1: RELACIONES HUMANAS				
Respeto Tolerancia Técnicas de comunicación Interelación con las autoridades (Inspectores, Centro de Control, Policia y demás agentes del Sistema TransMilenio S.A.) Manejo de conflictos y del stress Atención al usuario Atención y manejo de personas discapacitadas Conocimiento de la ciudad Normas de convivencia y de amabilidad	3	1	4	-Capacitar al conductor, con el propósito de poder establacer unas relaciones adecuadas con los usuarios, inspectores, auxiliares operativos y demás agentes del sistema con quienes tiene relación directa e indirecta. Así como facilitar su proceso de socialización, autoestima y su relación con el entorno del transporte. -En el desarrollo de las horas prácticas se deben realizar actividades grupales de integración con otras areas dentro de la misma empresa operadora con el propósito de generar un sentido de pertenencia y de asociación al interior de la misma y del sistema en general.
MODULO 2: PRIMEROS AUXILIOS Y SEGURIDAD				
Conceptos básicos de primeros auxilios Uso de elementos de seguridad y de primeros auxilios(extintores, botiquín , etc) Procedimientos en emergencias y accidentes Prevención y control de incendios Procedimiento de evacuación Utilización de señales preventivas, informativas y reglamentarias	3	1	4	-Desarrollar en el conductor habilidades para enfrentar emergencias, accidentes o eventualidades. Asi como brindar una adecuada atención de primeros auxilios en caso de lesiones.
MODULO 3: MANUAL DE OPERACIONES TRANSMILENIO				
Presentación general del Sistema (Concesionarios, Contratistas, etc) (a cargo de la empresa operadora) Conocimiento general del sistema: Rutas(Tanto trontales como alimentadores), Estaciones (Portales, Intermedias., etc) Manual del operador Presentación del sistema de programación y control Responsabilidades de los conductores Normas del Sistema TransMilenio Procedimientos de comunicación- Código T Procedimiento de Cotingencias (Planes de desvios, Manejo de accidentes, Libretos de comunicación, Actos de vandalismo y terrorismo, etc) Cumplimiento de Itinerarios y de rutas en general. Manual y códigos de multas Señalización y restriciones de velocidades por tramos Prelaciones y uso de luces	5	1	6	-Capacitar al conductor en los temas referentes al Sistema de transporte masivo TRANSMILENIO y su aplicación durante la operación. La empresa operadora debe realizar visitas con los conductores a los distintos sitios de interes a lo largo de la troncal, con el propósito de establecer los puntos críticos y los correspondientes procedimientos a seguir que apliquen en estos. -Transmilenio realizará un examen teórico con el fin de evaluar los conocimientos adquiridos y desarrollados en las actividades como conductor dentro del Sistema(Opcional a criterio de TransMilenio).
MODULO 4: CONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO				
Identificación de los sistemas del vehículo Conocimiento e interpretación de instrumentos Inspección y diagnóstico de daños Sistemas de seguridad (frenos, bloqueo de puertas, etc) Primeros auxilios mecánicos Conocimiento y manejo de la unidad lógica Conocimiento y manejo del sistema de comunicación por voz Revisión y alistamiento del vehiculo	1	3	4	-Entrenar al conductor en el conocimiento del vehículo, y la forma de diagnosticar las distintas fallas y su posible solución, así como el reporte de las fallas de acuerdo con el daño que presenta el vehiculo , con el propósito de determinar la necesidad de carro taller o grúa.
MODULO 5: CONDUCCIÓN DE BUSES ARTICULADOS				
Cálculo de distancias Giros y curvas Aproximación a plataformas Maniobras de emergencia (lluvias, patinadas, etc) Maniobras en cruces peatonales	1	3	4	-Desarrollar en el conductor habilidades para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO. -TransMilenio realizará una evaluación de tipo práctico a los conductores activos del sistema con el fin de evaluar las habilidades adquiridas como conductor dentro del Sistema (Opcional a criterio de TransMilenio).
MODULO 6: MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD				
Preservación de distancias Señalización, cruces e intersecciones, sitios de riesgo y semaforización Documentos emitidos al respecto por TM (Atentos, otros) Codigo Nacional de Transito Consecuencias del uso de alcohol y drogas Codigo penal y de procedimiento en caso de accidentes Manejo de incidentes, accidentes y percances más comunes	8	5	13	-Desarrollar en el conductor habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO, para lograr una operación segura y libre de incidentes , accidentes y percances. Es necesario que el operador conozca a fondo toda la reglamentación (Codigo Nacional de Transito) y las distintas recomendaciones emitidas por TransMilenio al respecto. -Aplicar técnicas para prevenir accidentes
MODULO 7: CONDUCCIÓN PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES				
Encendido y apagado Frenado y arranque Regulación de la velocidad Detección y reporte de fallas	2	3	5	-Desarrollar en el conductor habitos para operar los vehículos en forma eficiente, segura y cómoda, con el fin de reducir las emisiones y lograr un desempeño ambiental adecuado y economico del mismo.
TOTAL	23	17	40	

ELABORÓ:	REVISÓ:	APROBÓ:	
PROFESIONAL ESPECIALIZADO DE CONTROL	DIRECTOR DE OPERACIONES	SUBGERENTE GENERAL	Página 126 de 221
FECHA DE ELABORACIÓN: 28-01-2010	FECHA DE REVISIÓN: 28-01-2010	FECHA DE APROBACIÓN: 28-01-2010	

TEMA	HORAS			OBJETIVO
	Teóricas	Prácticas	Total	
MODULO 1: RELACIONES HUMANAS				
Respeto Tolerancia Técnicas de comunicación Interelación con las autoridades (Inspectores, Auxiliares Operativos, Policia y demás agentes del Sistema TransMilenio S.A.) Manejo de conflictos y del stress Atención al usuario Atención y manejo de personas discapacitadas Conocimiento de la ciudad Normas de convivencia y de amabilidad	12	2	14	-Capacitar al conductor, con el propósito de poder establacer unas relaciones adecuadas con los usuarios, inspectores, auxiliares operativos y demás agentes del sistema con quienes tiene relación directa e indirecta. Así como facilitar su proceso de socialización, autoestima y su relación con el entorno del transporte. -En el desarrollo de las horas prácticas se deben realizar actividades grupales de integración con otras areas dentro de la misma empresa operadora con el propósito de generar un sentido de pertenencia y de asociación al interior de la misma y del sistema en general.
MODULO 2: PRIMEROS AUXILIOS Y SEGURIDAD				
Conceptos básicos de primeros auxilios Uso de elementos de seguridad y de primeros auxilios(extintores, botiquín , etc) Procedimientos en emergencias y accidentes Prevención y control de incendios Procedimiento de evacuación Utilización de señales preventivas, informativas y reglamentarias	8	4	12	-Desarrollar en el conductor habilidades para enfrentar emergencias, accidentes o eventualidades. Asi como brindar una adecuada atención de primeros auxilios en caso de lesiones.
MODULO 3: ASPECTOS GENERALES DEL SISTEMA Y VISITA AL CENTRO DE CONTROL				
Presentación general del sistema, estructura de la empresa (sentido de pertenencia, cultura organizacional, proactividad, trabajo en equipo) Breve descripción del sistema de programación y control. Funcionamiento centro de control (comunicación asertiva) Visita centro de control	2	1	3	-Realizar una introducción general del Sistema (Ente gestor) y realizar una breve descripción de los aspectos generales del control de la operación y de las herramientas que permiten dicho control. En esta charla se debe incentivar a los conductores para que sientan como suyo el sistema y vean a las autoridades del sistema (inspectores, auxiliares operativos, etc), más como apoyo que como represión .
MODULO 4: MANUAL DE OPERACIONES TRANSMILENIO				
Presentación general del sistema (Concesionarios, Contratistas, etc) (a cargo de la empresa operadora) Conocimiento general del sistema: Rutas(Tanto trontales como alimentadores), Estaciones (Portales, Intermedias., etc) y Manual del Usuario Manual del operador Presentación del sistema de programación y control Responsabilidades de los conductores Normas del Sistema TransMilenio Procedimientos de comunicación Procedimiento de Cotingencias (Planes de desvios, Manejo de accidentes, Libretos de comunicación, Actos de vandalismo y terrorismo, etc) Cumplimiento de Itinerarios y de rutas en general. Manual y códigos de multas Señalización y restriciones de velocidades por tramos Prelaciones y uso de luces	8	2	10	-Capacitar al conductor en los temas referentes al Sistema de transporte masivo TRANSMILENIO y su aplicación durante la operación. La empresa operadora debe realizar visitas con los conductores a los distintos sitios de interes en la correspondiente zona. -Transmilenio realizará un examen Teorico con el fin de evaluar los conocimientos adquiridos por los operadores en su capacitación de ingreso al Sistema.
MODULO 5: CONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO				
Identificación de los sistemas del vehículo Conocimiento e interpretación de instrumentos Inspección y diagnóstico de daños Sistemas de seguridad (frenos, bloqueo de puertas, etc) Primeros auxilios mecánicos Conocimiento y manejo del sistema de control Conocimiento y manejo del sistema de comunicación por voz Revisión y alistamiento del vehículo	4	6	10	-Entrenar al conductor en el conocimiento del vehículo, y la forma de diagnosticar las distintas fallas y su posible solución, así como el reporte de las fallas de acuerdo con el daño que presenta el vehículo , con el propósito de determinar la necesidad de carro taller o grúa.
MODULO 6: CONDUCCIÓN DE BUSES				
Cálculo de distancias Giros y curvas Aproximación a los puntos de parada Maniobras de emergencia (lluvias, patinadas, etc) Maniobras en cruces peatonales	4	10	14	-Desarrollar en el conductor habilidades para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO. -TransMilenio realizará una evaluación de tipo práctico a los aspirantes de cada una de las empresas, con el fin de determinar las habilidades adquiridas y poder determinar su ingreso.
MODULO 7: MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD				
Preservación de distancias Señalización, cruces e intersecciones, sitios de riesgo y semaforización Documentos emitidos al respecto por TM (Atentos, otros) Codigo Nacional de Transito Consecuencias del uso de alcohol y drogas Codigo penal y de procedimiento en caso de accidentes Manejo de incidentes, accidentes y percances más comunes	10	4	14	-Desarrollar en el conductor habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO, para lograr una operación segura y libre de incidentes , accidentes y percances. Es necesario que el operador conozca a fondo toda la reglamentación (Codigo Nacional de Transito) y las distintas recomendaciones emitidas por TransMilenio al respecto. -Aplicar técnicas para prevenir accidentes
MODULO 8: CONDUCCIÓN PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES				
Encendido y apagado Frenado y arranque Regulación de la velocidad Detección y reporte de fallas	2	6	8	-Desarrollar en el conductor hábitos para operar los vehículos en forma eficiente, segura y comoda, con el fin de reducir las emisiones y lograr un desempeño ambiental adecuado y económico del mismo.
TOTAL	50	35	85	

TRANSMILENIO S.A.
CURSOS DE ACTUALIZACION PARA CONDUCTORES (BUSES CONVENCIONALES)

TEMA	HORAS			OBJETIVO
	Teóricas	Prácticas	Total	
MODULO 1: RELACIONES HUMANAS				
Respeto Tolerancia Técnicas de comunicación Interelación con las autoridades (Inspectores, Auxiliares Operativos, Policia y demás agentes del Sistema TransMilenio S.A.) Manejo de conflictos y del stress Atención al usuario Atención y manejo de personas discapacitadas Conocimiento de la ciudad Normas de convivencia y de amabilidad	3	1	4	-Capacitar al conductor, con el propósito de poder establacer unas relaciones adecuadas con los usuarios, inspectores, auxiliares operativos y demás agentes del sistema con quienes tiene relación directa e indirecta. Así como facilitar su proceso de socialización, autoestima y su relación con el entorno del transporte. -En el desarrollo de las horas prácticas se deben realizar actividades grupales de integración con otras areas dentro de la misma empresa operadora con el propósito de generar un sentido de pertenencia y de asociación al interior de la misma y del sistema en general.
MODULO 2: PRIMEROS AUXILIOS Y SEGURIDAD				
Conceptos básicos de primeros auxilios Uso de elementos de seguridad y de primeros auxilios(extintores, botiquín , etc) Procedimientos en emergencias y accidentes Prevención y control de incendios Procedimiento de evacuación Utilización de señales preventivas, informativas y reglamentarias	3	1	4	-Desarrollar en el conductor habilidades para enfrentar emergencias, accidentes o eventualidades. Asi como brindar una adecuada atención de primeros auxilios en caso de lesiones.
MODULO 3: MANUAL DE OPERACIONES TRANSMILENIO				
Presentación general del sistema (Nuevos concesionarios, Nuevos contratistas, etc) (a cargo de la empresa operadora) Conocimiento general del sistema: Rutas(Tanto trontales como alimentadores), Estaciones (Portales, Intermedias., etc) y Manual del Usuario Manual del operador Presentación del sistema de programación y control Responsabilidades de los conductores Normas del Sistema TransMilenio Procedimientos de comunicación Procedimiento de Cotingencias (Planes de desvios, Manejo de accidentes, Libretos de comunicación, Actos de vandalismo y terrorismo, etc) Cumplimiento de Itinerarios y de rutas en general. Manual y códigos de multas Señalización y restriciones de velocidades por tramos Prelaciones y uso de luces	5	1	6	-Capacitar al conductor en los temas referentes al Sistema de transporte masivo TRANSMILENIO y su aplicación durante la operación. La empresa operadora debe realizar visitas con los conductores a los distintos sitios de interes en la correspondiente zona. -Transmilenio realizará un examen teórico con el fin de evaluar los conocimientos adquiridos y desarrollados en las actividades como conductor dentro del Sistema(Opcional a criterio de TransMilenio).
MODULO 4: CONOCIMIENTO DEL VEHICULO				
Identificación de los sistemas del vehículo Conocimiento e interpretación de instrumentos Inspección y diagnóstico de daños Sistemas de seguridad (frenos, bloqueo de puertas, etc) Primeros auxilios mecánicos Conocimiento y manejo del sistema de control Conocimiento y manejo del sistema de comunicación por voz Revisión y alistamiento del vehículo	1	3	4	-Entrenar al conductor en el conocimiento del vehículo, y la forma de diagnosticar las distintas fallas y su posible solución, así como el reporte de las fallas de acuerdo con el daño que presenta el vehiculo , con el proposito de determinar la necesidad de carro taller o grúa.
MODULO 5: CONDUCCIÓN DE BUSES				
Cálculo de Distancias Giros y Curvas Aproximación a los puntos de parada Maniobras de Emergencia (Lluvias, Patinadas) Maniobras en Cruces Peatonales	2	3	5	-Desarrollar en el conductor habilidades para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO. -TransMilenio realizará una evaluación de tipo práctico a los conductores activos del sistema con el fin de evaluar las habilidades adquiridas como conductor dentro del Sistema (Opcional a criterio de TransMilenio).
MODULO 6: MANEJO DEFENSIVO Y ACCIDENTALIDAD				
Preservación de distancias Señalización, cruces e intersecciones, sitios de riesgo y semaforización Documentos emitidos al respecto por TM (Atentos, otros) Codigo Nacional de Transito Consecuencias del uso de alcohol y drogas Codigo penal y de procedimiento en caso de accidentes Manejo de incidentes, accidentes y percances más comunes	8	4	12	-Desarrollar en el conductor habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar las diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO, para lograr una operación segura y libre de incidentes , accidentes y percances. Es necesario que el operador conozca a fondo toda la reglamentación (Codigo Nacional de Transito) y las distintas recomendaciones emitidas por TransMilenio al respecto. -Aplicar técnicas para prevenir accidentes
MODULO 7: CONDUCCIÓN PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES				
Encendido y Apagado Frenado y Arranque Regulación de la velocidad Detección y reporte de fallas	2	3	5	-Desarrollar en el conductor hábitos para operar los vehículos en forma eficiente, segura y comoda, con el fin de reducir las emisiones y lograr un desempeño ambiental adecuado y económico del mismo.
TOTAL	24	16	40	

7.5.1.7. OBLIGACIONES DEBERES Y PRÁCTICAS SEGURAS DE LOS CONDUCTORES

7.5.1.7.1. OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES TRONCALES

Los conductores deben cumplir con lo establecido en el Manual del Operador de los buses del SITP, el cual será generado por parte del ente gestor

7.5.1.7.2. OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES

Los conductores están obligados a cumplir las siguientes normas:

- Presentarse y permanecer debidamente uniformados durante su jornada de trabajo.
- Respetar las señales de tránsito.
- No portar armas de fuego.
- No consumir bebidas alcohólicas o drogas alucinógenas durante su jornada de trabajo.
- Cumplir a cabalidad las órdenes impartidas por los Técnicos de Control del Centro de Control respectivo.
- Cumplir a cabalidad las órdenes impartidas por los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación en las estaciones de cabecera y de transferencia y demás puntos del Sistema.
- Cumplir a cabalidad las órdenes impartidas por los agentes de tránsito.
- Cumplir a cabalidad las órdenes impartidas por una autoridad militar o de policía e informar inmediatamente al Centro de Control respectivo.
- Tratar con respeto y consideración a los pasajeros usuarios del sistema.
- No abandonar el vehículo.
- Utilizar las luces direccionales de acuerdo con los siguientes parámetros:

DERECHA	Antes de cambio de carril izquierda - derecha	
	Antes de aproximar a un paradero o a la plataforma de una estación de integración	Indica a los demás vehiculos que el bus se va a detener
	Durante la operación en una estación o paradero.	Indica que el bus no se va a mover. Si otro bus va a aproximar en la siguiente plataforma, sabe que puede ingresar al carril
	Para indicar giro a derecha	
IZQUIERDA	Antes de cambio de carril derecha - izquierda	
	Antes de iniciar la marcha, después de operar en un paradero o plataforma de estación de integración	Indica a los demás móviles que el bus que esta operando esta listo para iniciar la marcha. Se pone después de cerrar las puertas
	Para indicar giro a la izquierda	
LUCES DE PARQUEO	Cuando el móvil esta detenido en la vía por fallas mecánica o accidentes	
	Cuando se encuentra disponible, esperando instrucciones.	
	Luces de parqueo significa que los demás buses deben sobrepasar por otro carril, con precaución	
	NO se debe colocar solo por el hecho de ingresar a los portales o patios	

7.5.1.7.3. ABANDONO DEL SERVICIO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES

Por ningún motivo los conductores de los concesionarios podrán abandonar un servicio una vez éste esté programado y cargada la unidad lógica del autobús.

Los casos de abandono del servicio deben ser reportados inmediatamente al Centro de Control por los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación.

7.5.1.7.4. PRÁCTICAS INSEGURAS

TRANSMILENIO S.A. en ejercicio de la titularidad del Sistema que le otorga la ley, vela por que no se generen dentro del Sistema por parte de los conductores violaciones a los deberes, obligaciones y/o algunas de las siguientes practicas inseguras, que de configurarse, sin perjuicio de las multas a imponer al Operador, darán lugar a la suspensión temporal o revocatoria de la Credencial o Tarjeta de Conducción del Sistema, a discrecionalidad de TRANSMILENIO S.A., dada la gravedad de la acción cometida, en los siguientes casos:

- Mala aproximación. Distancia a plataforma y/o andén mayor de 20 centímetros.
- Mala alineación. Puertas del bus y estación y/o paradero no quedan alineadas
- Desacato a la Autoridad.
- Porte de equipo eléctrico o electrónico en el vehículo.

- Fumar o ingerir alimentos y bebidas en el vehículo.
- No portar documentos personales.
- No portar documentos del vehículo.
- Agresión Verbal y/o Física.
- Conducir de manera irresponsable.
- Pasar semáforo en rojo.
- Un conductor descalificado no podrá conducir un vehículo del Sistema. Así mismo un Operador está en la obligación de no permitir que un conductor descalificado, conduzca un vehículo del sistema, en caso tal será sancionado de acuerdo con la multa correspondiente.
- Otros casos en los cuales un conductor es descalificado o removido del servicio son las siguientes:
    - Por usar el uniforme fuera de la jornada laboral o permitir el uso a personas ajenas al Sistema.
    - Por la revocatoria o suspensión de la licencia de conducción por parte de alguna autoridad competente para ello.
    - Por cometer o estar involucrado en actos criminales fuera o durante la jornada de trabajo, que sean notificados a TRANSMILENIO S.A. tanto por el concesionario como por alguna autoridad policial, jurídica o perteneciente a TRANSMILENIO S.A.
    - Por conducir un vehículo bajo la influencia de algún alucinógeno o droga controlada sin la respectiva autorización médica.
    - Por abandonar la escena de un accidente de tránsito cuando se encuentre operando un vehículo del sistema.
    - Por acumular un número de 5 multas leves durante un período de 6 meses.

7.5.1.7.5. JORNADAS DE CONDUCCIÓN

TRANSMILENIO S.A. en ejercicio de la titularidad del Sistema que le otorga la ley, vela por que no se generen dentro del Sistema situaciones que puedan generar riesgo tanto a los usuarios como a terceros ajenos al Sistema, o que generen prácticas inseguras por parte de los operadores del SITP respecto a la jornada de conducción máxima de los conductores vinculados o adscritos al Sistema, por lo tanto establece

que todo conductor vinculado al Sistema tendrá una jornada laboral diaria de acuerdo con lo permitido por la autoridad competente. Será responsabilidad y deber exclusivo del respectivo concesionario de operación cumplir con dicha normativa.

SEÑALIZACION

7.5.2. CAMPO DE APLICACIÓN

Este capítulo trata del conjunto de señales destinadas a informar y regular el tránsito de pasajeros, vehículos en las instalaciones y equipo rodante que conforma la infraestructura del Sistema.

Se entiende por infraestructura del Sistema:

- Carriles Exclusivos
- Carriles de tráfico mixto que sean usados por las rutas del Sistema.
- Estaciones de Cabecera
- Estaciones intermedias
- Estaciones Sencillas
- Paradas sencillas
- Terminales de ruta
- Patios

Por flota se entiende:

- Autobuses Troncales (bus articulado, bus biarticulado, bus padrón dual)
- Autobuses no troncales (padrón, bus, buseta, microbus)

Adicional a la señalización que TRANSMILENIO S.A. instale y reglamente, se mantiene vigente la señalización y la legislación existente en cuanto al tipo de señales definido por el Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.

7.5.3. CLASIFICACIÓN

Se emplea la siguiente clasificación de señales en lo que respecta a infraestructura:

7.5.3.1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales verticales son placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre

la existencia de peligros y su naturaleza, reglamentar las prohibiciones o restricciones respecto del uso de las vías, así como brindar la información necesaria para guiar a los usuarios de las mismas.

De acuerdo con la función que cumplen, las señales verticales se clasifican en:

•SEÑALES PREVENTIVAS

Llamadas también de prevención, tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta.

•SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias o de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso.

•SEÑALES INFORMATIVAS

Las señales informativas o de información, tienen por objeto guiar al usuario de la vía suministrándole la información necesaria sobre identificación de localidades, destinos, direcciones, sitios de interés turístico, geográficos, intersecciones, cruces, distancias por recorrer, prestación de servicios, etc.

7.5.3.2. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

La señalización horizontal, corresponde a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

La señalización horizontal se clasifica así:

a) Marcas longitudinales:

- Líneas centrales
- Líneas de borde de pavimento
- Líneas de carril
- Líneas de separación de rampas de entrada o de salida

- Demarcación de zonas de adelantamiento prohibido
- Demarcación de bermas pavimentadas
- Demarcación de canalización
- Demarcación de transiciones en el ancho del pavimento
- Demarcación de aproximación a obstrucciones
- Demarcación de aproximación a pasos a nivel
- Demarcación de líneas de estacionamiento
- Demarcación de uso de carril
- Demarcación de carriles exclusivos para buses
- Demarcación de paraderos de buses
- Demarcación de carriles de contraflujo
- Flechas

b) Marcas transversales:

- Demarcación de líneas de "pare"
- Demarcación de pasos peatonales
- Demarcaciones de ceda el paso
- Líneas antibloqueo
- Símbolos y letreros

c) Marcas de bordillos y sardineles

d) Marcas de objetos:

- Dentro de la vía
- Adyacentes a la vía

7.5.3.3. SEMÁFOROS

Elementos señaladores mediante los cuales se regula el movimiento de vehículos y peatones, a fin de que paren y procedan en forma alterna.

7.5.3.4. DURANTE OBRAS

Regulación del tránsito durante la ejecución del trabajo de construcción y mantenimiento en calles y carreteras.

7.5.4. SEÑALIZACIÓN PARA PASAJEROS

Los usuarios deberán obedecer todas las señales existentes que informen, regulen y prevengan situaciones potenciales de los flujos peatonales de acuerdo con lo reglamentado por el Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D. C.

