

**ORIGEN:** : SUBGERENCIA GENERAL/ROMERO RAAD RICHARD  
**DESTINO:** /CARMEN YANETH ORTIZ  
**ASUNTO:** ER6418 CARMEN YANETH ORTIZ BRICEÑO  
**OBS:** TATIANA MENDEZ

Bogotá D.C.

Señora

**CARMEN YANETTE ORTIZ BRICEÑO**

Ciudad

**ASUNTO: RESPUESTA RADICADO TRANSMILENIO S.A., N° 2019ER6418  
RADICADO SECRETARÍA DE MOVILIDAD N° SDM-OAP-42189-2019**

Respetada señora Carmen Yanette:

Bajo radicado del asunto la Secretaría Distrital de Movilidad, remitió a TRANSMILENIO S.A., la petición por usted realizada en la Audiencia Pública de rendición de cuentas del sector Movilidad, en la cual manifiesta:

***"Propuesta para Transmilenio – Metro- SITP: pueden por favor considerar hacer acuerdos con las empresas de la ciudad para que el dinero que se designa como auxilio de transporte a los empleados se cargue directamente a la tarjeta TULLAVE. Seguro esto reduciría la evasión de pago o colados."***

La Entidad le agradece su sugerencia en pro de mejorar el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá. Sin embargo, TRANSMILENIO S.A., no tiene la competencia para destinar el subsidio de transporte de cada trabajador, el cual fue creado mediante la Ley 15 de 1959 y reglamentado bajo el Decreto 1258 de 1959, cuyo objetivo es subsidiar el costo de movilización de los empleados desde su casa al lugar de trabajo.

En este orden de ideas, es únicamente el trabajador quien toma autónomamente y ejerciendo sus derechos la decisión sobre el uso que le da a dicho subsidio.

***"Propuesta para Transmilenio – La idea de wi-fi en las estaciones y/o buses que sea gratis para los usuarios que validen el servicio a través de la misma tarjeta TULLAVE. Es decir, todo utilizamos celular para acceder a servicio wifi entonces que el registro se haga leyendo por NFC los datos de la tarjeta TULLAVE que valide que el usuario ha ingresado al sistema haciendo uso del medio de pago como debe ser. Así, si continúan los colados al menos no pueden hacer uso del wi-fi..."***

TRANSMILENIO S.A., le reitera su agradecimiento por sus propuestas para evitar la evasión. No obstante para proporcionarle una explicación al funcionamiento de las tecnologías que involucran su propuesta, cabe resaltar que la tecnología con la que cuenta actualmente la tarjeta tullave para el ingreso al sistema troncal y zonal del SITP, en efecto es NFC, pero no se encuentra integrada con la red WiFi que tienen las estaciones y portales del sistema troncal, por lo cual no se puede tener acceso a algún aplicativo u opción del celular de los usuarios para habilitarles el servicio de WiFi en el momento de la validación realizada con la tarjeta al ingresar al sistema.

R-DA-005 Mayo de 2017

Página 1 de 4

De igual manera se está trabajando con el operador encargado de la administración de las tarjetas Tullave para buscar más formas de recargar la tarjeta, para que de esta manera sea más sencillo para los