Adicional a la señalización antes referida, los usuarios deberán obedecer la señalización específica que se instale y reglamente buscando los siguientes objetivos:

- Manejar los flujos de entrada y salida de pasajeros a las estaciones.
- Manejar los flujos de entrada y salida de pasajeros a las rutas troncales.
- Manejar los flujos de entrada y salida de pasajeros a las rutas alimentadoras.
- Manejar los flujos de transferencia entre rutas troncales y rutas alimentadoras y viceversa en estaciones intermedias.
- Manejar los flujos de transferencia entre rutas troncales y rutas alimentadoras y viceversa en estaciones de cabecera.
- Manejar los flujos de transferencia de las rutas del SITP
- Manejar los flujos hacia los puntos de parada sencillos de las rutas del SITP
- Informar y guiar a los pasajeros en el uso del Sistema.
- Las principales señales a las que los usuarios del Sistema deben remitirse son:
- Paso peatonal (señalización horizontal): zona de la vía delimitada por signos especiales con destino al paso de peatones.
- Semáforos vehiculares y peatonales.
- Cruces prohibidos (señalización vertical reglamentaria)

- Entradas y salidas a las estaciones (señalización vertical y especial del Sistema) tótems, paneles paralelos y perpendiculares.
- Zonas de espera de vehículos troncales (señalización vertical especial del Sistema, paneles perpendiculares informativos y señalización horizontal [pintura en el piso de la estación])
- Zonas de espera de vehículos no troncales (señalización vertical especial del Sistema, paneles perpendiculares informativos y señalización horizontal [pintura en el piso de la estación])
- Zonas de embarque y desembarque no permitidos (señalización vertical reglamentaria)
- Zonas de circulación (señalización vertical especial del Sistema en paneles perpendiculares y señalización especial horizontal)
- Zonas de circulación prohibida (señalización vertical especial del Sistema en paneles perpendiculares y señalización especial horizontal)
- Señalización informativa general
- Señalización temporal durante obras y mantenimiento
- Señalización informativa en vehículos (puertas, sillas con destinación específica, salidas de emergencia)

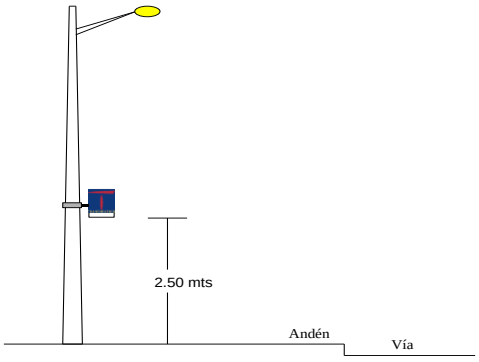
A continuación se describirán algunas de las señales antes mencionadas.

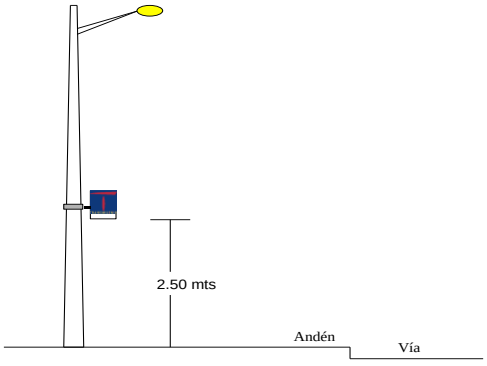
7.5.4.1. SEÑALIZACIÓN DE APROXIMACIÓN, SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA FUERA DE LAS ESTACIONES Y TÓTEMS

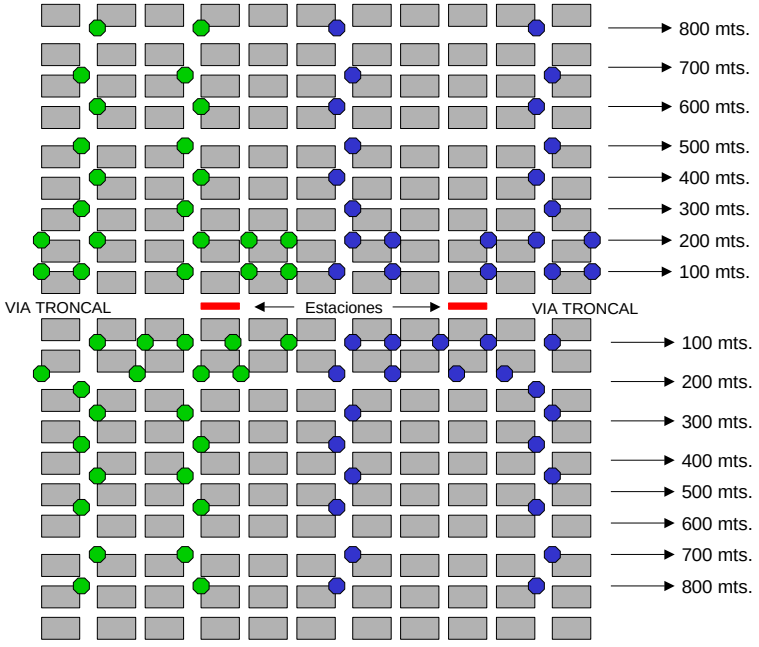
7.5.4.1.1. SEÑALES DE APROXIMACIÓN DEL PEATÓN

Son las señales que direccionan hacia el corredor exclusivo de las rutas troncales del Sistema a los usuarios que se encuentran alejados del mismo. Están ubicadas sobre las aceras de las vías principales perpendiculares al corredor troncal del Sistema. Estas señales tienen 40 cm de ancho y 50 cm de alto. Se soportan de los postes que ya existen sobre las vías de la ciudad y solo en casos excepcionales tienen un soporte vertical individual, como se muestra en la grafica.

El esquema de localización de las señales se muestra a continuación.







7.5.4.1.2. SEÑALES INFORMATIVAS FUERA DE LA ESTACIÓN

7.5.4.1.2.1. SEÑALES PARA PARQUEADEROS DE BICICLETAS.

Son las señales que direccionan a los ciclistas hasta un parqueadero de bicicletas cercano y las que informan sobre los parqueaderos de bicicletas en el sitio. Las primeras están ubicadas sobre las aceras de las vías troncales y/o al lado de las ciclo-rutas. Las segundas están ubicadas en los puntos donde se establezcan parqueaderos de bicicletas. Estas señales deberán fijarse en los postes existentes o sobre los ciclo - parqueaderos.

7.5.4.1.2.2. SEÑALES EN PUENTES PEATONALES DE LAS ESTACIONES DESPLAZADAS.

Son las señales que indican qué rampa se debe tomar según el destino del usuario, en los descensos a las estaciones desplazadas. Están ubicadas en el descanso de los puentes peatonales donde se divide la rampa en dos. Estas señales se fijan a la estructura del puente peatonal.

7.5.4.1.2.3. TÓTEMS.

Los tótems son elementos verticales que contienen información de diferente índole para los usuarios del sistema. Están ubicados en el separador central de la vía cuando el acceso se hace por cruce semaforizado a nivel y en las plazoletas cuando el acceso se realiza a través de puentes peatonales. Para mayor detalle de las características técnicas de los tótems, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

Los tótems deben ubicarse en las plazoletas de los puentes peatonales o en el separador central de la vía.

Los tótems que quedan sobre el separador central se deben ubicar en el centro del separador y en “la nariz del separador” o saliendo de la cebra, en el sentido opuesto al que queda la estación en caso de ser muy pequeño el espacio y en el sentido de la estación cuando hay suficiente espacio, como se muestra en la figura siguiente:

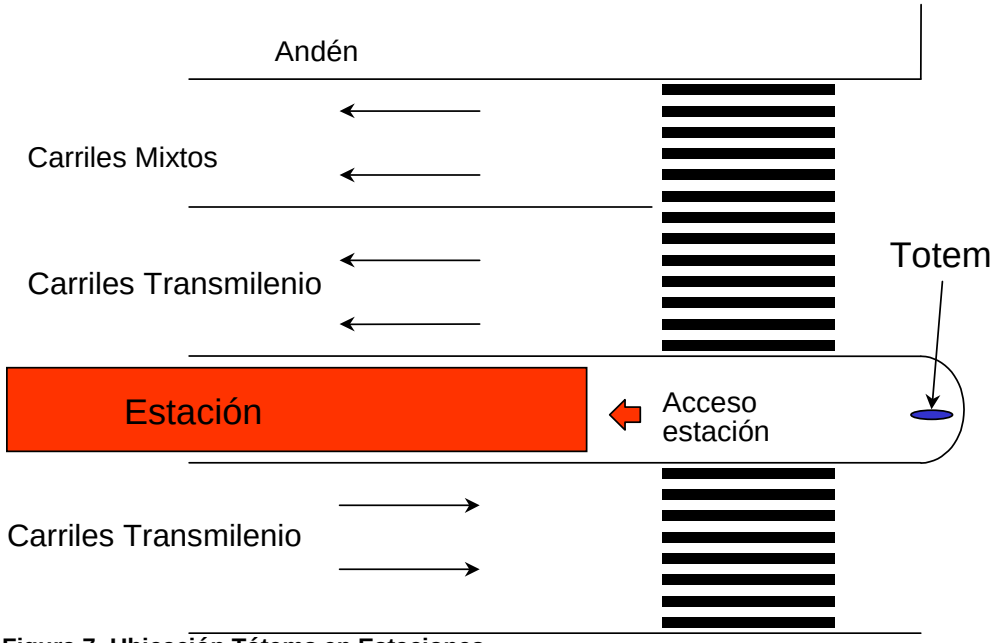


Figura 7: Ubicación Tótems en Estaciones

7.5.4.2. SEÑALIZACIÓN INTERNA DE LAS ESTACIONES

7.5.4.2.1. VALLAS INFORMATIVAS DENTRO DE LAS ESTACIONES

Las vallas informativas tienen como objetivo orientar al usuario dentro de cada una de las estaciones del Sistema. En las estaciones sencillas las vallas están ubicadas bajo el cielo raso de las estaciones, a lo largo del recorrido de los usuarios. En las estaciones de cabecera la localización de estas vallas puede variar (en pared o bajo el cielo raso) dependiendo de las condiciones específicas del lugar.

Las vallas informativas están en su mayoría conformadas por señales modulares con diferentes motivos gráficos.

Toda la información detallada de señalización interna de las estaciones se encuentra referenciada en el documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

7.5.5. SEÑALIZACIÓN PARA CONDUCTORES DE VEHÍCULOS TRONCALES Y ALIMENTADORES

Los conductores de los vehículos del Sistema siguen la señalización destinada al manejo de tránsito en las calles de acuerdo con lo reglamentado por el Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad

de Bogotá D. C.

Al interior de las Estaciones de Cabecera y en las áreas de alimentación de las Estaciones Intermedias los vehículos deben seguir la señalización específica adicional a la existente y que sea instalada y reglamentada por TRANSMILENIO S.A.

Adicional a las señales de Tránsito existentes y reglamentadas por el Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C., los conductores de los vehículos troncales y alimentadores que ingresan a las estaciones de cabecera e intermedia siguen la señalización específica del Sistema que busca manejar de una forma adecuada desde el punto de vista operacional los flujos vehiculares.

En cuanto a los conductores de los vehículos troncales y alimentadores del Sistema la señalización busca:

- Manejar el flujo de vehículos troncales sobre los carriles exclusivos.
- Manejar el flujo de vehículos troncales en las estaciones sencillas.
- Manejar el flujo de vehículos alimentadores en las estaciones intermedias.
- Manejar el flujo de vehículos troncales en las estaciones intermedias.
- Manejar el flujo de vehículos troncales en las estaciones de cabecera.
- Manejar el flujo de vehículos alimentadores en las estaciones de cabecera.
- Los conductores se remiten a:
- Carriles Exclusivos (Señalización horizontal, Señalización Vertical)
- Líneas de detención en intersecciones y semáforos peatonales.
- Señales de aproximación sobre los carriles exclusivos en frente a las estaciones sencillas.
- Líneas verticales de demarcación de parada en estaciones sencillas.
- Líneas de detención y encarrilamiento en estaciones de cabecera.
- Señales internas en estaciones de cabecera y en áreas de alimentación en estaciones intermedias.
- Líneas de detención en área de alimentación de estaciones intermedias.

- Señalización operacional sobre carriles de servicio en Estaciones de Cabecera.

Dentro de estas señales son de especial importancia las de aproximación a las plataformas, que se describirán a continuación

7.5.5.1. SEÑALIZACIÓN DE APROXIMACIÓN

Para la aproximación de los vehículos se tiene en cuenta dos aspectos principales:

- El vehículo debe quedar a menos de 20 cm de la plataforma de acceso de pasajeros con el fin de que no haya espacios que causen inconvenientes al usuario.
- El vehículo debe aproximarse a la plataforma a una distancia tal que no golpee la estación en ninguna de sus partes.

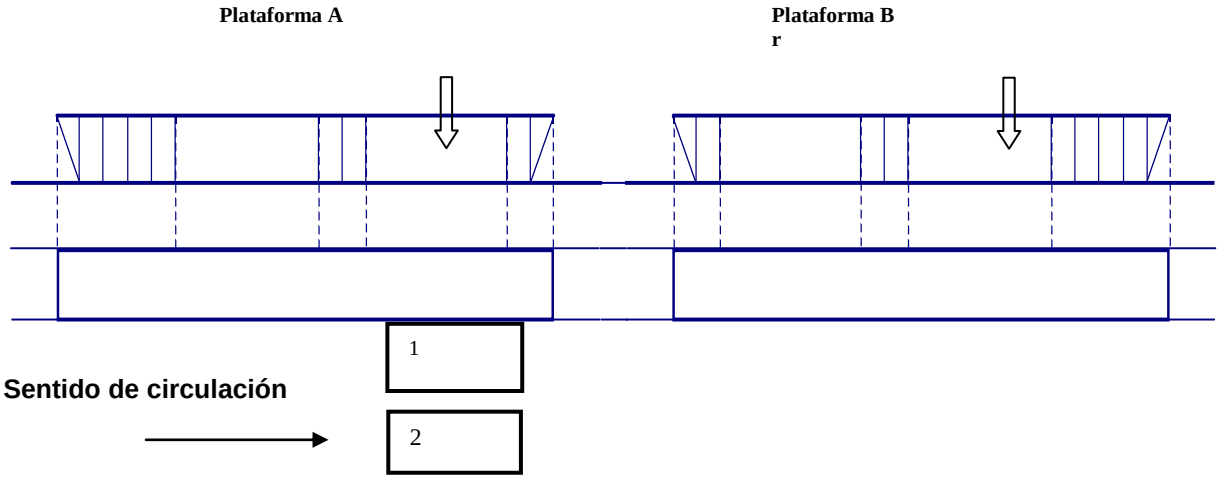


Figura 8: Señalización de aproximación en estación.

Para lograr los objetivos antes planteados, se diseñó una señalización para facilitar la operación de aproximación de los vehículos utilizando elementos de demarcación horizontal y vertical. La operación de

aproximación se describe en forma detallada a continuación, indicando los elementos de señalización que deben utilizarse en cada caso.

7.5.5.2. SEÑALES PARA CUBRIR RIESGOS DE COLISIÓN EN LA ESTACION:

7.5.5.2.1. GOLPE DEL BUS A LA PESTAÑA DE LA PLATAFORMA B:

El primer problema a evitar es que el vehículo golpee con la parte delantera el estribo o borde de caucho en la plataforma a la cual se aproxima. La función de los tachones es hacer que la llanta del bus se choque con ellos en caso de que la trayectoria de la carrocería del vehículo sea tal que la parte delantera de éste se estrelle con la esquina de la pestaña.

Para lograrlo se cuenta con tachones colocados sobre la calzada y paralelos al sardinel, para mayor detalle de las características técnicas y ubicación de los tachones, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

7.5.5.2.2. ALINEACIÓN DEL BUS CON LA PESTAÑA DE LA PLATAFORMA B

Una vez la parte delantera del vehículo esté en la zona del módulo de estación es necesario evitar que el conductor acerque demasiado el vehículo y se estrelle con la plataforma. Para lograrlo se colocan unas banderas que puedan ser golpeadas por el espejo izquierdo del vehículo. En cada unión entre módulos en los sectores en los cuales se vaya a efectuar la aproximación debe instalarse una bandera tal que pueda funcionar para todos los tipos de vehículos troncales.

Para mayor detalle de las características técnicas y ubicación de las banderas, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

7.5.5.2.3. ACOPLAMIENTO DEL VEHÍCULO EN LA PLATAFORMA B:

Cuando el vehículo va a ubicarse en la posición para abrir las puertas puede ocurrir que se acerque demasiado y golpee la pestaña de la estación con la carrocería del vehículo, especialmente en la parte delantera. Para evitar este problema se colocan tachones en el área de la plataforma que se opera, para mayor detalle de las características técnicas y ubicación de los tachones, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

7.5.5.2.4. AJUSTE DE LAS PUERTAS DEL BUS CON LAS PUERTAS DE LA ESTACIÓN:

Línea de pare. Línea ubicada verticalmente en la Estación, que le indica al conductor donde debe detenerse para efectos de enfrentar las puertas del autobús con las puertas de la estación, para mayor detalle de las características técnicas y ubicación de las líneas de pare, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

7.5.5.2.5. IDENTIFICACIÓN DE LA PLATAFORMA DE OPERACIÓN:

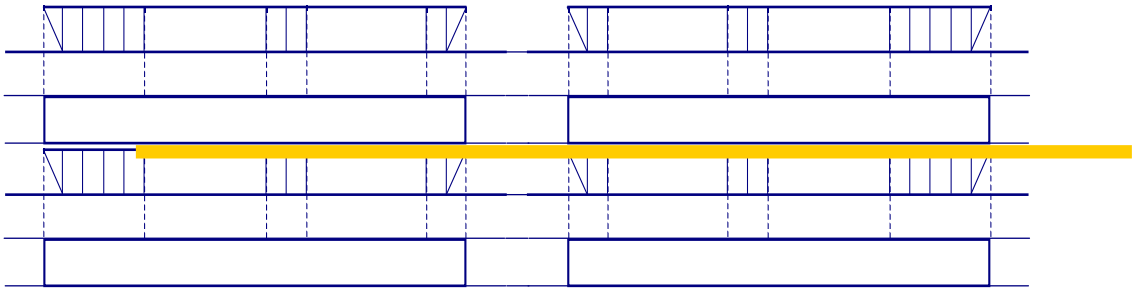
Estas señales están ubicadas en todos los puntos de parada habilitados en cada estación. Sirven de ayuda al conductor para detenerse en el punto de parada correspondiente a la ruta que está sirviendo. Los puntos de parada están denominados por la letra A, B o C etc., dependiendo de su ubicación en la estación.

Para mayor detalle de las características técnicas y ubicación de las señales de identificación del vagón, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

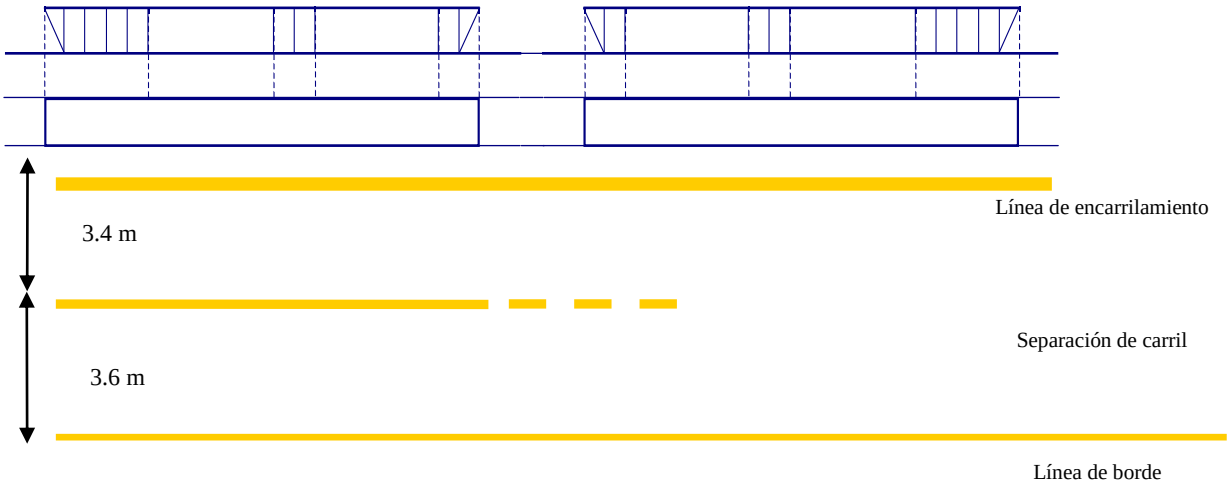
7.5.5.2.6. DEMARCACIÓN DE PISO PARA VEHÍCULOS:

Existen varios elementos de señalización diseñados para ayudar al conductor a realizar la maniobra de aproximación de los vehículos, los cuales son los siguientes:

Línea de encarrilamiento. Es una línea de 25 cms de ancho paralela a la estación de color blanca cuyo eje debe estar situado a 25 cms de la proyección del borde del estribo, es decir, del borde exterior de la plataforma de acceso de pasajeros a la estación. Su longitud debe ser equivalente a la comprendida entre el inicio y el final de la estación.

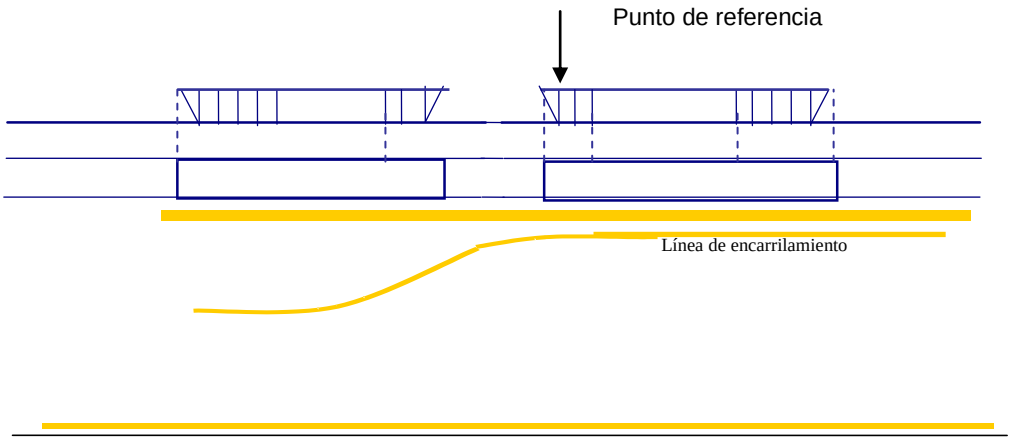


Línea de división de carril. Adicional a la demarcación de la línea de encarrilamiento, el tratamiento de la demarcación para división de carriles en las estaciones debe ser el que se indica a continuación:



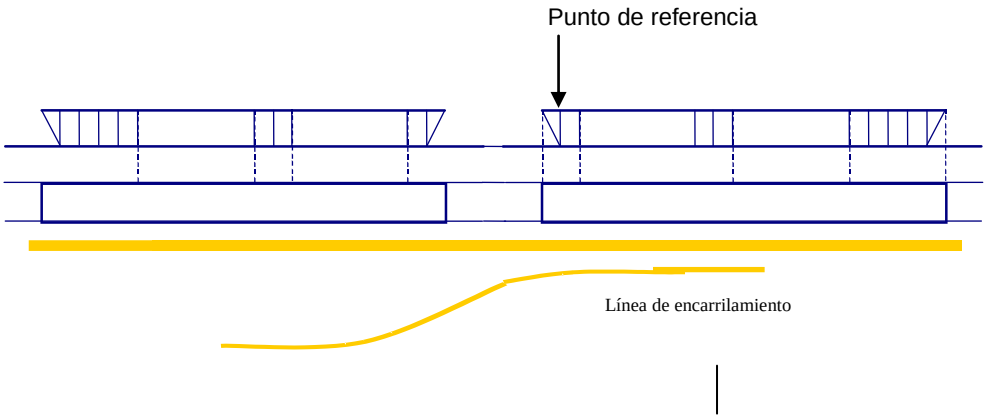
Curva de aproximación. Para guiar al conductor del autobús, se ha diseñado una curva de aproximación que le permite al conductor identificar los puntos en donde es necesario girar para lograr una buena aproximación.

Curva de aproximación para Estaciones Tipo 3:



Curva de aproximación para Estaciones Tipo 2:

A continuación se referencia los valores correspondiente a la distancia lateral medida a partir del borde exterior del sardinel para cada una de las correspondientes distancias horizontales, siendo el punto de referencia la abscisa 0.00



Datos de la Curva de Aproximación en zonas de Transición.

Distancia horizontal (desde Punto de Referencia)	Distancia lateral (desde sardinel)

0 M	0,55	M
8,5 M	0,55	m
TE		
10,5 M	0,5573	m
11,5 M	0,564	m
12,5 M	0,6077	m
13,5 M	0,7006	m
14,5 M	0,8518	m
15,5 M	1,0553	m
16,5 M	1,326	m
17,5 M	1,6264	m
18,5 M	1,961	m
19,5 M	2,302	m
20,5 M	2,6389	m
21,5 M	2,9966	m
22,5 M	3,3629	m
23,5 M	3,6685	m
24,5 M	3,882	m
25,5 M	4,0412	m
26,5 M	4,1373	m
27,5 M	4,2276	m
28,5 M	4,2581	m
29,5 M	4,2437	m
30,5 M	4,2762	m
31,5 M	4,2969	m
ET		
32,5 M	4,3	m

7.6. SUBSISTEMA DE RECAUDO

El subsistema de recaudo del SITP se basa en un esquema de caja única asociado al manejo de dinero por una entidad vigilada e independiente de los operadores de transporte. Es un mecanismo confiable y seguro, que permite contar con la información requerida para la compensación de los diferentes agentes del SITP.

Complementando el esquema de carriles exclusivos para rutas toncales, se instalaron sobre los corredores especializados estaciones fijas cerradas que están situadas cada 500 metros aproximadamente y sirven para la operación de carga y descarga de pasajeros.

Las estaciones están compuestas por áreas cerradas diseñadas y construidas de acuerdo a las necesidades de acceso a los buses. Estas áreas constituyen el "**área paga**" del sistema; para permitir el acceso de los pasajeros a ésta, se cuenta, en los puntos de acceso de la estación, con unos torniquetes que permiten la entrada y salida de los usuarios y que están integrados con los puntos de pago electrónicos que se localizan en una taquilla de venta de medios de pago.

Para las rutas auxiliares, complementarias y especiales las zonas pagas las constituyen los vehículos que las atienden los cuales contarán con equipos de validación y control de acceso a bordo.

7.6.1. GENERALIDADES

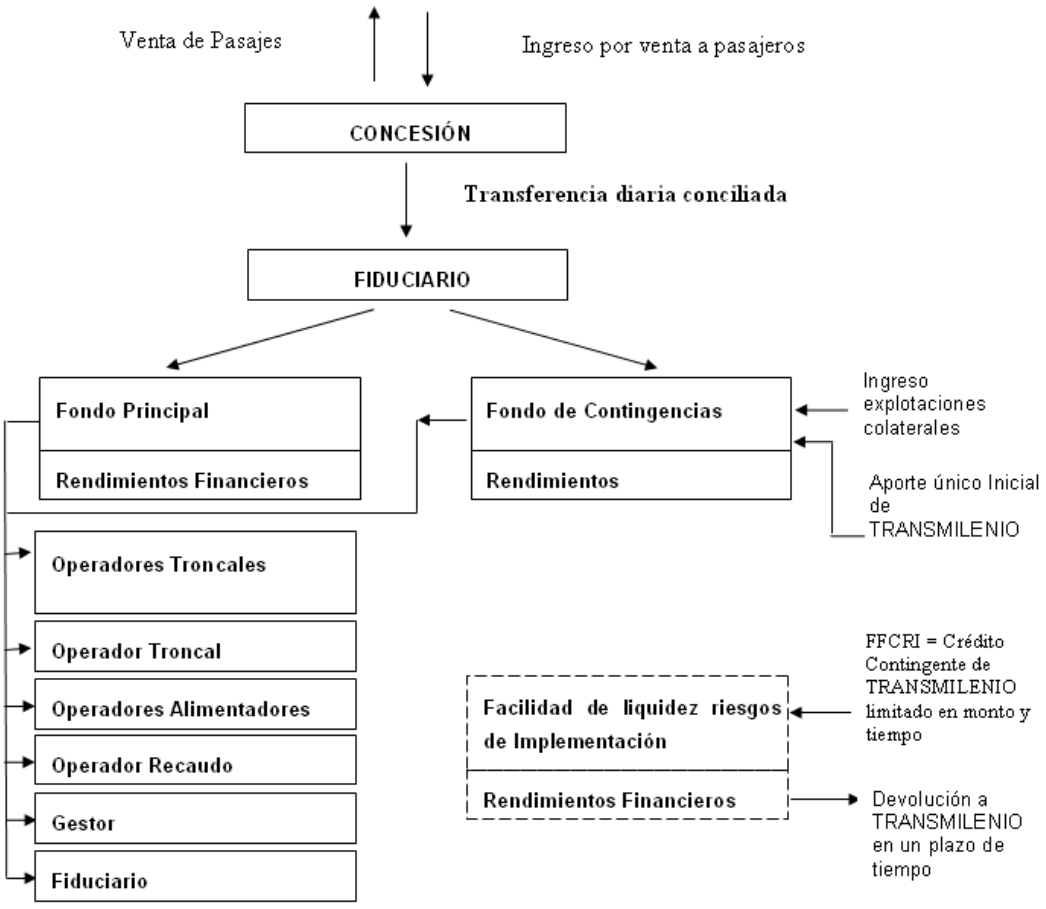
Para asegurar la integración del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá, se desarrollo un sistema centralizado de recaudo basado en la tarjeta inteligente sin contacto a través de la cual se carguen los valores en dinero o viajes y se descarguen a través de las barreras de control de acceso u otros dispositivos de validación del medio de pago entre los diferentes componentes del SITP, de manera que aseguren la prestación del servicio al usuario y su movilidad dentro del Sistema y que provea la información necesaria para el control y programación a fin de optimizar los desplazamientos y la sostenibilidad de la tarifa

El sistema de recaudo implantado es un sistema electrónico basado en la tarjeta inteligente sin contacto como medio de pago, el cual es recargable y permite al usuario mantener saldos en dichas tarjetas para utilizar posteriormente en el Sistema.

Este sistema de recaudo dispone de equipos que registran las cargas realizadas, descontar las tarifas vigentes, controlar tiempos de trasbordo, registrar el origen de los viajes realizados, mecanismo que

permite monitorear la demanda del Sistema. Esta información se genera en cada uno de los puntos de venta y acceso se consolida en un Computador Central, de tal forma que permite la planeación y programación del Sistema.

Para utilizar los servicios, el usuario debe adquirir previamente el medio de pago, el cual puede comprar en los puntos autorizados que incluyen estaciones, puntos de venta externos, puntos exclusivos de personalización entre otros que se habiliten para tal fin. Para acceder a los servicios, el usuario debe contar con saldo suficiente en su medio de pago para que la barrera de control de acceso descuente el valor de la tarifa vigente en el punto de acceso específico, sea estaciones, buses u otros puntos de integración. Es responsabilidad del recaudador garantizar la disponibilidad de los medios de pago en los puntos de autorizados.



La tarifa al usuario ha sido diseñada como una tarifa de equilibrio, técnicamente estructurada, que está en condiciones de reflejar la variación de costos del sistema. Por equilibrio se entiende la incorporación a la tarifa los costos, gastos de operación y utilidades que el sistema de transporte requiere para prestar el servicio bajo los parámetros de operación establecidos. La tarifa incluirá los costos de operación del sistema troncal, el costo de la alimentación y demás rutas del sistema, el costo del sistema y operación de recaudo, el costo del ente gestor y el costo de la administración fiduciaria de los recursos.

El Sistema tiene previsto un mecanismo técnico e independiente, establecido contractualmente, para la actualización periódica de la tarifa, de tal forma que los cambios en la estructura de costos de operación se incorporen dentro de dicho mecanismo.

La tarifa al usuario ha sido estructurada sobre la base de la tarifa técnica de operación, y será única e integrada dentro del sistema. Esto implica que el sistema tendrá un solo precio para el usuario, independientemente de la longitud de los trayectos y del uso de uno o más servicios troncales o del uso de éstos en combinación con una o más rutas alimentadoras.

Las rentas del SITP se someten a un mecanismo para la administración centralizada y única de los recursos, a través de una fiducia de administración. El administrador único de los flujos recaudados actúa fundamentalmente como pagador, y tiene funciones de administración e inversión; canaliza todos los flujos del Sistema hacia los diferentes concesionarios y agentes, de acuerdo con las instrucciones que se prevén a estos efectos en los contratos tanto de fiducia como de los diversos operadores y/o concesionarios.

Los ingresos de los operadores troncales se derivan de su participación en la explotación económica del servicio público de transporte, de acuerdo con los ingresos provenientes del cobro de la tarifa a los usuarios. Con cargo a dicho ingreso los concesionarios de la operación troncal obtienen un derecho de participación por una cuantía técnicamente establecida, a través de la cual se procura que, dadas las condiciones de eficiencia del sistema, se cubren dentro del término de vida útil de los vehículos, todos los costos, gastos y rentabilidad sobre el capital invertido.

Los ingresos totales provenientes de la venta del servicio de transporte público de pasajeros a través del Sistema, conforman dentro del patrimonio autónomo constituido para la administración centralizada de las rentas del sistema.

7.6.2. OBJETIVOS DEL SUBSISTEMA DE RECAUDO

Los principales objetivos del Subsistema de Recaudo son:

- Garantizar la eficiencia en la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado por el cobro de las tarifas al usuario, al menor costo posible.
- Garantizar la calidad del servicio y de atención a los usuarios.
- Promover la aceptación cultural de los medios de pago entre la ciudadanía.
- Garantizar la disponibilidad permanente de los medios de pago para la utilización del sistema.
- Establecer canales de distribución eficientes que estimulen el uso.
- Minimizar el fraude.
- Garantizar las condiciones para la repartición del recaudo

- Agilizar el acceso de los pasajeros al sistema.
- Controlar la utilización del servicio de transporte.
- Ofrecer un sistema confiable, transparente y seguro.
- Proveer la información de utilización del sistema.
- Centralizar y optimizar el manejo de los recursos.

7.6.2.1. TECNOLOGÍA SELECCIONADA

El medio de pago que será utilizado en el SITP será la tarjeta inteligente sin contacto – TISC, con la funcionalidad básica para permitir la integración operativa y tarifaria entre distintos modos. La tarjeta inteligente sin contacto – TISC del estándar definido por la norma ISO 14443, tipo A.

Tecnología basada en tarjeta inteligente sin contacto (TISC) tipo MIFARE®. Se han definido dos tipos de tarjetas para pasajeros, de acuerdo con el registro o no de información en el momento inicial de la entrega de la tarjeta. Estos dos tipos se presentan a continuación:

- Tarjeta al portador: recargable, anónima, para el uso del pasajero en el sistema de transporte.
- Tarjeta personalizada: recargable, para el uso del sistema de transporte y demás aplicaciones colaterales, que además pertenece a un usuario particular. La personalización se puede realizar dirigida a diferentes sectores de población tales como: empresarial, estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad etc.

7.6.2.2. ACTIVIDADES DEL RECAUDADOR

Proveer los equipos, suministrar, distribuir y vender el medio de pago, operar el sistema y recaudar el dinero de la venta de los medios de pago del Sistema.

7.6.2.3. ENCARGO FIDUCIARIO

El encargo fiduciario es el ente que administra los dineros del Sistema: liquida y paga a los agentes que han suscrito el contrato de encargo fiduciario con esta entidad.

7.6.3. TARIFA

La tarifa integrada con cobros diferenciales por tipo de servicio y transbordo, abarca la 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 definido y que considera las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.

7.6.4. OPERACIÓN DEL SUBSISTEMA DE RECAUDO

7.6.4.1. ACCESO DE PASAJEROS AL SISTEMA

El usuario debe adquirir previamente el medio de pago, el cual puede comprar en los puntos autorizados que incluyen estaciones, puntos de venta externos, puntos exclusivos de personalización entre otros que se habiliten para tal fin. Para acceder a los servicios, el usuario debe contar con saldo suficiente en su medio de pago para que la barrera de control de acceso descuente el valor de la tarifa vigente en el punto de acceso específico, sea estaciones, buses u otros puntos de integración.

Una vez que el pasajero tenga el medio de pago debe cargarlo en cualquiera de las taquillas o puntos de carga del Sistema. Cuando ingrese al Sistema el usuario debe validar el medio de pago en los mecanismos de control de acceso o torniquetes ubicados en los accesos troncales (estaciones y portales) o en los buses del sistema complementario, el sistema de Recaudo verificará el saldo y descontará el valor de la tarifa vigente para el punto de acceso respectivo y liberara el torniquete para el ingreso a zona paga. Si el usuario tiene un saldo inferior al valor de la tarifa vigente para el punto de acceso respectivo, el Sistema le mostrara un aviso de “SALDO INSUFICIENTE”. En algunos casos se aceptará el crédito, que corresponde a la posibilidad de que a través de la tarjeta personalizada se permita el acceso sin que el usuario cuente con el saldo suficiente, en este caso cuando realice la siguiente carga en la tarjeta el sistema descontara el valor del crédito. Esta modalidad será reglamentada de acuerdo con la sostenibilidad del Sistema.

La integración virtual se realizará a través del medio de pago.

7.6.4.2. PUNTOS DE VENTA

Para la venta del servicio de transporte a los usuarios, se tienen puntos de venta fijos y móviles.

Los puntos de venta fijos son las taquillas ubicadas dentro o fuera de las estaciones y portales troncales y que pueden ser atendidas con personal o por medio de maquinas automáticas,

Los puntos de venta móvil pueden ser atendidos por personal de venta equipado de dispositivos portátiles similares a unos PDA, que por su versatilidad y movilidad podrán manejar diferentes horarios y puntos de atención con el mismo dispositivo.

7.6.4.3. PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA

Todos los procesos y equipos críticos del sistema de recaudo deben contar con los planes que permitan al concesionario de recaudo continuar los servicios y operaciones vitales en la eventualidad de un desastre, y eliminar o reducir el impacto de los riesgos y amenazas.

Estos procedimientos garantizan un nivel de servicio mínimo de la operación

7.6.5. ESTADO DE LOS EQUIPOS E INFRAESTRUCTURA DE LAS CONCESIONES DE RECAUDO

El personal de TRANSMILENIO S.A. (Profesionales Especializados o Universitarios, Técnicos de Control, Auxiliar de Infraestructura y Concesiones, Auxiliar Operativo de Inspección) o el personal de las firmas autorizadas por TRANSMILENIO S.A. (Interventorías o Auditorias) podrán inspeccionar y reportar el estado y presentación del personal del concesionario de recaudo, el funcionamiento de los equipos, herramientas y equipos de soporte establecidos por TRANSMILENIO S.A. para ejercer la venta y control de acceso, así como el funcionamiento de los equipos de soporte eléctricos instalados para suministrar energía en caso de falta de fluido eléctrico para el funcionamiento de los equipos de recaudo en estaciones y portales así como en los puntos de venta externos y terminales de carga automática

La información resultante de la inspección es registrada en el respectivo formato, así como la alimentación de novedades y correcciones de averías en la base de datos del sistema, para su posterior control y seguimiento. En sus inspecciones dan prioridad a los defectos no corregidos listados por el sistema de información del sistema. Los reportes de labores son entregados al Profesional de Distribución y Recaudo, con el fin de dar retroalimentación a los concesionarios sobre el desarrollo del contrato de la concesión de recaudo, en caso que las respuestas dadas por los concesionarios no sean satisfactorias TRANSMILENIO S.A. podrá utilizar el procedimiento para la elaboración de Informes de Incumplimiento

8. FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

8.1 PROGRAMACION DE SERVICIOS

La programación de la operación troncal y la alimentación en las estaciones de cabecera e intermedias es adelantada por el programador troncal, la programación zonal es adelantada directamente por los operadores zonales y cuando se trate de rutas compartidas, se adelantará en forma conjunta con otros operadores, teniendo en cuenta la demanda total del Sistema, el nivel de servicio y los parámetros de programación definidos.

TRANSMILENIO S.A. podrá modificar las frecuencias, con el objeto de servir adecuadamente los cambios temporales o transitorios en la demanda que se susciten por causas coyunturales y que afecten la movilidad de los habitantes de la ciudad. Si es necesario, TRANSMILENIO S.A. podrá solicitar, cancelar o reestructurar parcial o totalmente los despachos en el mismo día, lo cual deberá ser atendido obligatoriamente por el CONCESIONARIO. Igualmente, TRANSMILENIO S.A. estará facultado para solicitar a cualquier operador la incorporación de buses disponibles en puntos estratégicos para atender adecuadamente la operación y garantizar su regularidad; su utilización será coordinada por el centro de control respectivo que coordine la operación en la Troncal, Zona u otro punto donde haya sido solicitado.

En todo caso, el operador será responsable frente a TRANSMILENIO S.A. por la programación de la operación, aun cuando subcontrate esta actividad.

8.1.1 SERVICIOS TRONCALES

La programación de los servicios troncales se basa en las siguientes características operacionales.

8.1.1.1 UN SERVICIO TRONCAL SE DEFINE POR TRES ELEMENTOS:

- Recorrido: es la secuencia ordenada de corredores troncales por donde deben circular los vehículos troncales que estén prestando el servicio. Debe incluir un origen y un destino definidos.
- Estaciones a servir: es la secuencia de estaciones en las que los vehículos troncales que estén prestando el servicio deben detenerse para permitir el ascenso y descenso de pasajeros. Incluye la Estación de Cabecera de Origen y la Estación de Destino.
- Frecuencia de Servicio: es la tasa de paso en un punto determinado, expresada en buses por hora, que debe ofrecer el servicio a los usuarios.

8.1.1.2 LOS SERVICIOS TRONCALES PUEDEN SER DE DOS TIPOS DE ACUERDO CON SU RECORRIDO:

- Diametrales, cuando conectan dos estaciones de cabecera de dos distintos corredores troncales.
- Radiales, cuando se originan en una estación de cabecera van hasta algún punto o zona (normalmente en el centro de la ciudad) y regresan a su misma estación de origen.

8.1.1.3 LOS SERVICIOS TRONCALES PUEDEN SER DE TRES TIPOS DE ACUERDO CON LAS ESTACIONES EN LAS QUE SE DETIENEN:

- Servicios Súper Expresos, son aquellos diseñados para atender la demanda entre pares origen-destino con grandes concentraciones de viajes, por lo cual se caracterizan por tener recorridos largos con muy pocas paradas y son los que registran las mayores velocidades de circulación, generalmente operan únicamente en las horas pico.
- Servicios Expresos, un servicio troncal expreso es aquel que ha sido diseñado para servir viajes entre zonas de origen y zonas de destino con altas demandas. Para este efecto, el servicio troncal expreso no se detiene en todas las estaciones que encuentra a su paso sino únicamente en aquellas que le hayan sido designadas por TRANSMILENIO S.A. Estos servicios tienen una velocidad comercial superior a los servicios que se detienen en todas la estaciones.
- Servicios Corrientes, diseñado para permitir que un viaje entre cualquier par de estaciones de los corredores troncales pueda realizarse a lo largo de un recorrido, se han diseñado servicios troncales corrientes que se detienen en todas las estaciones que encuentra en su recorrido. Estos servicios ofrecen una velocidad comercial menor a la de los servicios expresos y súper expresos.

8.1.1.4 NOMENCLATURA E IDENTIFICACIÓN

Cada servicio troncal se identifica con un único nombre que es utilizado para su identificación por parte de los usuarios y para los registros y bases de datos que lleva TRANSMILENIO S.A., el programador troncal y el operador Troncal.

La nomenclatura establecida por TRANSMILENIO S.A. se utiliza en los ruteros electrónicos que portan los vehículos troncales. La misma nomenclatura se emplea para la identificación de las plataformas de abordaje de los vehículos en las estaciones.

La nomenclatura incluye:

- Código de Servicio. Este va de acuerdo con su zona de destino y su tipo de servicio (Super expreso, expreso o corriente).
- Destino. Describe el lugar de destino o última parada.

Un servicio se identifica con dos campos:

Código Servicio	Destino
B1	PORTAL NORTE

8.1.2 SERVICIOS ALIMENTADORES

Son rutas provenientes de un área geográfica definida por TRANSMILENIO S.A. que concentran la demanda de un sector específico hacia el sistema mediante su integración física y tarifaria con los corredores Troncales en infraestructura especial destinada para tal fin (Estaciones de Integración). Estas rutas recorren principalmente vías locales sin exclusividad.

La programación de los servicios alimentadores es realizada por el operador alimentador o TRANSMILENIO S.A.

8.1.2.1 NOMENCLATURA E IDENTIFICACIÓN DE RUTAS ALIMENTADORAS

Cada ruta alimentadora se identifica con un único nombre que es utilizado para su identificación por parte de los usuarios y para los registros y bases de datos que llevará el operador de alimentación y TRANSMILENIO S.A.. La nomenclatura establecida por TRANSMILENIO S.A. se utiliza en el medio de identificación (ruteros, letreros, tablas, etc.) utilizado en los vehículos alimentadores. La misma nomenclatura se emplea para la identificación de las plataformas correspondientes en las estaciones de integración Intermedias o de Cabecera.

La nomenclatura incluye

- Ruta: El barrio (hito urbano) del origen de la línea.
- Código: Codificación asignada según la estación intermedia de destino – consecutivo.

Código	Ruta
1.4	CORTIJO

8.1.3 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, AUXILIARES Y ESPECIALES

La programación de estos servicios será adelantada por cada uno de los operadores zonales, y cuando se trate de rutas compartidas, se adelantará de forma conjunta entre los operadores correspondientes, teniendo en cuenta la demanda total del sistema, el nivel de servicio y los parámetros de programación que TRANSMILENIO S.A. determine. Esta programación se elaborará mínimo bimestralmente, sin embargo en los casos que por necesidades del servicio, ésta deberá ser cambiada en un término fijado de acuerdo con las instrucciones o parámetros que fije el ente gestor.

La programación que proponga el operador zonal deberá estar sustentada en estudios que se deben realizar como mínimo bimestralmente. En estos estudios, el operador zonal deberá medir la magnitud de la demanda de la zona, la distribución de la misma y prever las variaciones que puedan presentarse, además de realizar las proyecciones que se requieran para días tipo correspondientes a cada zona o zonas cuando éstas sean compartidas, a fin de garantizar que la programación de servicios propuesta por el operador zonal está acorde con las necesidades del servicio. Los resultados de estos estudios hacen parte del PSONT.

Los operadores zonales bimestralmente elaborarán y presentarán ante TRANSMILENIO S.A. el Programa de Servicios de Operación No Troncal (PSONT).

TRANSMILENIO S.A. revisará el PSONT y formulará las objeciones que tenga y entregará el detalle de los aspectos que a su juicio deban ser revisados.

Son causales para objetar los PSONT la falta de adecuación técnica o de compatibilidad con el Manual de Operación y de Nivel de Servicio de TRANSMILENIO S.A. o cualquier otro que pueda afectar la correcta prestación del servicio de transporte.

TRANSMILENIO S.A. informará la conformidad con el PSONT como mínimo 8 días antes de la entrada en vigencia del mismo.

Si el operador zonal no envía dentro del término estipulado el PSONT, o el objetado no es corregido en forma satisfactoria antes de entrar en vigencia, TRANSMILENIO S.A. lo elaborará sin que el operador zonal pueda efectuar reclamación alguna por este hecho y sin perjuicio de la imposición de la multa a que haya lugar hasta que el operador zonal se allane a cumplir.

TRANSMILENIO S.A. podrá revisar el programa de servicios de operación y solicitar su modificación durante el mismo bimestre en que esté siendo aplicado, cuando se identifiquen desajustes en el equilibrio de la oferta y la demanda de los servicios o cuando se identifiquen necesidades del servicio que deban ser atendidas mediante la reprogramación de la operación.

Para este efecto el ente gestor solicitará al operador zonal introducir las variaciones al programa de servicios de operación bimestral y presentarlo para su revisión en un término de cinco (5) días.

TRANSMILENIO dispondrá de diez (10) días para revisarlo y formular objeciones. Una vez las mismas sean recibidas por el operador zonal este deberá adoptarlas en un plazo máximo de cinco (5) días.

TRANSMILENIO S.A. podrá modificar parcialmente la programación vigente adicionando o eliminando expediciones en uno o varios servicios cuando las condiciones de la operación así lo exijan, de igual forma podrán solicitar buses disponibles en puntos estratégicos para atender situaciones contingentes.

8.1.3.1 NOMENCLATURA E IDENTIFICACIÓN DE LAS RUTAS COMPLEMENTARIAS, AUXILIARES Y ESPECIALES

Cada ruta se identifica con un único nombre que es utilizado para su identificación por parte de los usuarios y para los registros y bases de datos que llevará el operador y TRANSMILENIO S.A.. La nomenclatura establecida por TRANSMILENIO S.A. se utiliza en el medio de identificación (ruteros, letreros, tablas, etc.) utilizado en los vehículos.

8.1.4 RUTAS INTERMUNICIPALES

Las rutas intermunicipales provenientes de los municipios localizados en la Sabana de Bogotá se detienen en las Estaciones de Cabecera y los pasajeros que quieren llegar a su destino en algún otro lugar de la ciudad hacen un trasbordo al sistema. Si el trasbordo se realiza hacia un vehículo troncal, se realiza en las

plataformas destinadas para tal fin en las estaciones de Cabecera, pero si el usuario no desea acceder a un servicio troncal debe descender del intermunicipal antes que éste ingrese al Portal en los paraderos de las rutas auxiliares. Las rutas que operen en cada uno de los portales estarán delimitas en número y frecuencia de acuerdo con los parámetros fijados por el ente gestor del SITP, al igual que las condiciones operativas a cumplir dentro de cada uno de las estaciones y/o portales del SITP.

8.1.5 ESTANDARES DE OPERACIÓN

Los servicios son diseñados bajo estándares de operación que buscan simultáneamente el beneficio del usuario y el uso eficiente de la flota de vehículos. A continuación se presentan los principales parámetros técnicos que condicionan estos estándares:

- Manejo adecuado de la demanda estimada para el periodo de diseño.
- Niveles de ocupación que representen comodidad a los usuarios y un uso eficiente de la flota, con niveles promedio de ocupación teóricos superiores al 90% en el Periodo Pico en los tramos más cargados y de máximo un 80% en los Periodos Valles en los tramos más cargados.

  Articulados de 150 pasajeros

  Biarticulados de 250 pasajeros

  Padrón de 80 pasajeros

  Bus de 50 pasajeros

  Buseta de 40 pasajeros

  Microbus de 19 pasajeros (no se permiten pasajeros de pie)

- Intervalo entre vehículos de un mismo servicio en la hora pico.

  Articulados y biarticulados máximo un bus cada (8) minutos y un mínimo de uno punto cinco (1.5) minutos

  Padrón máximo un bus cada ocho (8) minutos

  Bus máximo un bus cada ocho (8) minutos

  Buseta máximo un bus cada ocho (8) minutos

Microbus máximo un bus cada ocho (8) minutos

- La velocidad máxima es la definida por el Código Nacional de Tránsito - Ley 769 del 6 de agosto 2002 y es de 60 Km./h para áreas urbanas. TRANSMILENIO S.A. podrá programar en el sistema de control alertas que le indique a los operadores que los vehículos superan ciertos límites de velocidad en tramos donde se considere que se debe transitar con mayor precaución, y será responsabilidad de cada operador no superar los umbrales que se fijen
- Equilibrio entre llegadas y salidas de vehículos troncales de las estaciones.
- Horarios con amplia cobertura de acuerdo con las características de la demanda en la ciudad.
- Plan diario de oferta acorde con el perfil diario de demanda.
- Planes de operación diarios de acuerdo con cambios en la demanda en días hábiles, sábados, domingos y festivos.
- Uso eficiente de la infraestructura disponible, carriles exclusivos, estaciones y paraderos.

8.1.6 PROGRAMACIÓN OPERATIVA DE LOS SERVICIOS TRONCALES

En relación con la descripción operativa de los servicios, cada operador tiene:

- Itinerario de los servicios asignados
- Kilómetros programados preliminarmente

Igualmente, para cada servicio, TRANSMILENIO S.A. detalla el rango de frecuencias mínimo y máximo para cada una de las franjas horarias y días de operación establecidos.

Esta información es entregada a los operadores en un formato preestablecido, el cual está diseñado de acuerdo con las características del Sistema de Programación y Control (SPC).

8.1.7 PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN DE LOS SERVICIOS TRONCALES

El procedimiento de aprobación de la programación de servicios resulta en la adopción de un Programa de Servicios de Operación (P.S.O.) que contiene las tablas horarias mediante las cuales se ejecuta la programación y control de la prestación del servicio de transporte. Su aprobación obedece al siguiente procedimiento:

8.1.7.1 TRANSMILENIO S.A. envía al programador troncal el informe de Planeación de los servicios troncales del Sistema en el que se detalla la operación troncal propuesta para el siguiente bimestre, en el cual se deben definir los planes de operación y para cada uno de ellos los servicios, el rango de frecuencias mínimo y máximo para cada una de las franjas horarias, el tiempo de ciclo y las restricciones operacionales.

8.1.7.2 El Programador Troncal, tiene un término de 8 días calendario, contados a partir de la fecha en que TRANSMILENIO S.A. envíe el Informe de Planeación de los servicios troncales del Sistema, para presentar ante TRANSMILENIO S.A. las tablas horarias de operación que sugiere adoptar para la expedición del Programa de Servicios de Operación (P.S.O.).

La programación definida por el operador para cada uno de los servicios tiene una frecuencia de servicio dentro del rango establecido. La tabla horaria precisa como mínimo las horas exactas, con precisión de minutos y segundos, del inicio de cada viaje y en la medida de lo posible informar la hora de parada en cada una de las estaciones previstas para cada servicio. La tabla horaria especifica lo anteriormente anotado para cada una de las franjas horarias y días de operación definidos por TRANSMILENIO S.A.

La Tabla horaria se entrega en el formato preestablecido por la interfaz establecida entre el módulo de Programación Operativa del Sistema de Programación y Control y el Programador Troncal.

8.1.7.3 Una vez recibidas las tablas horarias correspondientes a todos los servicios troncales, TRANSMILENIO S.A. con el Programador Troncal evalúan el cumplimiento de los estándares definidos en el Informe de Planeación. Para tal fin la Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A. empleará el módulo de Programación Operativa del Sistema de Programación y Control (SPC).

El programador troncal deberá tener en cuenta para cada una de las tablas horarias sugeridas los siguientes parámetros

1. Número total de expediciones por servicio.
2. Buses físicos cada 15 minutos
3. Número de expediciones en vacío
4. % de buses que cada operador guarda en el patio que tiene asignado

5. Número de fusiones
6. Kilometraje programado (Total y por operador)
7. IPK programado
8. Velocidad programada general del sistema y por operador.

Los entregables deben estar en los formatos que solicite TRANSMILENIO S.A. puesto que de ello depende que puedan ser interpretados por el SAE.

TRANSMILENIO S.A. puede modificar parcialmente los itinerarios de los servicios de acuerdo con las necesidades de la demanda.

8.1.8 EL PROGRAMA DE SERVICIOS DE OPERACIÓN (P.S.O.)

El Programa de Servicios de Operación aprobado mediante el procedimiento antes descrito incluye todos aquellos parámetros de operación que el operador debe cumplir para alcanzar el nivel de servicio que el Sistema Integrado de Transporte Público va a ofrecer a los usuarios de Transporte Público en la ciudad.

En caso de presentarse el incumplimiento de cualquiera de los factores de operación establecidos por el P.S.O., se procede conforme a la aplicación de las multas del contrato, sin perjuicio de las demás facultades y recursos provistos en el Contrato de Concesión para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Masivo Urbano de Pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Público.

Si el operador no envía dentro del término estipulado el PSO, o el objetado no es corregido en forma satisfactoria antes de entrar en vigencia, TRANSMILENIO S.A. lo elaborará sin que el operador pueda efectuar reclamación alguna por este hecho.

El P.S.O. se concreta en dos elementos que definirán para efectos de su utilización y control cada uno de los servicios troncales:

8.1.8.1 ITINERARIO

Cada servicio tiene completamente detallado su itinerario. Este corresponde al recorrido, incluyendo las estaciones de parada para cada franja horaria predefinida.

8.1.8.2 TABLA HORARIA

Teniendo en cuenta los horarios de prestación del servicio establecidos, las franjas horarias y las frecuencias de servicio, para cada servicio se establece una Tabla Horaria única autorizada para la operación regular de los servicios del Sistema.

Para los servicios troncales esta tabla incluye la hora de despacho de todos los vehículos que saldrán desde la Estación de Cabecera de origen del servicio, con precisión de hora, minutos y segundos. Adicionalmente para cada vehículo se indica aproximadamente la hora en la que se detiene en cada punto que se haya definido como punto de control del servicio.

Los campos que contiene una tabla horaria son los siguientes:

TipoDia	Instante	ServBus	Evento	Macro	Linea	Coche	Sublinea	Seccion

Punto	Tipo	Viaje	SerCondEnt	SerCondSal	ActSal

8.1.8.3 PROGRAMACION DE VEHÍCULOS Y CONDUCTORES

Cada uno de los operadores se encarga de desarrollar la asignación operacional de vehículos y conductores para cumplir con la programación aprobada.

Esta información debe estar en TRANSMILENIO S.A por lo menos 3 días hábiles antes del inicio de la vigencia de la programación.

Para este objetivo cada vehículo se identifica con un código único el cual deberá asignarse en el momento de su vinculación al servicio. Esta codificación es la empleada para la identificación de cada vehículo dentro de la asignación de vehículos a las tablas horarias.

Cada concesionario entrega a TRANSMILENIO S.A. la asignación de conductores para cada servicio. Igualmente el Operador informa a TRANSMILENIO S.A. de modificaciones que puedan efectuarse durante el día de operación. Esta información es entrega en el formato preestablecido de tal forma que pueda ser empleada por el Sistema de Programación y Control (SPC).

8.1.8.4 AJUSTES A LA OPERACIÓN REGULAR DE LOS SERVICIOS

Los ajustes a la programación regular de los servicios se presentan cuando por diversas causas se detecte la necesidad de ajustar la programación regular del servicio de transporte público.

Los posibles niveles de actuación son los siguientes:

- Ordenar cambio en el itinerario de los servicios: Esta posibilidad incluye cambios temporales en las frecuencias de algunos vehículos, detener los vehículos troncales en estaciones no programadas, no detener los vehículos troncales en estaciones programadas o tomar vías alternas a los recorridos establecidos en casos específicos.
- Manejar Despachos: Esta acción incluye retrasar o adelantar la salida de un vehículo.
- Restaurar uno o más servicios: Esta acción implica una variación de la tabla horaria aprobada para operar durante un periodo de tiempo específico, mediante la adopción de un delta de tiempo determinado y aplicable a una serie ordenada de despachos.
- Suspender los despachos y movimiento de vehículos hasta que se supere la contingencia: Esta situación ocurre en casos extremos e implica la suspensión total o parcial de los servicios hasta que se ordene la reanudación de los mismos.
- Suspender los despachos y devolver los vehículos a las Estaciones de Cabecera o patios: Al igual que en el caso anterior esta situación es una medida extrema e implica la suspensión parcial o total de los servicios y el llevar todos los vehículos a la Estación de Cabecera más cercana o patio correspondiente.
- Retomar despacho con bus y operador; Esta acción basada en una coordinación previa permite retomar el despacho de un servicio retrasado a su horario programado, una vez el que el bus que viene retrasado llegue a su lugar de destino sale de servicio ya que se despacho ha sido retomado por otro bus y operador.

Los ajustes a la programación operativa de los servicios se realizarán de acuerdo con los procedimientos y soporte dados por el Sistema de Programación y Control (SPC).

Las principales contingencias que se pueden presentar en la operación regular del Sistema se encuentran en el procedimiento “Atención de Contingencias” con su correspondiente acción al nivel de programación

operativa de vehículos.

Las decisiones tomadas sobre los ajustes al P.S.O. serán responsabilidad de la Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A. y quedan consignadas en los módulos correspondientes del Sistema de Programación y Control (SPC) para efectos de ser tenidos en cuenta en el momento de la liquidación de los pagos, multas y beneficios a los que se hacen acreedores los operadores.

8.1.8.5 ACTUALIZACIÓN DE SERVICIOS

TRANSMILENIO S.A. puede revisar y modificar el Programa de Servicios de Operación durante el bimestre para el cual fue aprobado cuando se identifiquen desajustes en el equilibrio de la oferta y la demanda de los servicios.

Actualizar un servicio puede representar:

- Cambios en la frecuencia para determinada franja horaria
- Cambios en el horario de prestación del servicio
- Cambios en las estaciones a servir
- Cambios en las vías troncales a recorrer

8.1.8.5.1 PROCEDIMIENTO

En el caso de cambios en un servicio determinado, TRANSMILENIO S.A. envía al operador la nueva programación de los servicios para que el operador ajuste su Tabla Horaria y procesos operativos de asignación de vehículos y conductores.

8.1.8.5.2 PLANES DE SERVICIOS DE OPERACIÓN ESPECIALES

Cuando se identifican variaciones especiales de la demanda (Eventos Deportivos, Culturales, etc.) para las cuales se considera necesario realizar una Programación de Servicios de Operación Especial, TRANSMILENIO S.A. modifica las frecuencias de los servicios.

En caso de emergencias y/o novedades en la operación, TRANSMILENIO S.A. puede solicitar despachos adicionales, o buses disponibles adicionales a los establecidos en el P.S.O. de operación regular. Estos despachos deberán ser atendidos obligatoriamente por el operador.

8.2 OPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN LA INFRAESTRUCTURA

Este capítulo define todos los aspectos relacionados con la regulación de la circulación en la infraestructura disponible de los vehículos de servicio público asignados al Sistema. La infraestructura disponible hace referencia a las estaciones de cabecera, las estaciones intermedias de integración, las estaciones sencillas, las secciones de vía de circulación y las intersecciones.

8.2.1 OPERACIÓN EN LAS ESTACIONES DE CABECERA.

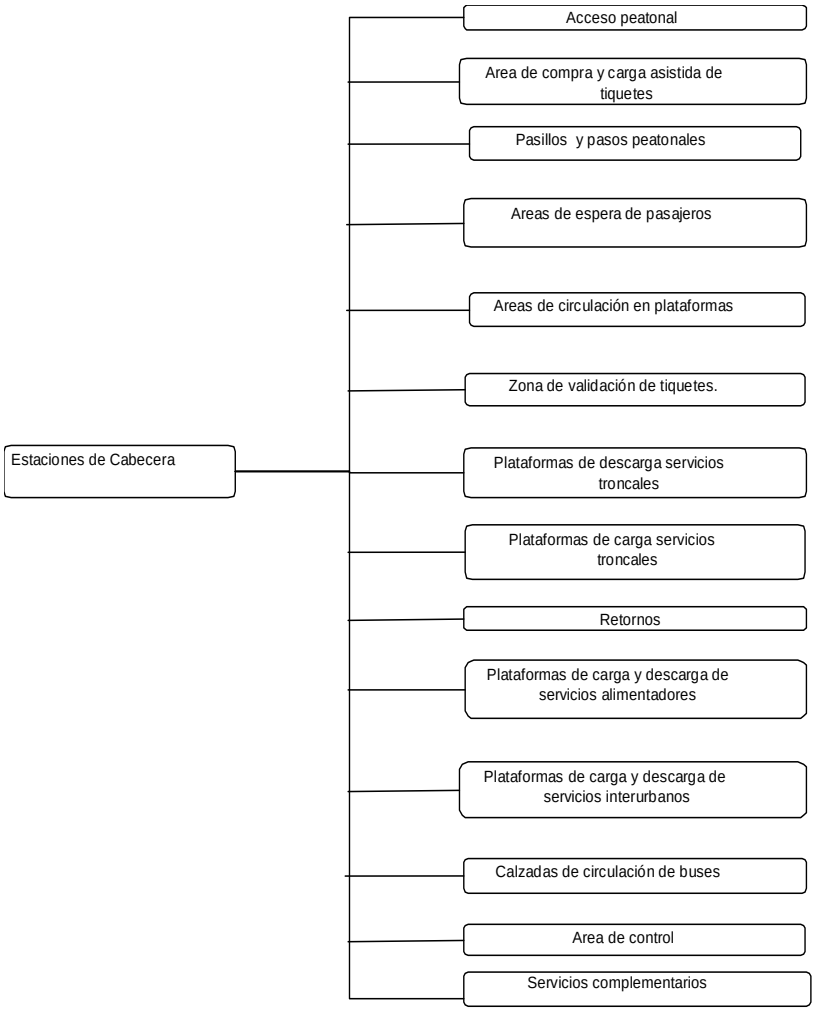
Las estaciones de cabecera tienen como función principal permitir la integración física y tarifaría entre los servicios troncales y las cuencas de alimentación, además de permitir el despacho a tiempo de los vehículos.

8.2.1.1 ELEMENTOS QUE LAS COMPONEN

Las estaciones de cabecera disponen de la infraestructura necesaria para el desarrollo de las siguientes operaciones:

- Embarque y desembarque de pasajeros para servicios troncales, alimentadores e intermunicipales por medio de plataformas asignadas a cada servicio.
- Circulación peatonal para acceso a la estación y plataformas a través de pasillos peatonales y cruces.
- Circulación de vehículos alimentadores y troncales a través de calzadas de circulación exclusivas y compartidas.
- Compra de medios de pago.
- Control de la operación.
- Vigilancia
- Sistemas de información al usuario

El siguiente esquema muestra los diversos componentes de las estaciones de cabecera:



8.2.1.2 DISEÑO FUNCIONAL.

Los parámetros de diseño de las estaciones de cabecera son los siguientes:

- Capacidad nominal de 150 pasajeros para los buses articulados.
- Capacidad nominal de 250 pasajeros para los buses biarticulados. Verificar homologación
- Capacidad nominal pasajeros variable dependiendo de la flota para rutas alimentadoras.

- Capacidad nominal de 60 buses/hora de las plataformas para los servicios troncales
- Capacidad nominal de 20 buses/hr de las plataformas para los servicios alimentadores.
- Longitud de 50 mts de una plataforma tipo para las rutas troncales.
- Longitud de 15 mts de una plataforma tipo para las rutas alimentadoras.
- Ancho de calzada de circulación de 7 mts
- Ancho de calzada de 10,5 mts para vehículos troncales frente a plataformas.

8.2.1.3 UBICACIÓN.

El Sistema Integrado de transporte Público contempla la operación de nueve terminales de cabecera, las cuales están ubicadas en los extremos de cada corredor troncal. La definición y la cantidad de las plataformas son ajustadas en el momento de ser necesario, dependiendo de los servicios programados para cada una. La tabla siguiente muestra el nombre y la ubicación de cada una de ellas.

Nombre	**Ubicación**
Portal del Norte	Autopista Norte por calle 174
Portal de la 80	Avenida Medellín - ALO
Portal de Usme	Av. Caracas Calle 63 Sur
Portal del Tunal	Avenida Boyacá por Calle 48 sur
Portal de las Américas	Av. Cali por Av. Calle 43 sur
Portal de Suba	Av. Suba por Av. Cali
Portal del Sur	Autopista Sur por Carrera 80
Portal de Oriente	Carrera 5 A por Calle 31 Sur
Portal de Occidente	Avenida El Dorado por Avenida Ciudad de Cali

8.2.1.4 PORTAL DEL NORTE.

Esta estación es alimentada por las rutas alimentadoras urbanas más los servicios intermunicipales que ingresan a la Ciudad por la Autopista Norte.

El número de puntos de parada en las plataformas contempladas en esta estación para cada tipo de servicio es el mostrado en la tabla siguiente:

PORTAL DEL NORTE	
Troncales	6
Alimentadoras	6
Intermunicipales	4

Dada la ubicación de esta estación en el separador central de la Autopista Norte, el acceso de los vehículos troncales se realiza directamente desde las calzadas solo bus a la rampa de acceso de la estación. Los vehículos alimentadores e intermunicipales deben realizar una maniobra de entrecruzamiento, de tal manera que en el momento de la llegada a la estación estén ubicados en el carril izquierdo de la calzada, para luego incorporarse en la rampa de acceso de la estación.

8.2.1.5 PORTAL DE LA 80.

Esta estación es alimentada por las rutas urbanas más los servicios intermunicipales que provienen del occidente de la Sabana y que ingresan a la Ciudad por la Avenida Medellín.

El número de puntos de parada en las plataformas y su ubicación contemplada en esta estación para cada tipo de servicio es el mostrado en la tabla siguiente:

PORTAL CALLE 80	CANTIDAD
Troncales	5
Alimentadoras	9
Intermunicipales	4

El acceso a la estación se realiza a través de un cruce semaforizado, el cual regula el derecho de paso de los servicios troncales que llegan y salen de la estación, de los vehículos troncales que llegan y/o van a los patios y talleres, de los vehículos alimentadores que provienen del occidente y del flujo vehicular de la Avenida Medellín.

8.2.1.6 PORTAL DEL TUNAL.

Esta estación operan las rutas alimentadoras que atienden las zonas de Ciudad Bolívar y Tunal. El número de puntos de parada en las plataformas contempladas en la estación para cada tipo de servicio es el mostrado en la tabla.

ESTACION TUNAL	CANTIDAD
Troncales	6
Alimentadoras	14
Intermunicipales	0

En esta estación el acceso y la evacuación de los buses se realiza independientemente. El acceso de los servicios troncales se efectúa utilizando la intersección de la Avenida Boyacá con Avenida Mariscal Sucre al igual que algunas de las rutas alimentadoras. Adicionalmente, otras rutas alimentadoras acceden por la Avenida Boyacá directamente desde la calzada lenta a través de un giro derecho. La evacuación de la estación se realiza por la Avenida Villavicencio.

8.2.1.7 PORTAL DE USME.

Esta estación atiende las rutas alimentadoras que sirven las zonas de Usme, Molinos, y el barrio Danubio Azul, entre otros. El número de puntos de parada en las plataformas disponibles en esta estación para cada uno de los servicios, se relacionan en la tabla siguiente:

ESTACION DE CABECERA USME	
Troncales	8
Alimentadoras	10
Intermunicipales	0

El acceso a esta estación se realiza a través de un cruce semaforizado que regula los vehículos troncales que provienen del norte, los vehículos alimentadores que provienen del sur y el flujo vehicular de la Avenida Caracas.

8.2.1.8 PORTAL DE LAS AMÉRICAS

Esta estación atiende las rutas alimentadoras que sirven las zonas de Bosa y Kennedy. El número de puntos de parada en las plataformas disponibles en esta estación para cada uno de los servicios, se relacionan en la tabla siguiente:

ESTACION DE CABECERA AMERICAS	
Troncales	9
Alimentadoras	16
Intermunicipales	4

El acceso de los vehículos troncales y Alimentadores a esta estación se realiza a través de un cruce semaforizado sobre la Avenida Ciudad de Cali.

8.2.1.9 PORTAL SUBA

Esta estación atiende las rutas alimentadoras que sirven la Suba. El número de puntos de parada en las plataformas disponibles en esta estación para cada uno de los servicios, se relacionan en la tabla siguiente:

ESTACION DE CABECERA DE SUBA	
Troncales	8
Alimentadoras	21
Intermunicipales	3

El acceso de los vehículos troncales se realiza a través de un cruce semaforizado sobre la Avenida Suba y el de alimentadores a través de un cruce semaforizado sobre la Avenida Ciudad de Calí.

8.2.1.10 PORTAL DEL SUR

Esta estación atiende las rutas alimentadoras que sirven Bosa. El número de puntos de parada en las plataformas disponibles en esta estación para cada uno de los servicios, se relacionan en la tabla siguiente:

ESTACION DE CABECERA DEL SUR	
Troncales	6
Alimentadoras	15
Intermunicipales	3

El acceso a esta estación se realiza a flujo libre mediante una intersección a desnivel, que regula los vehículos troncales que provienen del oriente y los vehículos alimentadores que provienen de occidente.

8.2.1.11 PORTAL DE ORIENTE

Esta estación atiende las rutas troncales que operan por la carrera 10 y las rutas alimentadoras que sirven San Cristóbal y Rafael Uribe Uribe. El número de puntos de parada en las plataformas disponibles en esta estación para cada uno de los servicios, se relacionan en la tabla siguiente:

ESTACION DE CABECERA DE ORIENTE	
Troncales	8
Alimentadoras	9
Intermunicipales	0

El acceso a esta estación se realiza a flujo libre mediante una intersección a desnivel, que permite el ingreso y salida de los vehículos troncales por la Calle 31 Sur, mientras que los vehículos alimentadores ingresan y salen por la Calle 30 A sur.

8.2.1.12 PORTAL DE OCCIDENTE

Esta estación atiende las rutas alimentadoras que sirven Engativá y Fontibón. El número de puntos de parada en las plataformas disponibles en esta estación para cada uno de los servicios, se relacionan en la tabla siguiente:

ESTACION DE CABECERA DE OCCIDENTE	
Troncales	6
Alimentadoras	11
Intermunicipales	0

Esta estación de cabecera se encuentra en el separador central de la Avenida El Dorado, y el acceso a la misma se realiza mediante los carriles exclusivos.

8.2.1.13 OPERACIÓN AL INTERIOR DE LAS TERMINALES DE CABECERA

Para lograr una operación eficiente al interior de las estaciones de cabecera y garantizar un aceptable nivel de servicio para los usuarios, los siguientes son los parámetros que regulan su operación.

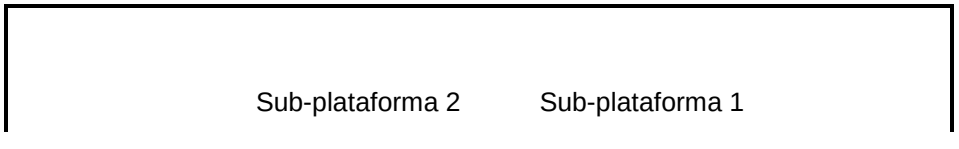
8.2.1.13.1 TIEMPO DE PERMANENCIA DE LOS VEHÍCULOS EN LAS PLATAFORMAS.

La capacidad de una plataforma, dada como el número máximo de vehículos que pueden ser atendidos en un determinado tiempo, es inversamente proporcional al tiempo de permanencia de los vehículos en las mismas. Por lo tanto y con el objeto de maximizar la Capacidad de las plataformas, el tiempo máximo de permanencia de los vehículos en las estaciones no debe ser mayor que el intervalo de tiempo definido por la frecuencia de servicio para el periodo dado. Este aspecto se aplica igualmente para los servicios troncales, las rutas alimentadoras, rutas auxiliares y/o complementarias y de los intermunicipales.

8.2.1.13.2 EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS EN LAS PLATAFORMAS DESTINADAS PARA LOS VEHÍCULOS TRONCALES.

La plataforma de operación esta dividida en dos sub-plataformas de 18 m. cada una, ubicadas dentro de los 50 m de longitud que tiene cada plataforma. La primera deberá estar ubicada en la parte delantera de la plataforma utilizada para la carga de pasajeros preferencialmente y la otra contigua a la anterior utilizada para descarga exclusivamente. Esto significa que en el caso de que un vehículo llegue y encuentre las plataformas vacías se ubicara en la sub-plataforma 1, (ver Figura 9) desarrollando allí la descarga y carga de pasajeros. En el caso de que encuentre ocupada la sub-plataforma 1, estacionará en la plataforma 2 realizando la descarga de pasajeros, luego, y una vez la plataforma 1 esté vacía, se ubicará allí para realizar la carga si fuese el caso.

Cuando un vehículo llegue a la estación de cabecera procedente de prestar un servicio determinado y queda fuera de servicio, el conductor debe colocar el rutero " FUERA DE SERVICIO" en la estación donde opera que precede al Portal donde queda efectivamente fuera de servicio para evitar incomodidades a los usuarios.



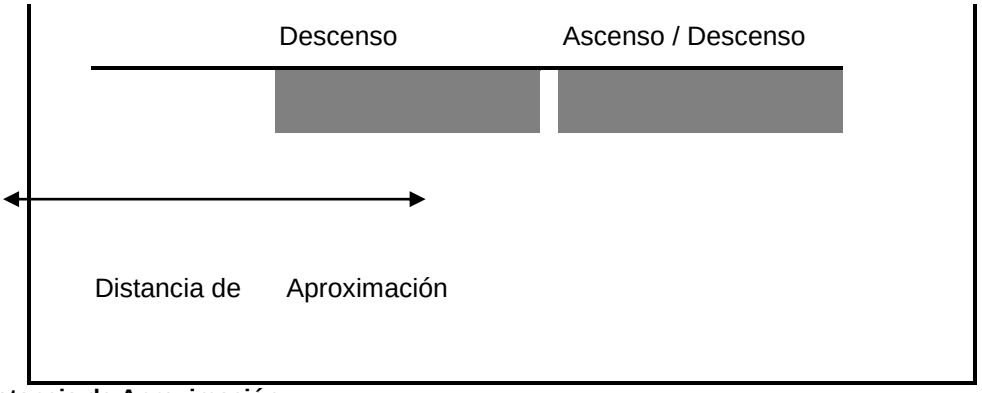


Figura 9. Distancia de Aproximación.

8.2.1.13.3 HORARIO DE DESPACHO DE LOS SERVICIOS TRONCALES Y ALIMENTADORES.

Los despachos de los servicios troncales y alimentadores se deben regir de acuerdo con la tabla horaria aprobada antes de la operación. La tolerancia de estos despachos no debe ser mayor a la mitad del tiempo del intervalo, por exceso o por defecto, de lo establecido en las respectivas tablas horarias.

8.2.1.13.4 TIEMPO DE ARRIBO DE LOS VEHÍCULOS A LA PLATAFORMA.

El arribo de los vehículos troncales a las estaciones de cabecera esta determinado por la regularidad de los tiempos de viaje para cada uno de los servicios y de la salida de los vehículos de los depósitos. El primer factor es complejo de controlar y depende principalmente del tiempo gastado por los vehículos en las estaciones y en los cruces semaforizados, mientras que el segundo depende del tiempo de viaje entre el estacionamiento de los vehículos y la plataforma correspondiente.

Los vehículos deben llegar a las estaciones de cabecera de acuerdo con el tiempo especificado de llegada. Sin embargo, puede que debido a la aleatoriedad de factores como la demanda de pasajeros y la llegada a los cruces semaforizados, entre otros, un vehículo troncal podría llegar adelantado o atrasado con respecto al tiempo especificado, situación que debe ser tratada como una contingencia, la cual es explicada en el numeral **8.2.1.13.7**

Los casos normales de operación por plataforma se presentan en la Figura 10 10. Allí se puede observar, los casos correspondientes a (i) carga de un vehículo que inicia la operación en un servicio, (ii) carga y

descarga de un vehículo en operación y (iii) llegada de un vehículo en operación mientras carga otro que inicia el servicio.

8.2.1.13.5 OPERACIÓN DE SERVICIOS EN PLATAFORMAS.

Cada servicio diametral que sale de una estación tiene su correspondiente servicio diametral que llega a la misma. Estos servicios tienen igual frecuencia. Estos servicios forman un par, el cual operará en la misma plataforma de tal manera que se facilite la operación en la estación.

Cuando un vehículo llegue a una estación y este asignado para operar otro servicio distinto al correspondiente que viene sirviendo, este deberá descargar los pasajeros en la plataforma correspondiente al servicio que va a prestar, siempre y cuando el tiempo de despacho no exceda el intervalo de tiempo correspondiente al definido por la frecuencia de servicio del período que va a operar, de lo contrario operará en la plataforma correspondiente al servicio que esta prestando.

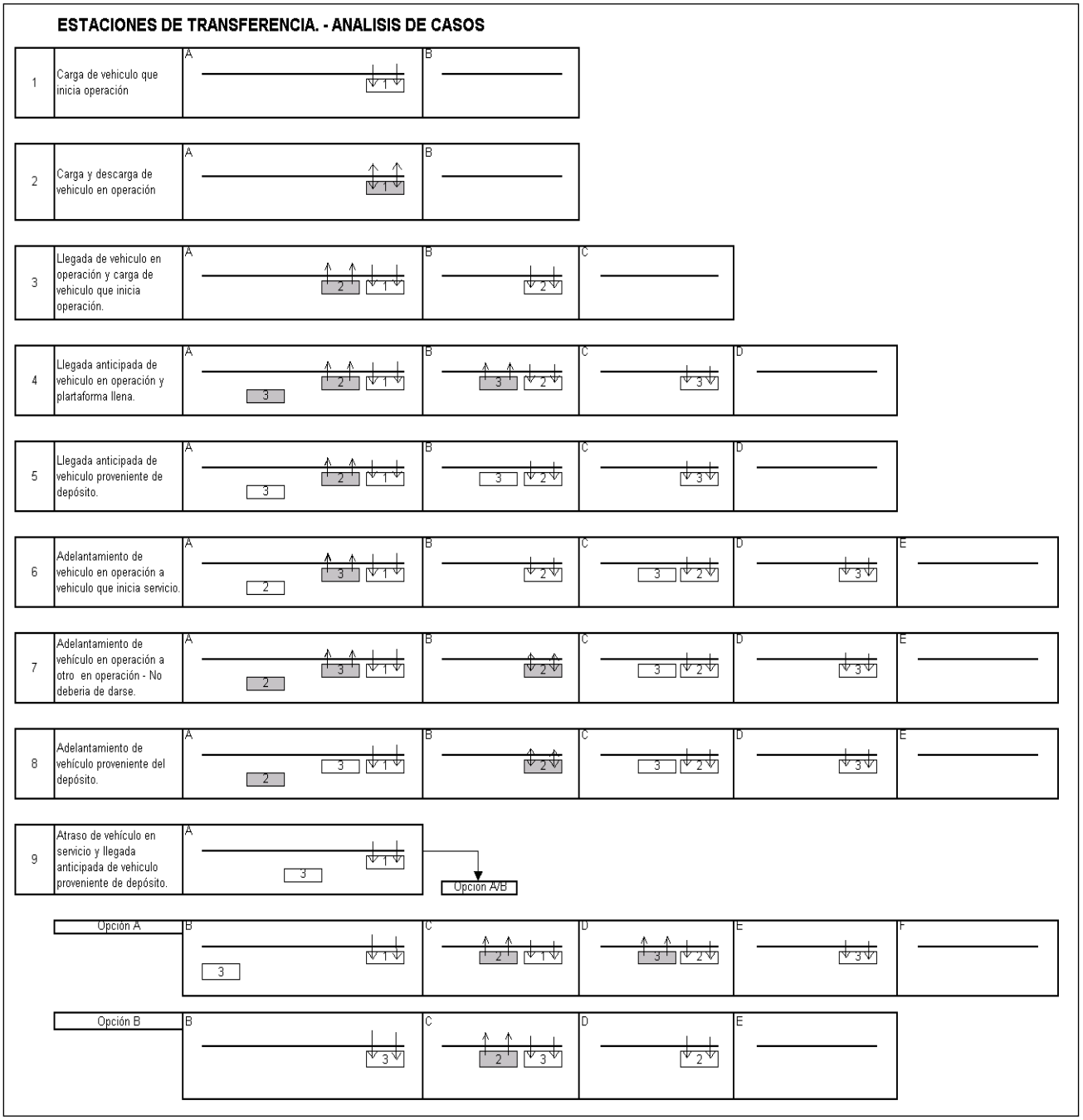


Figura 10. Operación de buses en plataforma

8.2.1.13.6 PRELACIÓN DE CIRCULACIÓN.

Dentro de las estaciones de cabecera se realizan diferentes movimientos vehiculares y peatonales que pueden o no ser conflictivos entre si. Las maniobras de acceso, salida y retorno de los vehículos troncales, alimentadores e intermunicipales, así como la distribución al interior de la estación entre las diferentes plataformas obligan a establecer un orden de prelación de los flujos.

El orden establecido de prelación de los flujos dentro de las estaciones es el siguiente:

(i) Flujos peatonales.

(ii) Flujos vehiculares de rutas troncales.

(iii) Flujos vehiculares rutas alimentadoras.

Esto significa que al confluir en una intersección flujos de peatones, de vehículos troncales y de vehículos alimentadores, la prelación de circulación la tendrá el flujo peatonal sobre los demás, es decir todos los vehículos cederán el derecho de paso a los flujos peatonales, mientras que los vehículos troncales tendrán derecho de paso sobre los vehículos alimentadores. Los vehículos alimentadores cederán el derecho de paso a los peatones y a los vehículos troncales.

8.2.1.13.7 CONTINGENCIAS.

- En caso que un vehículo llegue a una plataforma en un tiempo indeseado, este deberá seguir cada una de las instrucciones dadas por Centro de Control o por los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación.

8.2.2 OPERACIÓN EN ESTACIONES SENCILLAS E INTERMEDIAS.

Las estaciones sencillas son lugares ubicados sobre los corredores troncales, dotados de la infraestructura necesaria para permitir el acceso y salida de pasajeros hacia o desde los vehículos troncales. Las estaciones intermedias tienen solamente plataformas para rutas alimentadoras, en este caso el acceso a las rutas troncales se realizará por pasos peatonales que conectan el terminal con las estaciones sencillas de parada de las rutas troncales.

8.2.2.1 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.

- Acceso peatonal.
- Área de compra y carga asistida de tiquetes.
- Áreas de espera de pasajeros
- Áreas de circulación de pasajeros
- Zona de validación de tiquetes
- Puntos de parada
- Plataformas de carga y descarga de pasajeros

8.2.2.2 TIPOLOGÍA.

Las estaciones de parada están clasificadas en cuatro categorías. El dimensionamiento de cada categoría tiene en cuenta la demanda de pasajeros y la frecuencia de rutas que se detienen, por lo tanto cada categoría satisface diferentes rangos de servicios. La diferencia entre distintas tipologías esta determinada por el número de puntos de parada y el número de plataformas de cada punto de parada.

Los puntos de parada son espacios independientes de detención de los vehículos troncales en la cual esta dividido una estación. Las plataformas son puntos establecidos en donde un vehículo se detiene para realizar las maniobras de cargue y descargue de pasajeros. Una estación puede estar constituida por una o más puntos de parada, mientras que un punto de parada puede estar conformado por una o más plataformas. Lo anterior se puede ver más claramente en la Figura 11 11.

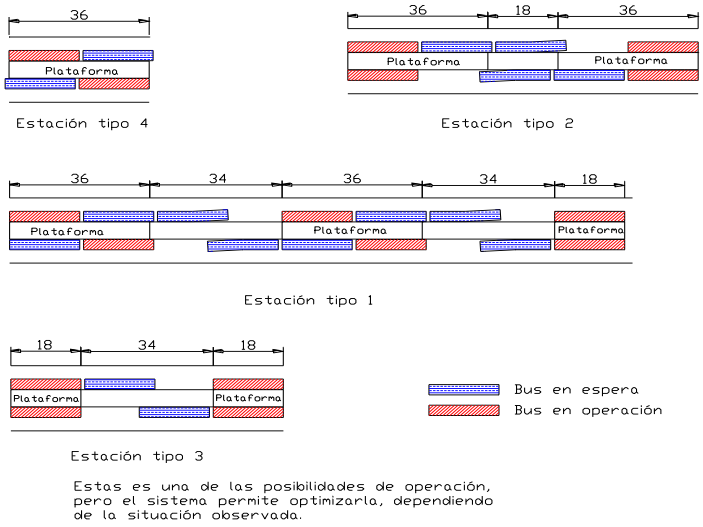


Figura 11. Operación de buses

8.2.2.2.1 ESTACIÓN TIPO I

Esta estación está compuesta por tres puntos de parada. La longitud total de la estación es de 188 m, divididos en una plataforma de 48 m, una de 40.8 m y una de 31.2 m mas una distancia entre plataformas de 34 m. Este tipo de estación está diseñado para satisfacer volúmenes de buses de más de 220 buses/hr-sentido. Para mayor detalle de las características técnicas de las estaciones sencillas, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO.

8.2.2.2.2 ESTACIÓN TIPO 2.

La estación tipo 2 tiene una longitud de 130 m que permiten la ubicación de dos puntos de parada con plataformas de 48 m cada uno y una separación de 34 m entre ellos. Esta longitud de plataformas facilita la operación de cargue y descargue de pasajeros de un vehículo mas la ubicación de dos buses en cola o eventualmente la operación de dos buses simultáneamente mas la ubicación de un vehículo en cola. La capacidad de esta tipología es 160 buses/hr-sentido. Para mayor detalle de las características técnicas de las estaciones sencillas, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO

8.2.2.2.3 ESTACIÓN TIPO 3.

Esta estación tiene dos puntos de parada con una plataforma cada uno por sentido. La longitud total es de 96.4 m. permitiendo la ubicación de dos plataformas de 31.2 m y una distancia de separación entre ellas de 34 m, logrando la acomodación de un bus en cola entre plataformas. Esta configuración tiene una capacidad de hasta 120 buses/hr-sentido. Para mayor detalle de las características técnicas de las estaciones sencillas, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO

8.2.2.2.4 ESTACIÓN TIPO 4.

Las estaciones Tipo 4 tienen una longitud de 48 m. y están compuestas por un punto de parada con una plataforma para ascenso y descenso de pasajeros en cada sentido de circulación, con la posibilidad de permitir la aproximación de un vehículo en cola. Sin embargo y eventualmente, es posible la operación simultánea de dos vehículos en cada punto de parada en cada sentido de circulación. Este tipo de estación satisface un máximo número de 80 buses / hr-sentido. Para mayor detalle de las características técnicas de las estaciones sencillas, remitirse al documento CARTILLA DE ESTACIONES SENCILLAS TRANSMILENIO

8.2.2.3 UBICACIÓN Y TIPO DE ESTACIONES.

Las estaciones contempladas en los corredores de la Autopista Norte, Avenida Caracas, Avenida Medellín (Calle 80), Calle 13, Américas, NQS (Norte-Quito-Sur), Avenida Suba, Carrera 10 y Calle 26 junto con su ubicación y tipología, se muestran en la siguiente tabla:

Ubicación	Nombre de la estación	Tipo de Estación
CALLE 80		
Transv 27	Polo	4
K 40	Escuela Militar	4
K 46 - K 47	Cr. 47	4
K 53	Cr. 53	4
K 60	Av. 68	4
Transv 67 bis	Ferias	4
Transv 69B	Boyacá	4
K 73A	Minuto de Dios	4

Ubicación	Nombre de la estación	Tipo de Estación
K 77 bis	Cr 77	3
K 81	Granja	4
K 86	Av. Cali	4
K 90	Cr. 90	4
K 94	Quirigua	4
K 96	Portal de la 80	Cabecera
CARACAS - Usme		
C 76 - C 74	Cl. 76	1
C 72 - C 70A	Cl. 72	1
C 69 - C 67	Flores	2
C 63 - C 60	Cl. 63	1
C 57 - C 54	Cl. 57	1
C 51 - C 49	Marly	1
C 45 - C 42A	Cl. 45	1
Av 39 - AvC 37	Av. 39	1
AvC34 - C 32	Profamilia	1
AvC 28 - C 26	Cl. 26	1
C 24 - C 22	Cl. 22	1
C 19 - C 17	Cl. 19	1
C 13 - C 11	Av. Jiménez	1
C 8 - C 6	Tercer Milenio	1
C 3 - C 2	Hospital	3
C 1 S - C 2 S	Hortúa	3
C 10 S - C 11*	Nariño	3
C 17 S - C 19 S	Fucha	3
C 19 S - Av. 1 Mayo*	Restrepo	3
C 27 S - C 28 S	Olaya	3
C 31 S - C 33 S*	Quiroga	3
C 36 S - C 41 S	Cl. 40 S	1
C 45 B S - Diag 46 S	Santa Lucía	2
K 16 S - K 15 S*	Socorro	3
K 12 S - K 11 S	Consuelo	3
K 9 - C 51 S	Molinos	2
Camino Fiscala	Portal de Usme	Cabecera

Ubicación	Nombre de la estación	Tipo de Estación
Av.Jiménez - K 7	Museo del Oro	4**
K3 - C 18	Las Aguas	4**
CARACAS - Tunal		
Calle 51 S	Biblioteca	4 D
Calle 56 Sur	Parque	4 D
Av. Boyacá	Portal del Tunal	Cabecera
AUTOPISTA NORTE		
C 80	Héroes	2
C 85	Cl. 85	2
C 90	Virrey	2
C 97 - C 100	Cl. 100	2
C 106	Cl. 106	2 D
C 116	Pepe Sierra	2
C 127	Cl. 127	2
C 128 B	Prado	2
C 137	Alcalá	2 D
C 142	Cl. 142	2 D
C 146	Cl. 146	3
C 152	Mazurén	3 D
C 160	Cardio Infantil	3 D
C 165	Toberín	3 D
C 172 - C 176	Portal del Norte	Cabecera
AMERICAS		
K10 - K13	Av. Jiménez	2
K16 - K17	De La Sabana	3
K21 - K23	San Facon - Cr. 22	2
K27 - K29	Ricaurte	1
K32 - K33	CDS - Cr. 32	3
K38 - K39	Zona Industrial	3
K41 - K43	Cr. 43	3
K46 - K47	Puente Aranda	3
K 53A - K 54	Américas - Cr. 53 A	2E
K 64 - K65	Pradera	3E
K 69C - K 70	Marsella	1E

Ubicación	Nombre de la estación	Tipo de Estación
K 71A - K71B	Mundo Aventura	2E
K 73 - K74BIS	Mandalay	2E
K 76 - K 80	Banderas	Intermedia
TV81 - TV86	Tv. 86	2E
Av.Cali - K23S	Biblioteca Tintal	2D
Av.Cali - Cl38S	Patio Bonito	2D
	Portal de las Américas	Cabecera
NQS		
C 87 - C 83	La Castellana	3D
C 76 - C 75	NQS - Calle 75	2E
C 72 - C 70	Av. Chile	1E
C 63J - C 63E	Simón Bolivar	2
Dg 57 - C 58	Coliseo	2
C 56 - C 54	El Campín	2
C 48 - C 46	U. Nacional	2
C 35A	Av. El Dorado	4
C 24 - C 22B	CAD	3
C 17A - C 17	Paloquemao	2
C 13 - C 10	Ricaurte	1
C 6A	Comuneros	2
C 1C Bis	Santa Isabel	2
K 37 (Autopista del Sur)	SENA	3
Diag 26 Sur	NQS - Calle 30 Sur	3
K 39A	NQS - Calle 38 A Sur	3
K 43	General Santander	Intermedia
K 48	Alqueria	3
K 54A	Venecia	3
K 60	Sevillana	3
K 64B	Madelena	3
K 72	Perdomo	3
K 80	Portal del Sur	cabecera
SUBA - CALLE 100		
Av. Suba - Av. Cali	Portal de Suba	Cabecera
K 98A / C 142	La Campiña	3

Ubicación	Nombre de la estación	Tipo de Estación
K 90	Suba - Tv. 91	3
TV 84A	21 Angeles	3
C 136A	Gratamira	3
	Suba - Av.Boyacá	3
C 127A	Niza-Calle 127	3
C 121	Humedal Córdoba	3
C 110 / TV 48	Shaio	3
C 106 / TV 44B	Puente largo	3
C 103 / TV 42A	Suba - Calle 100	3
C 95 / K 38A	Calle 95	3
C 90	Río Negro	3
C 82	San Martín	3
CARRERA 10		
C 31 Sur	Portal de Oriente	Cabecera
C 27 Sur	Calle 27 Sur	3
Av. 1 de Mayo	Avenida 1 de Mayo	3
C 11 Sur	Calle 11 Sur	3
C 2 Sur	Policarpa	3
C 1	Ciudad Salud	3
C 6	Cr 10 - TercerMilenio	3
C 11 – C 13	San Victorino	1
C17 – C 19	Ciudad de Lima	2
C 24	San Diego	3
C 31	Centro Internacional	3
CALLE 26		
C 96	Portal de Occidente	Cabecera
K 80	Modelia	3
K 75 A	Avenida Boyacá	3
Tv 69 C	Avenida Constitución	3
K 68 C	Salitre	3
K 66	Avenida 68	3
Tv 48	CAN	3
K 53	Gobernación	3
Tv 39	Transversal 39	3

Ubicación	Nombre de la estación	Tipo de Estación
K 42	Corferias	3
K 36	Universidad Nacional	2
K 30	CAD-NQS	2
K 25	Renacimiento	2
K 3	Calle 22	3

8.2.2.4 DISTRIBUCIÓN DE SERVICIOS.

Dado los niveles de demanda y de oferta de transporte contemplados para los servicios troncales en el Sistema Integrado de Transporte Público, se hace necesario distribuir la operación de embarque y desembarque de pasajeros en varios puntos de parada.

El criterio tenido en cuenta para la distribución de los servicios en cada punto de parada es el siguiente:

Los servicios se distribuyen primordialmente por destino final, tratando de balancear las frecuencias de llegada entre un sentido y otro, esto para tratar de mantener una densidad uniforme de usuarios en la estación, excepto en los siguientes casos:

- Cuando existe un desbalance en el número de vehículos que paran en cada punto.
- Cuando todos los vehículos tienen el mismo destino y existen varios puntos de parada.

En estos casos se puede segregar por tipo de servicio o simplemente trasladando servicios de una sub-parada a otra.

8.2.2.5 TIEMPO DE PERMANENCIA DE LOS VEHÍCULOS EN LAS PLATAFORMAS.

Para optimizar la capacidad de las estaciones y minimizar la probabilidad de formación de colas, es necesario definir el tiempo máximo de permanencia de los vehículos en las estaciones. Este tiempo máximo de permanencia de un vehículo troncal en una estación, en el cual hay operación de descenso y ascenso de pasajeros, se tiene estimado aproximadamente en 25 segundos, siempre y cuando no haya usuarios en la zona de las puertas del vehículo.

8.2.3 VEHÍCULOS EN MARCHA

Los corredores exclusivos asignados a los servicios troncales, están dotados de la infraestructura necesaria para proporcionar calzadas exclusivas de circulación para la operación de los vehículos de alta capacidad y en algunos casos carriles con prioridad de circulación.

8.2.3.1 CARRILES EXCLUSIVOS.

Son los carriles ubicados en las calzadas centrales, al lado y lado del separador central de la vía; estos pueden ser de dos carriles continuos o un carril continuo de circulación con carril adicional para permitir el sobrepaso de vehículos que estén realizando la maniobra de ascenso y descenso de pasajeros en tramos de estaciones, Esta calzada es separada a través de un elemento físico de las otras calzadas de circulación del tráfico mixto.

En estos carriles transitan en forma exclusiva los vehículos articulados y biarticulados, de alta capacidad, asignados para la operación de los servicios troncales definidos por TRANSMILENIO S.A.

8.2.3.2 CARRILES CON PRELACIÓN DE CIRCULACIÓN.

Son los carriles asignados para la operación de los vehículos de alta capacidad asignados a los servicios troncales, los cuales tienen prelación de circulación sobre los otros vehículos. La prelación está establecida a través de señalización horizontal y vertical.

Pueden transitar preferencialmente por este carril los vehículos articulados y biarticulados, asignados a la operación de los servicios troncales definidos por TRANSMILENIO S.A., junto con aquellos vehículos privados que por razones estrictamente necesarias, deban tomar este carril para realizar maniobras de giros o de ingreso a cualquier predio en particular donde no se posea la exclusividad de los carriles.

8.2.3.3 CALZADAS DE TRÁFICO MIXTO.

Son las calzadas vehiculares contiguas a los carriles exclusivos destinadas para la circulación de automóviles, taxis, vehículos de carga y otros vehículos diferentes a los vehículos troncales asignados al Sistema Integrado de Trasporte Público.

En caso de bloqueo en los carriles exclusivos de vehículos troncales, esta calzada de tráfico mixto eventualmente puede ser utilizada por los vehículos troncales, caso en el cual éstos últimos tendrán prioridad de circulación.

La circulación de los vehículos troncales en las calzadas de tráfico mixto se hace bajo las siguientes normas de obligatorio cumplimiento:

- Se prohíbe el parqueo de vehículos sobre la vía y andenes a excepción de aquellas zonas previamente destinadas para ello.
- Los vehículos de carga únicamente podrán circular por estos carriles en los horarios establecidos para ello.
- Respetar los semáforos, cruces peatonales y las normas de tránsito establecidas.

8.2.4 PRELACIÓN DE CIRCULACIÓN Y VELOCIDAD EN EL SISTEMA.

8.2.4.1 PRELACIÓN DE CIRCULACIÓN

Tienen prelación de circulación sobre todos los demás flujos presentes, el flujo peatonal. Todos los vehículos cederán el paso al peatón, tanto en pasos autorizados como eventualmente no autorizados que este pueda utilizar. Los pasos peatonales están completamente identificados siendo de dos tipos: pasos a desnivel y pasos a nivel a través de semáforos. Es obligación del peatón respetar las indicaciones dadas por los semáforos y autoridades.

Luego de los flujos peatonales, la prelación la tienen los buses articulados y biarticulados asignados al Sistema Integrado de Transporte Público, tanto en las calzadas exclusivas como en las calzadas de tráfico mixto.

Después de los flujos peatonales y de los buses articulados y biarticulados, la prelación la tienen los demás vehículos de tráfico mixto que circulan por el corredor.

La prelación en las calzadas exclusivas la tiene el carril derecho. Este carril derecho deberá ser utilizado por los servicios expresos preferencialmente. Cuando se efectúe un cambio de carril, entre el derecho e izquierdo o viceversa, es obligación del conductor accionar las respectivas luces indicativas que informe claramente la maniobra a realizar.

El sobrepaso de los vehículos articulados y biarticulados lentos por los otros buses articulados y biarticulados debe realizarse utilizando el carril derecho. El vehículo troncal que esté realizando el sobrepaso tiene prelación sobre el vehículo que es sobrepasado.

Prelación en cruces semaforizados. La prelación de paso de los distintos flujos que convergen a una intersección está regulada por el semáforo, el cual indicará cual de los flujos tiene el derecho de vía.

Prelación en pasos a nivel férreos. La prelación de paso en los pasos a nivel férreos que convergen con vías troncales o utilizadas por los servicios públicos la tienen los trenes, razón por la cual los vehículos troncales y no troncales deben dar cumplimiento a la reglamentación vigente y a la señalización existente, y transitar con extrema precaución.

8.2.4.2 VELOCIDAD.

La velocidad máxima de operación para todos los vehículos objeto del presente Manual, es de 60 Km./hr.

Todos los vehículos que transiten dentro de los portales (troncales, alimentadores, o de otros operadores) están obligados a desplazarse en su interior a la máxima velocidad de 20 Km./h establecida en la señalización horizontal y vertical cada uno de ellos; igual obligación existe para el tránsito de los vehículos troncales o alimentadores por zonas escolares o zonas especiales que posean la señalización establecida por la autoridad competente en la que se indique una restricción de velocidad máxima.

8.2.4.3 TIEMPOS DE VIAJE.

Los tiempos de viaje de los servicios varían con respecto a la hora del día y al día de la semana y con respecto a este parámetro se realiza el dimensionamiento de la flota para cada uno de los servicios, así como la programación de la tabla horaria, en la cual se establecerá el tiempo estimado de llegada.

Existen varios factores que afectan los tiempos de viaje, tales como las condiciones del tiempo, la programación de los semáforos, la variación de la demanda, las características propias de cada conductor, el estado de la vía y el grado de ocupación de las calzadas, así como las condiciones del trafico en general.

Los vehículos, deberán cumplir con los tiempos de viaje establecidos.

8.2.4.4 CIRCULACIÓN POR LAS CALZADAS EXCLUSIVAS.

Las calzadas exclusivas de circulación para los vehículos troncales pueden estar dotadas de un carril o de dos carriles.

8.2.4.4.1 CALZADAS EXCLUSIVAS DE UN CARRIL.

Todos los vehículos articulados y biarticulados de los servicios troncales que pertenecen tanto a los servicios corrientes como expresos operaran en este. Cuando se llega a tramo de estación, en donde exista un carril adicional de sobrepaso, los vehículos que se detienen deben salir del carril de circulación y estacionar en la plataforma correspondiente para realizar la operación de ascenso y descenso. Una vez realizada esta operación, los vehículos deben incorporarse al carril de circulación, cediendo la vía a los vehículos que no se detuvieron en la estación y que circulan por este carril.

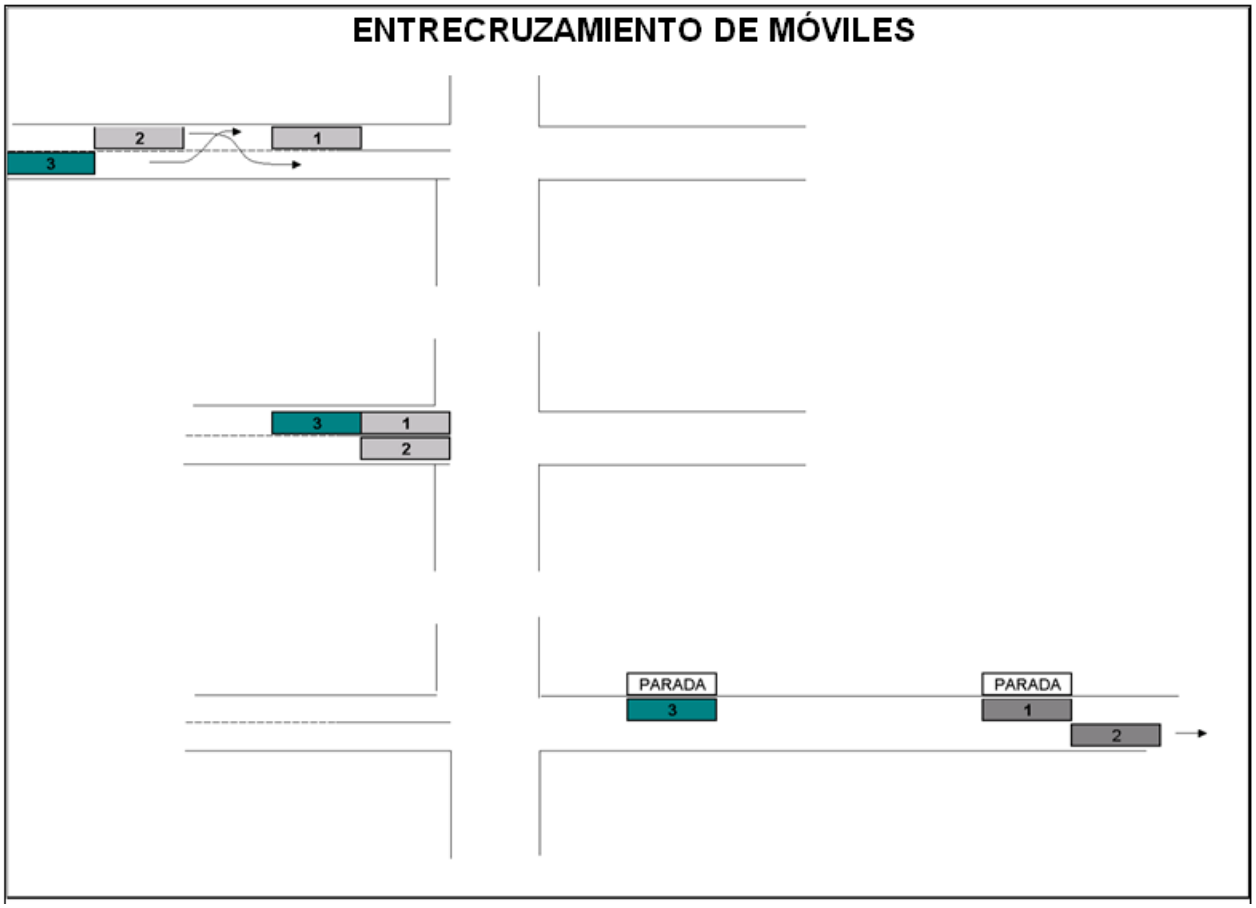


Figura 12. Circulación por las calzadas

8.2.4.4.2 CALZADAS EXCLUSIVAS CON DOS CARRILES.

Operación en tramos de estaciones. Los vehículos que realizan la operación de ascenso y descenso de pasajeros deberán estacionar frente a las plataformas correspondientes en el carril izquierdo. El carril derecho es usado para el sobrepaso de los otros vehículos. El carril derecho es usado preferencialmente por los vehículos que pertenecen a los servicios expresos y no se detienen en esa estación en particular.

- Operación en tramos de no estaciones. Estos tramos deben ser usados para el entrecruzamiento de los vehículos troncales los cuales deben ubicarse en su carril correspondiente de acuerdo con la próxima parada. Los vehículos que se detienen en el primer punto de parada después de un cruce semaforizado, deben estar situados en el carril izquierdo antes del cruce.

8.2.4.5 MANIOBRAS Y PRACTICAS NO AUTORIZADAS

Las siguientes maniobras no están autorizadas para ser realizadas por los conductores:

- Operar el vehículo con abolladuras o impactos visibles. Se definirá con los Profesionales encargados de los vehículos un tiempo prudencial para el arreglo de estas.
- Operar el vehículo con inadecuado funcionamiento o daño de las puertas y escotillas de emergencia.
- Interrumpir los cruces semafóricos por saturación de la estación.
- Utilizar un conductor que no esté portando su certificación de entrenamiento expedido por la empresa operadora.
- No usar el uniforme por parte del conductor.
- Mantener activo un conductor cuya remoción haya sido solicitada por TRANSMILENIO S.A.
- Conducir peligrosamente o bruscamente el vehículo con relación al frenado y al arranque poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros.
- Rehusar el transporte a pasajeros sin motivo determinado en el reglamento del transporte.
- Maltrato verbal o físico hacia los pasajeros (con referencia al conductor).

- Fumar o comer en el interior del vehículo (con referencia al conductor). Lo que causa el cobro de una multa al operador.
- Cobrar tarifa a los pasajeros, en el interior de los vehículos en los servicios.

8.2.4.6 OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE LOS VEHICULOS TRONCALES.

Los conductores de vehículos asignados al servicio troncal tienen las siguientes obligaciones.

8.2.4.6.1 ANTES DE INICIAR EL SERVICIO.

- Encender la Unidad Lógica y todos los equipos necesarios para la gestión adecuada de la operación del bus.
- Asignarse en la Unidad
- Conocer con exactitud las estaciones y/o paraderos de la ruta y/o servicio que se presta.
- Conocer el tiempo de paso por las estaciones.
- Verificar el rutero. Esta información deberá corresponder con el servicio que va a prestar.
- Conocer la velocidad a la cual deberá circular en tramos de no parada.
- Estacionar en la plataforma, estación y/o paraderos correspondientes al servicio y en el sitio apropiado.
- Salir a prestar servicio de acuerdo con el tiempo especificado.

8.2.4.6.2 DURANTE EL SERVICIO.

- Propender por el estricto cumplimiento del tiempo de paso entre estaciones y/o paraderos asignados a la ruta y/o servicio.
- No permanecer más del tiempo indicado en las plataformas y/o paraderos asignados a la ruta y/o servicio.
- Parar en las estaciones y/o paraderos correspondientes asignados a la ruta y/o servicio.
- Utilizar correctamente las plataformas y sitios de espera.

- No sobrepasar a los vehículos del mismo servicio durante la operación sin permiso previo por parte del Centro de Control y/o personal en vía.
- Atender las instrucciones del centro de control y/o personal operativo en vía.
- Respetar las luces direccionales de los vehículos que le anteceden.
- Respetar las normas de tránsito.
- Informar al centro de control todas las contingencias (Hecho, situación o circunstancia inesperada aunque previsible, constitutivo de siniestros o daños que afectan la normal y adecuada prestación del servicio.) presentadas.
- Estacionar en la plataforma correspondiente en la terminal de destino.

8.2.4.7 OBLIGACIONES DE LOS PASAJEROS Y/O USUARIOS DEL SITP

- Determinar el tipo de servicio(s) con sus respectivas paradas que se acomoda con su deseo de viaje.
- Esperar los vehículos de transporte público en los lugares especificados.
- Respetar a los demás usuarios y a los personal que presta servicio en el sistema y no agredirlos ni verbal ni físicamente
- Despejar las puertas de acceso de los vehículos que prestan el servicio.
- Los pasajeros que embarcan deben ceder el paso a los pasajeros que desembarcan los vehículos que prestan el servicio.
- Identificar con anticipación el sitio de descenso y estar presto a desembarcar.
- Acceder al vehículo de manera ordenada y respetando la fila de ingreso y permitiendo la salida a los usuarios que descienden del mismo.
- No hablar con el conductor.
- Respetar los sitios de parada.
- Circular en los accesos de las estaciones.
- Cuidar los vehículos y reportar cualquier acción inadecuada o vandálica en contra del mismo por parte de cualquier persona que los utilice para su transporte.

- Ceder las sillas azules a personas de la tercera edad, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.
- Hablar de manera correcta a otros pasajeros.
- No fumar o correr dentro del Sistema (estaciones, paraderos, buses y demás sitios que pertenezcan al sistema).
- No llevar elementos riesgosos que puedan generar algún riesgo a los usuarios del sistema.
- No incomodar a los demás pasajeros con paquetes o maletas.
- Permitir el acceso de manera preferencial a personas en silla de ruedas y/o con algún tipo de discapacidad.
- Liberar el espacio de la silla de ruedas cuando se necesite.

8.2.4.8 OBLIGACIONES CONDUCTORES QUE TRANSITAN POR CALZADAS CON TRÁFICO MIXTO

- Transitar por las calzadas especificadas para este tipo de vehículos.
- Por ningún motivo transitar por las calzadas exclusivas para servicios troncales.
- Ceder el paso a los vehículos troncales, cuando estos eventualmente tomen la calzada de tráfico mixto.
- Respetar las normas de tránsito.

8.2.4.9 OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE ALIMENTADORES/ZONALES Y AUXILIARES.

- Ingresar a las estaciones y/o paraderos por las calzadas establecidas para tal fin.
- Realizar la operación de ascenso y descenso de pasajeros en las estaciones intermedias de transferencia, paraderos y demás solamente en los lugares establecidos, acorde con el número de identificación de la ruta.
- No permanecer más del tiempo indicado en las plataformas y/o paraderos establecidos.
- Por ningún motivo circular por las calzadas exclusivas para los vehículos troncales salvo autorización previa por parte del ente gestor.

8.2.4.10 OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE SERVICIO INTERMUNICIPAL

- Cobrar la tarifa con el descuento establecido entre TRANSMILENIO S.A. y las empresas de transporte Intermunicipal en los casos que aplique.
- Obedecer todas y cada una de las instrucciones impartidas por el personal operativos que disponga el ente gestor o quien éste delegue para tal fin.
- Ingresar a las estaciones y/o paraderos por las calzadas establecidas para tal fin.
- Identificar los vehículos debidamente.
- Realizar la operación de ascenso y descenso de pasajeros en los portales, estaciones y/o paraderos solamente en los lugares establecidos, acorde con el número de ruta.
- No permanecer más del tiempo indicado en las plataformas, estaciones y/o paraderos establecidos.
- Por ningún motivo circular por las calzadas exclusivas para los vehículos troncales.

8.2.4.11 OBLIGACIONES DEL PERSONAL DE RECAUDO

- La procura, custodia, distribución y control de las tarjetas inteligentes que permitan el uso del Sistema Integrado de Transporte Público
- Garantizar el acceso al Sistema en condiciones de libertad de acceso para los usuarios
- Venta de Tarjetas y una adecuada atención a los usuarios.
- Recaudar, transportar, concentrar y conciliar del efectivo y de las transferencias electrónicas.
- Consignar y/o abonar de la totalidad de los valores recaudados por la venta de pasajes para el uso del Sistema, en la cuenta señalada por TRANSMILENIO S.A. o por la administradora fiduciaria de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Público.
- Garantizar la prestación del servicio de recaudo y venta de pasajes, en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad de los usuarios, con la permanencia y continuidad que determine TRANSMILENIO S.A.
- Abrir y cerrar en general las estaciones que se le entreguen en concesión, de acuerdo con las necesidades, condiciones y niveles del servicio previstos en el contrato.

- Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial necesarias para el desarrollo de la actividad del recaudo, establecer los controles internos que permitan verificar su adecuado cumplimiento, y asumir los riesgos de salud y profesionales que se deriven de su inobservancia para las personas que se vinculen de manera directa o indirecta al desarrollo de la operación.

- Crear mecanismos estrategias y planes de mercadeo que permitan difundir y dar mayor acceso a los usuarios hacia el Sistema Integrado de Transporte Público.

- Adoptar la imagen corporativa del Sistema Integrado de Transporte Público.

8.3 SISTEMA DE CONTROL DE LA OPERACIÓN

El sistema está basado en la integración de un sistema de posicionamiento satelital **GPS**, con un sistema de transmisión de datos inalámbrico que realiza la transmisión de datos a un centro de control de la operación donde se concentra la información.

Los vehículos están equipados con una unidad lógica, e igualmente con un equipo encargado de enviar la información de posición del vehículo al centro de control, utilizando una red de comunicaciones. Los datos son enviados de acuerdo a reglas previamente definidas, o a solicitud del centro de operaciones.

Una vez se tiene la información de la posición de los vehículos en el centro de control, con ayuda de un software especializado y utilizando sistemas para el despliegue gráfico de datos, se supervisa de manera permanente el comportamiento de la flota de vehículos.

La precisión del sistema permite verificar no sólo las longitudes de los recorridos y la distancia total acumulada por cada bus, sino también el itinerario realizado y el cumplimiento de los puntos de parada con su respectivo tiempo de cargue y descargue.

De igual forma el sistema permite ajustar el itinerario de los vehículos en tiempo real e informar a un conductor en particular si no se encuentra cumpliendo con el horario establecido.

Toda la información del comportamiento de la flota se archiva para elaborar las planillas de pago a los diferentes operadores, y para retroalimentar el sistema de planeación y optimización de la operación.

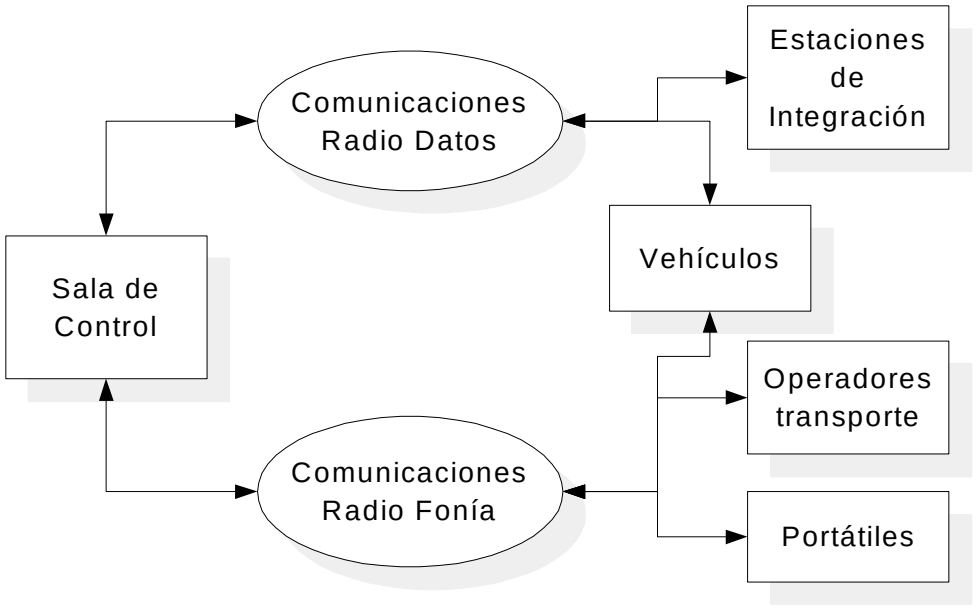
Con la implantación de un sistema automático de control bajo las condiciones anteriormente descritas, la empresa de gestión tiene una herramienta que permite tener un alto control de la operación y verificar el

cumplimiento exacto de los itinerarios y condiciones de servicios establecidas a la operación, maximizando así la eficiencia del sistema y prestando un mejor servicio al usuario.

Para que el sistema sea eficiente y disminuya los tiempos de desplazamiento mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y la competitividad de Bogotá se requiere el fiel cumplimiento de los servicios programados y la sincronización horaria de todo el sistema. En el Centro de Control de TRANSMILENIO S.A. se tiene un reloj digital de precisión, en formato de hora, minutos y segundos; la hora de este reloj es registrada por todos los agentes del sistema.

8.3.1 FUNCIONAMIENTO

- TRANSMILENIO S.A., cuenta con un centro de control "espejo", donde converge la información del SIRCI, para poder ejercer sus funciones de planeación y control global de la operación.
- La operación del centro de control troncal es realizada por TRANSMILENIO S.A. , el cual coordina con los centros de control zonales por intermedio de personal que ubique el gestor en los distintos centros de control zonales, lo anterior con el fin de que las acciones operativas sean coherentes los casos en que se relacionen la operación de varias zonas y troncales del SITP.
- Los concesionarios de operación zonal operan el centro de control zonal de su zona y coordinan con el centro de control troncal.
- TRANSMILENIO S.A. cuenta con Sistema de Programación y Control (SPC) que soporta la operación y permite un muy buen nivel de automatización de los procesos de control con altos niveles de seguridad, eficiencia e integridad de la información y a través del cual se realizan labores de rediseño y planificación para optimizar el desempeño del sistema, cuyos elementos fundamentales se muestran en el siguiente diagrama.



- El Centro de Control (Sala de Control), que es parte fundamental del SPC, se constituye como la primera autoridad en la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y en campo cuenta con el apoyo de los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación y los Auxiliares de Infraestructura y Concesiones que ejercerán la vigilancia y control de las diversas acciones que requieran ser ejecutadas; adicionalmente la marcha de los autobuses y sus maniobras deben efectuarse de acuerdo con la programación establecida.

A continuación se describen de forma general el soporte a la operación a través del personal en campo y del SPC.

8.3.1.1 PERSONAL EN CAMPO

El personal de operaciones en campo vela por el cumplimiento de la programación, la calidad del servicio, la imagen del sistema, la seguridad de los pasajeros, la entrega de información oportuna a los conductores en los casos que se requiera y la información en caso de irregularidades, entre otros.

A continuación se relaciona de forma general este personal de apoyo a la operación que se constituirá en la presencia de la organización a lo largo del Sistema, para mayor detalle de las funciones y responsabilidades de cada cargo se puede consultar el procedimiento para cada una de sus funciones.

8.3.1.1.1 AUXILIARES OPERATIVOS DE INSPECCIÓN DE LA OPERACIÓN.

Son quienes supervisan el funcionamiento operativo de todos los vehículos en las estaciones y las vías del Sistema.

8.3.1.1.2 AUXILIARES DE FLOTA Y MANTENIMIENTO

Son quienes están encargados de realizar las pruebas, inspecciones y las evaluaciones necesarias para determinar si un vehículo cumple con los estándares y normas de calidad exigidos por TRANSMILENIO S.A. para la prestación del servicio en el SITP.

8.3.1.1.3 AUXILIARES DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES

Encargados de vigilar que los concesionarios de terminales, publicidad, paraderos y demás infraestructura cumplan con los acuerdos establecidos en los contratos y con las normas, reglas y los estándares exigidos por TRANSMILENIO S.A. y por las entidades Distritales o Nacionales.

Además están encargados de realizar las inspecciones de la infraestructura del sistema, reportar los daños que se presenten y prevenir sobre posibles daños futuros, vigilar que las acciones de corrección o prevención de los daños en la infraestructura recomendada por la entidad se estén llevando a cabo y reportar las anomalías detectadas a los encargados de la misma.

8.3.2 SISTEMA DE PROGRAMACIÓN Y CONTROL (SPC)

8.3.2.1 FUNCIONALIDAD DEL SPC.

El SPC está conformado básicamente por los siguientes módulos funcionales a través de los cuales se lleva a cabo el control automático de la operación:

- Módulo de Programación operativa
- Módulo de Control
- Módulo de recolección de datos
- Módulo de comunicación de voz y datos

El objetivo del módulo de programación operativa es optimizar la definición de horarios de los servicios con base en los siguientes parámetros operacionales: variación de demanda, mínimo tamaño de la flota, mínima posibilidad de saturación de estaciones y/o paraderos, distribución equitativa de kilómetros por operador, asignación de autobuses para los servicios

- El módulo de programación operativa cuenta con las funciones y capacidades que se relacionan a continuación.
- La manipulación de los elementos de la red de transporte público.
- La manipulación de los tiempos de viaje, de estadía y de permanencia.
- Permitir el manejo y obtención de los siguientes datos, como mínimo:
- Las características de los servicios atendidos por cada operador troncal y zonal.
- Las características particulares de la operación de los servicios troncales.
- Las características particulares de la operación de los servicios no troncales.
- El análisis de las muestras de tiempos reales de recorrido, tomadas del sistema de control de flota.
- La manipulación de servicios en lo referente a: definición de frecuencias de despacho, programación de servicios de forma individual, definición de servicios a partir de otros previos, programación de servicios diametrales de vuelta, almacenamiento y recuperación de versiones de programación de servicios, sincronización de rutas.
- El manejo de la oferta de flota.
- Habilitar la posibilidad de incluir diversos tipos de parada dentro de las rutinas de servicio.
- La verificación de las siguientes funcionalidades, cálculos y productos como mínimo:

- El número de vehículos por tipo de servicio requeridos para satisfacer un rango de frecuencias, establecido por TRANSMILENIO S.A. con la ayuda de por una aplicación de planificación de transporte, para cada servicio y franja horaria de cada día especifico de operación.

- Los itinerarios para cada servicio en cada franja horaria para los días hábiles, y para los días sábados, domingos y festivos.

- Las rutinas de servicios de un día específico para cada uno de los vehículos de cada uno de los operadores, entendida esta funcionalidad como la asignación de los vehículos disponibles de cada operador en cada uno de los despachos correspondientes, a los servicios atendidos por el operador de acuerdo con la frecuencia especificada.

- El cálculo de los tiempos de llegada y salida que se asignarán a cada uno de los vehículos alimentadores en cada una de las estaciones de integración.

- La determinación de la tabla horaria de cada servicio para cada una de las estaciones atendidas.

- El cálculo del número de kilómetros programados para cada vehículo, por cada operador.

- La identificación de la velocidad promedio por servicio, calculada en función de las diferentes posibilidades que se verifiquen, tales como su discriminación por vehículo, su discriminación por el conjunto de vehículos que integran la flota de cada operador, o su cálculo como un promedio total respecto de la operación de todo el Sistema en conjunto.

Nota: El ente gestor se reserva el derecho a incluir nuevas funcionalidades a incorporar por el concesionario del SIRCI que redunde en mejores prestaciones y herramientas para la programación y control de la operación.

- La aplicación está en la capacidad de realizar la programación operativa, teniendo en cuenta al menos la variabilidad de los siguientes elementos: servicios por operador, número de operadores, estacionamiento de los vehículos de cada operador, localización de los puntos de inicio y fin de los recorridos, tiempo de permanencia de vehículos troncales y alimentadores en las estaciones de cabecera, número de vehículos que arriban a un mismo punto de parada de una estación, ubicación de patios para cada operador, autobuses designados a varios servicios.

- El módulo de programación operativa recibe retroalimentación del módulo de control de la operación sobre el tiempo de recorrido real realizado por cada vehículo entre diferentes

estaciones y/o promedio entre las mismas. Con esta información, se tiene la posibilidad de revisar la programación de un servicio, para lo cual la aplicación recalcula los nuevos tiempos de recorrido entre estaciones, así como el nuevo número de vehículos e itinerarios requeridos para períodos posteriores.

8.3.2.2 FUNCIONALIDAD DEL MÓDULO DE CONTROL DE LA OPERACIÓN

El módulo de control de la operación tiene las funcionalidades que se describen a continuación.

8.3.2.2.1 La aplicación interactúa bidireccionalmente con la aplicación de programación operativa, previene, detecta, corrige y registra las excepciones que se presentan durante la operación, corrige los itinerarios de los vehículos de una ruta en caso de pérdida de la adherencia horaria, despacha o retira vehículos según el criterio del controlador de rutas, recopila y registra la información necesaria para la evaluación del desempeño y pago de los operadores

8.3.2.2.2 La integración de este modulo con la aplicación de programación operativa permite:

- La importación automática de las rutas y servicios
- La importación de los códigos de los vehículos y sus características
- La exportación de resultados operacionales de tiempo de recorrido entre puntos definidos de los servicios y servicios despachados

8.3.2.2.3 La integración con el control de los vehículos troncales incluye las siguientes funcionalidades:

- La identificación de los códigos de los conductores de los buses.
- La activación y desactivación manual del despliegue de la localización de un vehículo o grupo de vehículos en un mapa cartográfico con transmisión de comandos remotos a la unidad lógica de los vehículos en caso que se requiera.
- La definición de la frecuencia de transmisión de localizaciones, habilitada sólo para usuarios administradores o de alto nivel.
- Un mapa cartográfico con funciones de "zoom in" y "zoom out". El nivel de detalle más profundo permite ubicar de manera clara los vehículos en una estación.

- Un mapa esquemático de las rutas con la posibilidad de mostrar los vehículos en ella.

- Una función de *"map matching"* automático para vehículos detenidos, que corrige el error de a lo sumo de 10 metros en el mapa cartográfico.

- El protocolo de apertura de sesión cuando la unidad lógica del vehículo se enciende.

- La facilidad de ingresar vehículos no planificados con anticipación y capacidad de cargar la información requerida en la unidad lógica para propósitos de control.

- El retiro de vehículos de rutas de manera diferente a la planificada, y el cierre del seguimiento de éstos.

- La localización del vehículo en tiempo real cuando se presente una excepción. en este caso se identificará la excepción y activarán procedimientos en línea específicos a las excepciones para resolverlas. Estas excepciones podrán, de acuerdo al diseño específico del proveedor, definirse y estar integradas con el manejo de excepciones de las unidades lógicas a bordo de las rutas troncales y/o no troncales.

8.3.2.2.4 Los eventos que son identificados por el módulo de control de la operación son por lo menos los siguientes:

- Inicio del servicio por parte del vehículo troncal y/o no troncal.

- Apagar de manera abrupta el sistema de identificación y equipos que permiten el control de la operación.

- Finalización del servicio por parte del vehículo troncal y/o no troncal.

- Omisión no autorizada de una estación en la que debía detenerse.

- Parada no autorizada del vehículo en una estación y/o paradero definido dentro de una ruta.

- Paradas no contempladas dentro del itinerario tanto en estaciones como en paraderos definidos de una ruta.

- Activación de la alarma de pánico por parte del conductor del vehículo troncal.

- Velocidad instantánea superior a la velocidad máxima permitida en un tramo del servicio.

- Exceso de permanencia en una estación y/o paradero por parte del vehículo
- Desviaciones de la ruta no autorizadas.
- Retraso o adelanto en el recorrido del servicio por uno o varios vehículos que cubren el recorrido.
- Cambios sustanciales en la demanda de pasajeros comunicado por el sistema de recaudo para el sistema troncal.
- Saturación de vehículos en una estación, paradero y/o en las intersecciones.

8.3.2.2.5 La integración, el control y el registro de llegada y salida de los vehículos alimentadores de las estaciones intermedias, incluye:

- La identificación, a solicitud del controlador, de la cantidad de vehículos en el interior de una estación en un momento determinado, para cada operador y cada ruta.
- La identificación, a solicitud del controlador, de la correspondencia entre el número de vehículos alimentadores en una estación de integración y para un período de tiempo predefinido, y el número previsto por el módulo de programación operativa.
- El despliegue de eventos que relacionan la adherencia de los vehículos alimentadores.
- La detección para franjas horarias definidas por TRANSMILENIO, del incumplimiento en la frecuencia de entrada y salida de los vehículos alimentadores en un periodo de tiempo dado.

Nota: El ente gestor se reserva el derecho a incluir nuevas funcionalidades a incorporar por el concesionario del SIRCI que redunde en mejores prestaciones y herramientas para la programación y control de la operación

8.3.2.2.6 Para todas las excepciones, el módulo de control de la operación permite el ajuste remoto de los rangos de generación de alarmas en las unidades lógicas desde el centro de control y el ajuste local de estos rangos en el centro de control.

8.3.2.2.7 La integración con la infraestructura de comunicación de voz permite:

- La comunicación de voz con autobuses, Auxiliares, Técnicos , Profesionales y empresas operadoras
- El manejo de colas de pedido de comunicación por parte de los vehículos

- La identificación del vehículo con el cual se sostiene comunicación
- La apertura del canal de comunicación con un vehículo seleccionado
- La apertura del canal de comunicación con un grupo de vehículos
- Apertura de canal de comunicación con toda la flota para los buses troncales.

8.3.2.2.8 La integración con la infraestructura de grabación de comunicaciones para efectos de auditoría incluye el catálogo de registro de eventos de comunicaciones manipuladas por la aplicación, y contiene al menos: fecha, hora, vehículo o grupo de vehículos, controlador, tipo de comunicación, referencia al medio que contiene la grabación de la comunicación de todos los terminales del sistema integrado.

8.3.2.2.9 El registro de las excepciones definidas anteriormente en la base de datos de los eventos de excepción incluye por lo menos la siguiente información: eventos en vehículos, tipo de evento, fecha y hora, vehículo, ruta, localización, conductor, despachador, resolución, cambios en la programación, corrección de itinerarios de los servicios, eventos del diferenciador de GPS, diferencias horarias para sincronización de la hora universal, diferencias de precisión en la recepción de señales de GPS.

8.3.2.2.10 La aplicación de control de la operación estructura diariamente la información recopilada por el módulo de recolección de datos operativos, la almacena en la infraestructura computacional provista durante el tiempo que se establezca con el concesionario del SIRCI y permite su recuperación a solicitud de un usuario, de manera que el sistema de liquidación de la remuneración del servicio de operación puede evaluar el desempeño de los operadores con base en las siguientes situaciones como mínimo:

- Kilómetros recorridos por cada vehículo
- Kilómetros programados por cada vehículo
- Horas de operación programadas por vehículo
- Horas de operación por cada vehículo
- Horas de operación de los conductores.
- Viajes realizados por operador
- Viajes programados por operador
- Viajes despachados a tiempo por operador

- Velocidad promedio por vehículo por troncal, por bus y vía
- Tiempo entre estaciones y/o paraderos según la programación operativa acordada
- Entradas y salidas (viajes efectuadas) por los vehículos alimentadores. Los equipos de control de vehículos alimentadores registran como mínimo la siguiente información: estación de integración, fecha, hora, identificación del vehículo, empresa y evento (entrada/salida)
- Retrasos en los despachos según la programación operativa acordada
- Estacionamiento de los vehículos en puntos no acordados entre TRANSMILENIO S.A. y los operadores
- Paradas no contempladas en los itinerarios acordados
- Omisión de estaciones y/o paraderos en las que debía detenerse según itinerarios
- Alteraciones de los servicios de la ruta sin previa autorización del centro de control o del personal en vía.
- Desviaciones o interrupciones al servicio antes del destino final
- Prestación del servicio con frecuencias diferentes a las acordadas según la programación operativa
- Atrasos o adelantos del horario de operación no ordenados por TRANSMILENIO S.A. y/o por el personal.
- Incumplimientos del horario previsto en la programación operativa acordada
- Tránsito por fuera de las vías o troncales exclusivas autorizadas por TRANSMILENIO S.A.
- Interrupciones en la prestación del servicio sin motivo justificado
- Tiempo de parada en cada estación o paradero

Nota: El ente gestor se reserva el derecho a incluir nuevas funcionalidades a incorporar por el concesionario del SIRCI que redunde en mejores prestaciones y herramientas para la programación y control de la operación

8.3.2.2.11 La interfaz con el sistema de liquidación de la remuneración del servicio de operación recopila información para el cálculo de indicadores de gestión que permite evaluar el desempeño de los operadores en los siguientes aspectos:

- Kilómetros recorridos por operador, semanal y mensualmente
- Kilómetros programado al mes por operador, semanal y mensualmente
- Horas de operación efectivas al mes por operador
- Horas de operación programadas al mes por operador
- Número de vehículos que operaron al mes por operador
- Kilómetros totales recorridos en el sistema
- Cumplimiento de la programación operativa
- Kilómetros recorridos por cada vehículo
- Retrasos en los despachos
- Estacionamiento de los vehículos en puntos no permitidos
- Parada en estaciones y/o paraderos no establecidas sin el debido permiso
- No parar en estaciones y/o paraderos establecidas sin el debido permiso
- Alterar el servicio de la ruta sin previa autorización del ente gestor o del personal operativo encargado de controlar la operación previo aviso al ente gestor.
- Desviar o interrumpir el servicio antes del destino final
- Prestar el servicio con frecuencias mayores o menores a las programadas.
- Atrasar o adelantar el horario de operación
- Suprimir el horario previsto por el gestor sin motivo justificado
- Transitar por fuera de las vías, rutas o troncales exclusivas autorizadas por el Sistema.
- Interrumpir la prestación del servicio sin motivo justificado.
- Emergencias, daños o accidentes

Nota: El ente gestor se reserva el derecho a incluir nuevas funcionalidades a incorporar por el concesionario del SIRCI que redunde en mejores prestaciones y herramientas para la programación y control de la operación

8.3.2.2.12 Los reportes que genera el módulo de control de la operación incluyen como mínimo la siguiente información:

- Kilómetros recorridos por vehículo y por tipo de servicio
- Número de recorridos realizados por vehículo
- Número de servicios realizados por vehículo por fecha
- Número de servicios realizados por ruta por fecha
- Número de servicios realizados por operador
- Número de eventos por tipo
- Número de eventos por tipo y conductor
- Número de eventos por tipo y operador
- Estadísticas de recepción de GPS

Nota: El ente gestor se reserva el derecho a incluir nuevas funcionalidades a incorporar por el concesionario del SIRCI que redunde en mejores prestaciones y herramientas para la programación y control de la operación.

8.3.2.2.13 La integración con el sistema de recaudo permite la activación de una alarma que le avise al controlador que la estación reportada presenta congestión de pasajeros.

8.3.2.2.14 La interfaz con el sistema de información gerencial le permite a TRANSMILENIO S.A. Mediante indicadores de gestión, medir la calidad del desempeño operativo del sistema de transporte.

8.3.2.3 FUNCIONALIDAD DEL MÓDULO DE RECOLECCIÓN DE DATOS OPERATIVOS

El módulo de recolección de datos operativos, cuenta con las siguientes características básicas de funcionalidad.

8.3.2.3.1 Las unidades lógicas instaladas en los vehículos troncales, alimentadores y zonales, tienen cargados todos los servicios, itinerarios y rutas asignadas a cada empresa operadora, de manera que al inicio de cada servicio, el vehículo se identifique con el centro de control e informe el número de vehículo, conductor y servicio que inicia, todo lo cual deberá ser registrado por el módulo de recolección de datos operativos.

8.3.2.3.2 El equipo con el material correspondiente (Validador a Bordo, Unidad Lógica, Barreras de Control de Acceso, Terminal de comunicaciones de voz y pantalla de información al Usuario) de los vehículos no troncales debe ser instalado en cada bus que sea necesario controlar desde el centro de control, de conformidad con el plan de implementación, que deberá ser de forma gradual en un periodo de transición.

8.3.2.3.3 El módulo de control de la operación recibe la información de la operación, que le permite conocer el cumplimiento de las frecuencias de llegada y salida de cada operador establecido por el módulo de programación operativa, y brinda al controlador de ruta la posibilidad de reaccionar ante alguna excepción.

8.3.2.3.4 Las unidades lógicas de los vehículos troncales y no troncales así como los equipos para el control de los vehículos del Sistema deben ser totalmente compatibles con el sistema de programación y control, así como su comunicación permanente.

8.3.2.4 FUNCIONALIDAD DEL MÓDULO DE COMUNICACIÓN DE VOZ Y DATOS

El Módulo de comunicación de voz y datos tiene las siguientes características mínimas:

8.3.2.4.1 Prestación de los servicios de transmisión inalámbrica móvil de voz para los autobuses troncales, alimentadores y zonales vinculados al sistema y todo el personal de la Dirección de Operaciones y personal de inspección de la Operación, empresas Operadoras troncales lo cual incluye equipos, conexiones, instalaciones, integraciones, pruebas, capacitación y mantenimiento. Permitiendo comunicación entre los centros de control y cada uno de los buses incluido mensajes de voz a flota (Troncales) mas no comunicación entre los buses.

8.3.2.4.2 Servicios de transmisión inalámbrica móvil de datos desde los autobuses troncales, alimentadores y zonales se realizará mediante el sistema de comunicaciones que para tal fin implemente el Concesionario del SIRCI.

8.3.2.4.3 La infraestructura de comunicación de voz cuenta con:

- Consolas de radio con micrófono y auricular (Diademas) para cada controlador de ruta y su reposición en caso de falla.
- Equipo de grabación de las comunicaciones realizadas por el centro de control con los vehículos y de todos los terminales que intervienen en la operación.

8.3.2.4.4 La infraestructura de comunicación está en condiciones de:

- Gestionar las colas de pedido de comunicación.
- Establecer la comunicación jerarquizada por los controladores punto a punto y en grupo entre éstos y los conductores de vehículos, los Auxiliares Operativos de Inspección de la Operación, los operadores y la Dirección de Operaciones de TRANSMILENIO S.A.

8.3.2.4.5 El Proveedor del servicio de comunicaciones (Concesionario SIRCI) provee los equipos, conexiones, instalaciones, integraciones, pruebas, capacitación y mantenimiento, que sea requerido por TRANSMILENIO S.A. De igual forma garantiza la integración tecnológica con la Unidad Lógica instalada en los vehículos.

8.3.2.4.6 El Proveedor del servicio de comunicaciones (Concesionario SIRCI) provee los equipos, conexiones, instalaciones, integraciones, pruebas, capacitación y mantenimiento, que sea requerido por TRANSMILENIO S.A. De igual forma garantiza la integración tecnológica con la Unidad Lógica instalada en los vehículos.

8.3.2.4.7 El Proveedor del servicio de comunicaciones (Concesionario SIRCI) o quien (es) subcontrate para tal fin deberá (n) disponer de las licencias necesarias otorgadas por autoridad competente, y deberán disponer de un número suficiente de canales para los requerimientos funcionales de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público.

Nota: El ente gestor se reserva el derecho a incluir nuevas funcionalidades a incorporar por el concesionario del SIRCI que redunde en mejores prestaciones y herramientas para la programación y control de la operación.

8.3.3 ARQUITECTURA DEL SPC

En el siguiente diagrama se muestra el esquema general del SPC (Sistema de Programación y Control), sobre el cual se basará el control de toda la operación de los autobuses.

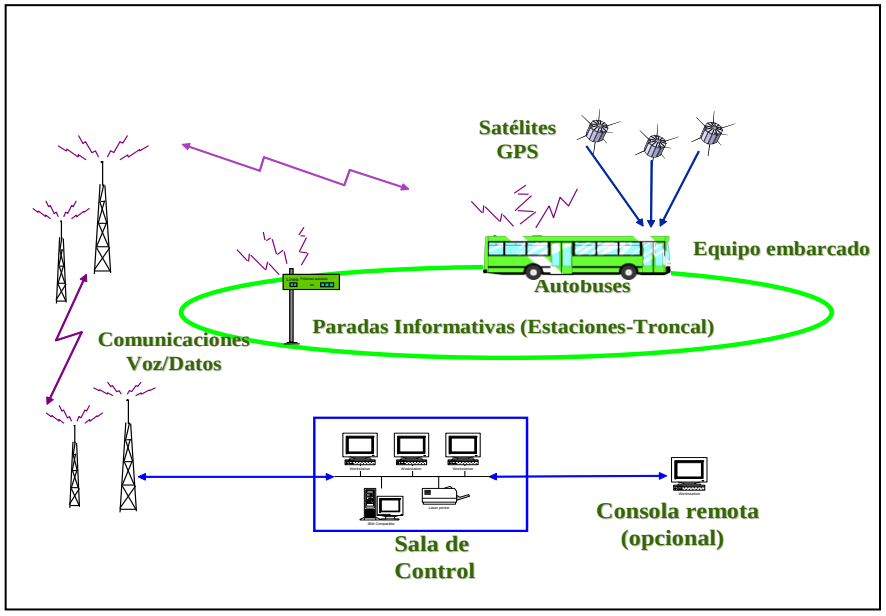


Figura 13 Esquema General

El SPC (Sistema de Programación y Control) está conformado por los siguientes subsistemas:

8.3.3.1 CENTRO DE CONTROL (CC)

Coordina el funcionamiento de todo el SPC; recibe información sobre la situación de la explotación, tiene información sobre la planificación y toma decisiones en base a la desviación entre ambas. En cuanto a estadísticas, captura y almacena datos para su análisis posterior. El equipamiento consiste, principalmente, en una red de computadores para control, estadísticas e interacción de usuario y un sistema de almacenamiento de alto rendimiento.

8.3.3.2 RED COMUNICACIONES

Permite el intercambio de información entre todos los elementos que componen el SPC, actualmente esta compuesta principalmente por una infraestructura con tecnología trunking digital “TETRA” para la comunicación de voz y transmisión de datos. Este sistema podrá ser utilizado, ampliado y/o cambiado, dentro de la implementación del SIRCI teniendo en cuenta las condiciones que para tal fin especifique el ente gestor dentro de la contratación de la dicha Concesión.

8.3.3.3 EQUIPOS DE ABORDO

Registran y procesan la información en los vehículos, especialmente la localización y alarmas mecánicas que se produzcan. Así mismo permiten la comunicación entre el vehículo y el CC bien mediante instrucciones y mensajes de texto codificados a través de la consola del conductor o mensajes de voz a través del equipos de comunicaciones que implemente el Concesionario del SIRCI en cada uno de los vehículos.

8.3.3.4 CONTROL DE VEHICULOS NO TRONCALES

Cada Centro de Control también apoyará el seguimiento de la actividad de la operación, la cual queda circunscrita a su flota, a través de un dispositivo de control (GPS-Equipo embarcado y sistema de comunicaciones) que permita controlar los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados con este equipo, y obtendrá la información actualizada periódicamente respecto de la posición de los vehículos de la operación, y los kilómetros recorridos por cada uno de los vehículos y las condiciones de operación de los servicios.

Cada Centro de Control del Sistema también apoyará el seguimiento de la actividad de la operación de la alimentación asignada a su contrato de concesión a través del personal en vía que para efecto tenga cada operador.

9 MULTAS OPERATIVAS

Para los vehículos troncales las multas operativas aplicables serán las actualmente pactadas contractualmente, para los vehículos troncales posteriores se aplicara la siguiente tabla de valores:

CODIGO	DESCRIPCION DE LA INFRACCION (TRONCALES)	SMMLV
M0001	Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo, que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería	1
M0002	Polarizar total o parcialmente las ventanas laterales, frontales o posteriores.	1
M0003	Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa del vehículo por fuera de los parámetros estándar establecidos por el ente gestor.	1
M0004	Colocar propaganda no autorizada por TRANSMILENIO S.A. en los autobuses.	1

M0005	Instalar luces adicionales tales como exploradoras, iluminación de chasis o de decoración, que no sean reglamentarias o instaladas por el fabricante original	1
M0006	Instalar equipo de sonido al interior del vehículo no autorizado por TRANSMILENIO S.A.	1
M0007	Funcionamiento en el interior del vehículo, de equipos de informaciones sonoras o de lectura no autorizado por TRANSMILENIO S.A.	1
M0007-01	Uso de equipo electrónico (celulares, walkman, etc.)	1
M0008	Operar con luces interiores apagadas durante el periodo nocturno.	1
M0009	Operar con luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación o frenado desperfectas.	1
M0010	Silla rota, rasgada o con falta de fijación al piso	1
M0011	Sección de pasamanos desprendido, flojo o con aristas cortopunzantes.	1
M0012	Ventana lateral, frontal o posterior quebrada y/o fisurada.	1
M0013	Vehículo desaseado en su exterior o interior al inicio de la jornada.	1
M0014	Carencia de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los ruteros frontal, lateral o posterior	1
M0015	Carencia de extintores especificados, falta de carga en los mismos y/o con fecha de recarga y/o vencimiento cumplida.	1
M0016	Operar el vehiculo con abolladuras o impactos visibles	1
M0017	Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea por daño o incorrecto funcionamiento que afecte los tiempos de embarque y desembarque de pasajeros.	2
M0017-01	Operar con rines pelados, abollados, golpeados o con colores diferentes a los autorizados por TRANSMIENIO S.A.	2
M0018	Inadecuado funcionamiento o daño de las puertas y escotillas de emergencia	2
M0019	Utilización de llantas lisas sin especificaciones de mínimo labrado establecidas por el fabricante o proveedor.	2
M0020	Violar o alterar sin previa autorización del gestor el funcionamiento del sistema de control o cualquiera de sus partes.	5
M1001	Estacionar vehículos en las estaciones y/o paraderos en cantidad superior a la permitida.	0.5
M1002	No parar en una estación y/o paradero establecido en el itinerario de operación programada de un servicio sin la previa autorización de TRANSMILENIO S.A..	0.5
M1003	Parar en una estación y/o paradero no establecida en el itinerario de operación programada de un servicio sin la previa autorización o instrucción de TRANSMILENIO S.A.	0.5
M1004	Estacionar fuera de los lugares establecidos por TRANSMILENIO S.A..	1
M1005	Alterar el recorrido de un servicio sin la previa autorización o instrucción de TRANSMILENIO S.A..	1
M1005-01	Retrasar la operación	1
M1005-02	Vueltas perdidas	1
M1005-03	Adelantar vehículos del mismo servicio (sin la autorización del Centro de Control respectivo aun siendo informado y este persista)	1
M1006	Portar armas de cualquier naturaleza (con referencia al conductor)	3
M1007	Operar en horarios o servicios que no le hayan sido autorizados por TRANSMILENIO S.A. al CONCESIONARIO.	3
M1008	Transitar por fuera de las Vías, rutas o troncales determinadas por TRANSMILENIO S.A. sin su autorización.	5
M1009	Recoger o dejar pasajeros en puntos de la vía diferentes a los paraderos establecidos en cada uno de los servicios.	5
M1010	Abandono del vehículo por parte del conductor sin razón justificada	5
M1011	Interrumpir los cruces semafóricos por saturación de la estación y/o paradero.	0.5
M1012	Desacato a la autoridad	4

M1013	Presentarse en estado de embriaguez a conducir un vehiculo del sistema.	4
M1014	Producir un accidente por acto de irresponsabilidad	4
M1015	No seguir o desconocer las instrucciones dadas por el Centro de Control, por el personal de operaciones o las autoridades de tránsito	2
M2001	Omitir el envío de información solicitada por TRANSMILENIO S.A., o enviarla por fuera de los plazos que TRANSMILENIO S.A. establezca para el efecto.(No enviar información relacionada con el sistema de programación y control de la operación)	1
M2001-01	Negarse a dar información (el conductor) al ente gestor representado en personal del centro de control o de personal de la via.	2
M2002	Oponerse a recibir en sus instalaciones personal de fiscalización de TRANSMILENIO S.A., o quien éste delegue , ocultarle información ó suministrar información parcial o equivocada.	1
M2003	Utilizar un conductor que no esté portando su certificación de entrenamiento expedido por la empresa operadora	1
M2003-01	No portar documentación personal y/o del vehículo, sin botiquín	2
M2004	No usar el uniforme por parte del conductor	1
M 2004-01	Deficiente presentación personal	1
M2005	Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de los conductores	2
M2006	Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto de los conductores	2
M2007	Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente contrato.	2
M2008	Cuando se evidencie el ejercicio de prácticas flagrantes o deliberadas restrictivas de la libre competencia, o que impliquen el abuso de la posición dominante que pueda haber obtenido el CONCESIONARIO como resultado del contrato de concesión.	2
M2009	Mantener activo un conductor cuya remoción haya sido solicitada por TRANSMILENIO S.A.	5
M2010	Omitir las especificaciones, limitaciones de contenido o normas contenidas en los manuales y reglamentos que TRANSMILENIO S.A. Expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los buses troncales	2
M2011	Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los vehículos	2
M2012	Disminuir la participación de propietarios transportadores dentro de los cinco primeros años de vigencia de la concesión en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá tasar este comportamiento en salarios mínimos.	2
M2013	Modificar la participación accionaria o societaria, salvo en el caso y condición excepcional permitido en contrato, durante los cinco primeros años de vigencia de la concesión en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá tasar este comportamiento en salarios mínimos.	2
M2014	Transferir la propiedad de los vehículos sin autorización previa, expresa y escrita de TRANSMILENIO S.A. en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá tasar este comportamiento en salarios mínimos.	2
M3001	Transitar derramando combustible o lubricantes	0.5
M3002	Emisiones sonoras por encima de los parámetros de desempeño ambiental ofrecidos en la propuesta de licitación adjudicada. en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá inmovilizar el vehiculo hasta que se cumpla con lo ofertado.	1

M3003	Emisiones gaseosas por encima de los parámetros de desempeño ambiental ofrecidos en la propuesta de licitación adjudicada, en las condiciones de calibración del motor de acuerdo a las condiciones atmosféricas y ambientales propias de Bogotá D.C. en los casos en que persista el incumplimiento el ente gestor podrá inmovilizar el vehiculo hasta que se cumpla con lo ofertado.	1
M3004	No cumplir con el Plan de Manejo de Residuos o Convertidores ofrecido en la licitación.	1
M3005	No cumplir con la realización del Plan Inicial o no cumplir con los índices de operación, hábitos de conducción recomendados y metodología de trabajo.	1
M3005-01	Choque leve entre buses Transmilenio (espejos y punteras)	2
M3005-02	Pasar el semáforo en rojo (Al 2do caso el conductor sale del Sistema Integrado de Transporte Público)	1
M3005-03	Tener mala aproximación a la plataformas y/o paraderos.	1
M3005-04	Transitar con exceso de velocidad	2
M3005-05	Dar reversa dentro de un Portal sin autorización previa	1
M3005-06	Invasión de la cebra.	2
M3005-07	Llevar acompañantes que distraigan o afecten la concentración del conductor o en los casos en que se trasladen en vacío sin la autorización previa del ente gestor de llevarlos.	1
M3006	No cumplir con el diseño y cumplimiento del Plan de Seguimiento Permanente y particularmente con los índices de Operación óptimos obtenidos en el Plan Inicial. No efectuar las reparaciones recomendadas en el Plan.	1
M3007	No cumplir con el Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo y/o el Plan de Capacitación.	1
M3007-01	Sin combustible	2
M3007-02	Problemas mecánico (tiempo de reacción 1 hora)	1
M4001	Conducir peligrosamente o bruscamente el vehiculo con relación al frenado y al arranque poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros,	2
M4002	Rehusar el transporte a pasajeros sin motivo determinado en el reglamento del transporte.	2
M4003	Maltrato verbal o físico hacia los usuarios (con referencia al conductor)	2
M4004	Fumar y/o comer en el interior del vehículo (con referencia al conductor)	2
M4005	Cobrar tarifa a los pasajeros, en el interior de los vehículos en el sistema troncal.	4

Para los vehículos no troncales se aplicara la siguiente tabla de multas, con excepción de los vehículos alimentadores actuales, los cuales tienen una tabla de multas pactada contractualmente.

MULTAS VEHICULOS NO TRONCALES		
CODIGO	**DESCRIPCION DE LA INFRACCION**	**Valor Multa No. Tiquetes**
M5001	Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo, que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería	**100**
M5003	Operar el vehiculo con abolladuras o impactos visibles	**100**
M5004	Polarizar total o parcialmente las ventanas laterales, frontales o posteriores.	**100**
M5005	Carencia de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los ruteros frontal, lateral o posterior	**100**
M5006	Vehículo desaseado en su exterior o interior al inicio de la jornada.	**100**
M5007	Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa del vehículo por fuera de los parámetros estándar establecidos por el ente gestor.	**100**

M5008	Colocar propaganda no autorizada por TRANSMILENIO S.A. en los autobuses.	**100**
M5009	Instalar luces adicionales tales como exploradoras, iluminación de chasis o de decoración, que no sean reglamentarias o instaladas por el fabricante original	**100**
M5010	Instalar equipo de sonido al interior del vehículo no autorizado por TRANSMILENIO S.A.	**100**
M5011	Operar con luces interiores apagadas durante el periodo nocturno.	**100**
M5012	Operar con luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación o frenado imperfectas.	**100**
M5013	Silla rota, rasgada o con falta de fijación al piso	**100**
M5014	Sección de pasamanos desprendido, flojo o con aristas corto punzantes.	**200**
M5015	Ventana lateral, frontal o posterior quebrada.	**200**
M5016	Carencia de extintores especificados, falta de carga en los mismos y/o fecha vencimiento cumplida.	**200**
M5017	Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea por daño o incorrecto funcionamiento que afecte los tiempos de embarque y desembarque de pasajeros.	**200**
M5018	Utilización de llantas lisas sin especificaciones de mínimo labrado establecidas por el fabricante o proveedor.	**200**
M5019	Violar o alterar sin previa autorización del gestor el funcionamiento del sistema de control o cualquiera de sus partes.	**400**
M5020	Inadecuado funcionamiento o daño de las puertas y escotillas de emergencia	**400**
M5021	Funcionamiento en el interior del vehículo, de equipos de informaciones sonoras o de lectura no autorizado por TRANSMILENIO S.A.	**100**
M5022	Transitar derramando combustible o lubricantes	**400**
M5023	No cumplir con el Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo y/o el Plan de Capacitación.	**200**
M5024	Sin combustible	**200**
M5025	Problemas mecánicos (tiempo de reacción 1 hora)	**200**
M5026	No tener Expulsores para vidrios de emergencia (martillo).	**400**
M5027	No portar el equipo de abordo para control exigido por TRANSMILENIO S.A.	**200**
M5028	Carencia de calcomanías de emergencia e informativas	**200**
M5029	Espejos retrovisores desperfectos	**200**
M5030	Carencia o deterioro de logotipos, Numero del Bus e identificaciones externas: "TRANSMILENIO" ,"EMPRESA", etc.	**100**
M5031	Operar con rines pelados, abollados, golpeados o con colores diferentes a los autorizados por TRANSMIENIO S.A.	**100**
M5032	Operar con vidrio panorámico frontal, lateral y/o posterior fisurado.	**100**
M6001	Vueltas perdidas	**100**
M6002	Estacionar vehículos en las estaciones por tiempo superior al permitido.	**200**
M6003	No parar en una estación o paradero establecido en el itinerario de operación programada de un servicio sin la previa autorización de TRANSMILENIO S.A. (Aplica para los Alimentadores).	**200**
M6004	Parar en una estación y/o paraderos no establecido en el itinerario de operación programada de un servicio sin la previa autorización o instrucción de TRANSMILENIO S.A.	**200**
M6005	Estacionar fuera de los lugares establecidos por TRANSMILENIO S.A..	**200**

M6006	Recoger o dejar usuarios en puntos de la vía diferentes a los paraderos de estación y/o paradero de la ruta o servicio asignado.	**200**
M6008	Transitar por fuera de las Vías, rutas o troncales determinadas por TRANSMILENIO S.A. sin su autorización.	**400**
M6009	Operar en horarios o servicios que no le hayan sido autorizados por TRANSMILENIO S.A. al CONCESIONARIO.	**400**
M6011	Alterar el recorrido de un servicio sin la previa autorización o instrucción de TRANSMILENIO S.A..	**400**
M6012	Uso de equipo electrónico (celulares, walkman, etc.)	**100**
M6013	Retrasar la operación	**100**
M6014	Adelantar vehículos del mismo servicio (sin la autorización del Centro de Control respectivo aun siendo informado y este persista)	**200**
M6015	Portar armas de cualquier naturaleza (con referencia al conductor)	**400**
M6016	Abandono del vehículo por parte del conductor sin razón justificada	**200**
M6017	No cumplir instrucciones de inspectores de TRANSMILENIO, personas a cargo de la operación	**400**
M6018	Producir un accidente por acto de irresponsabilidad	**400**
M6019	No seguir o desconocer las instrucciones dadas por autoridad policial o de tránsito	**400**
M6020	Omitir o Negarse a dar información operacional solicitada por inspectores o personal a cargo de la operación (el conductor)	**400**
M6021	No portar documentación personal y/o del vehículo o portarla vencida, sin botiquín	**200**
M6022	No usar el uniforme por parte del conductor o utilizarlo incompleto	**200**
M6023	Deficiente presentación personal	**200**
M6024	Pasar el semáforo en rojo (Al 2do caso el conductor sale del Sistema Integrado de Transporte Público)	**400**
M6025	Incorrecta aproximación a las plataformas y/o paraderos asignados a la ruta o servicio.	**200**
M6026	Transitar con exceso de velocidad	**200**
M6027	Invasión de cebra	**200**
M6028	Llevar acompañantes	**200**
M6029	Conducir peligrosamente o bruscamente el vehículo con relación al frenado y al arranque poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros,	**200**
M6030	Obstruir a los inspectores en el ejercicio de sus funciones	**400**
M6031	Comprar productos a vendedores ambulantes estando en recorrido	**200**
M6032	Dar reversa dentro de la plataforma o estación de integración sin previa autorización de TRANSMILENO S.A. (Aplica a los Alimentadores y/o zonales que operen dentro de una estación o portal del sistema).	**100**
M6033	Hacer transbordo de pasajeros de un móvil a otro en la misma ruta sin previa autorización del centro de control zonal o de TRANSMILENIO S.A	**200**
M6034	Cambiar de conductor en recorrido por otro conductor sin previa autorización de TRANSMILENIO S.A.	**200**
M6035	Manejo peligroso con otro alimentador y/o particulares	**200**
M6036	Detenerse en zonas no autorizadas para el parqueo de alimentadores (calles de aledañas a estación)	**200**
M6037	No portar cinturón de seguridad o usarlo inadecuadamente	**200**

M7001	Omitir el envío de información solicitada por TRANSMILENIO S.A., o enviarla por fuera de los plazos que TRANSMILENIO S.A. establezca para el efecto.(No enviar información relacionada con el sistema de programación y control de la operación)	**400**
M7002	Oponerse a recibir en sus instalaciones personal de fiscalización de TRANSMILENIO S.A., o quien este designe, ocultarle información ó suministrar información parcial o equivocada.	**400**
M7003	Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de los conductores	**400**
M7004	Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto de los conductores	**400**
M7005	Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente contrato.	**400**
M7006	Cuando se evidencie el ejercicio de prácticas flagrantes o deliberadas restrictivas de la libre competencia, o que impliquen el abuso de la posición dominante que pueda haber obtenido el CONCESIONARIO como resultado del contrato de concesión.	**400**
M7007	Omitir las especificaciones, limitaciones de contenido o normas contenidas en los manuales y reglamentos que TRANSMILENIO S.A. Expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los buses troncales	**400**
M8001	Permitir personal realizando ventas dentro del vehículo.	**200**
M8002	Fumar y/o comer en el interior del vehículo (con referencia al conductor)	**100**
M8003	Maltrato verbal o físico hacia los pasajeros o funcionarios del Sistema, agredir a supervisores o cualquier personal de la empresa operadora (con referencia al conductor)	**400**
M8004	Colocar el vehículo en movimiento con la(s) puerta(s) abierta(s) -	**200**
M8005	Abrir la(s) puerta(s) con el vehículo en movimiento.	**200**
M8006	Rehusar el transporte a pasajeros sin motivo determinado en el reglamento del transporte.	**400**
M8007	Mantener activo un conductor cuya remoción haya sido solicitada por TRANSMILENIO S.A.	**400**
M8009	Cobrarle a los pasajeros una tarifa superior o inferior a la estipulada por TRANSMILENIO S.A., o cobrarle cualquier monto a los pasajeros des-alimentados	**400**
M8010	Abastecer combustible con pasajeros a bordo.	**400**
M8012	Utilizar un conductor que no esté portando su certificación de entrenamiento expedido por la empresa operadora	**200**
M8013	Presentarse en estado de embriaguez a prestar servicio	**400**
M8014	Cobrar tarifa a los pasajeros, en el interior de los vehículos en el sistema troncal.	**400**
M8015	Detener el móvil en recorrido para recoger o hablar con personas fuera de éste.	**200**
M8016	Inadecuado funcionamiento del sistema de información al interior del vehículo bien sea visual o sonoro.	**300**
M8017	Inadecuado funcionamiento de plataforma de discapacitados.	**150**
M8018	No contar con los buses con plataforma de discapacitados estipulados en el contrato.	**400**
M8019	Inadecuado funcionamiento del sistema de control. (Pérdida de información entre otros).	**200**

M8020	Inadecuado funcionamiento de las señales luminosas y sonoras de apertura y cierre de puertas.	**200**
M8021	Falla en llantas por defectos de reencauche.	**150**
M8022	Movilizar un bus que haya sido inmovilizado por mantenimiento sin autorización de TM.	**400**
M8023	No cumplir con los manuales o normas de imagen del Sistema Integrado de Transporte Público en los uniformes para supervisores y conductores.	**150**
M8024	No aplicar manejo defensivo.	**150**
M8025	Comer y/o fumar dentro del vehículo o de la plataforma. (aplica también para supervisores y/o personal de los concesionarios).	**200**

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.

© 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 siendo 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 contínua 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 13º.- *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 14º.- *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 15º.- *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 16º.- *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 17º.- *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 18º.- *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 19º.- *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 20º.- *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 21º.- *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 22º.- *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 23º.- *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 24º.- *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 25º.- *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 26º.- *Reglamento.* El Subcomité Decisorio, por unanimidad adoptará su propio reglamento y el del Subcomité Técnico.

Artículo 27º.- *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.

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) períodos 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 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 tarifaría 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 ciclousuarios.

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 publico 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 Publico 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.° 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.° 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.	Información del sistema: oficina de información, mapa del sistema. 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. Baterías de baños o servicios sanitarios. Enfermería Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje. Servicios de comunicaciones y conectividad virtual, según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. 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. Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.
Áreas técnicas de las estaciones	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.

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.**

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.

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.

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	Oficinas administrativas, salas de espera y reunión Áreas de seguridad y control Centro de Control operativo Depósito, archivo, cuarto de infraestructura Zona Canina (perrera)
Servicios a operadores del sistema	Cafetería y alimentación Zona de descanso Baterías de baños o servicios sanitarios Enfermería
Espacios de soporte para todas las áreas (según se requiera)	Instalaciones de redes húmedas y secas 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. Circulaciones para buses Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes Cicloparqueaderos Andenes y circulaciones para personas Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje) Zonas verdes Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico). Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos

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)	Instalaciones de redes húmedas y secas 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. Circulaciones para buses Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes Cicloparqueaderos Andenes y circulaciones para personas Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje) Zonas verdes Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico), Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos

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	Información: oficina de información, mapa del sistema. 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. Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje. Servicios de comunicaciones y conectividad virtual en módulos localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por Transmilenio S.A. 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. 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. Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Servicios de seguridad: oficina de policía, sistema de apoyo a la seguridad, cuartos de CCTV, centro de control de pánico, entre otros. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos.
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)	Instalaciones de redes húmedas y secas 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. Circulaciones para buses Estacionamientos para áreas administrativas y visitantes Cicloparqueaderos Andenes y circulaciones para personas Áreas de servicios (Baterías de baños o servicios sanitarios, vestidores, aseo, reciclaje) Zonas verdes Áreas técnicas (sistema de bombeo, sistema contra incendios, sistema eléctrico), Áreas de manejo ambiental y mitigación de impactos

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 62l. Condiciones de localización en suelo urbano. La infraestructura de transporte zonal y/o troncal podrá localizarse en suelo urbano con las siguientes condiciones:

62l.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:

<table>
<tr><td>Área de actividad</td><td>Zonas</td><td>Se permite la localización de infraestructura de soporte a la operación</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Residencial</td><td>Con actividad económica en la vivienda</td><td>Infraestructura de transporte con servicios a vehículos y a pasajeros. (Usos permitidos según cuadros anexos. No. 1 y 2 del POT),</td></tr>
<tr><td>Con zonas delimitadas de comercio y servicios</td><td>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.</td></tr>
<tr><td>Neta</td><td>No se permite.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Dotacional</td><td>Equipamientos colectivos</td><td rowspan="2">Se permiten todas las tipologías de infraestructura de transporte de soporte a la operación.</td></tr>
<tr><td></td></tr>
</table>

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 complemente, 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 Ecourbanismo 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:

<table>
<tr><th>Área de actividad</th><th>Zonas</th><th>Requisitos de aislamientos</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Residencial</td><td>Con actividad económica en la vivienda</td><td rowspan="2">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.

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.

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.</td></tr>
<tr><td>Con zonas delimitadas de comercio y servicios</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Dotacional</td><td>Equipamientos colectivos</td><td rowspan="3">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.

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.</td></tr>
<tr><td>Equipamientos deportivos y recreativos</td></tr>
<tr><td></td></tr>
</table>

	Servicios urbanos básicos	
Comercio y Servicios	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	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. 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.
Central	Centro tradicional Núcleos fundacionales	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. En el área anteriormente descrita, se construirá un terraplén empradizado de altura variable (mínimo 1.0 metro) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas. 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.
Urbana integral	Múltiple Industrial y de servicios Industrial	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.

Ind. strial	Para. as minera ind. strial.	Franja libre del terreno de sección mínima de 2.5 metros

Industrial	Parques minero-industriales	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 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.
Minera	Suspensión de actividad minera	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 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.
Estructura Ecológica Principal	Sistemas de Áreas Protegidas del Distrito Capital	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. Se complementará con un terraplén empradizado de altura variable (mínimo 1.5 metros) según los impactos a mitigar y las características de las edificaciones aledañas. 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
	Sistema de Parques Distritales	Franja libre del terreno de sección mínima de 3.0 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 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	0
Central	Centro tradicional Núcleos fundacionales	3
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 Corredores Ecológicos Área de Manejo Especial del Río Bogotá	3

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 complimiento 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	Información del sistema. Acceso: Máquinas de venta y recarga del medio de pago y barreras de control de acceso Baños públicos para hombres y baños públicos para mujeres Atención de emergencia para pasajeros. Orientación y guía para la toma de decisión de plan de viaje. Servicios de comunicaciones y conectividad virtual localizados al interior de la infraestructura según las condiciones definidas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. Infraestructura de circulación al interior de las estaciones: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros. Infraestructura de interconexión con otros modos de transporte: escaleras mecánicas, escaleras fijas, ascensores, pasarelas, entre otros. 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. 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. Servicios a la ciudadanía: Centros de Atención del Distrito Especial – CADES, Super CADES, áreas de uso cultural, bibliometro, equipamientos, entre otros. Zona de embarque y desembarque. Zonas de circulación. Zonas de espera. Conexión con otros modos de transporte. Cicloparqueaderos y taller de mantenimiento para bicicletas.

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, ciclousuarios 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, ciclousuarios 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 menos 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 movilizados 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_{GPMM} 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.

© 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 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 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 3º 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, trátese 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**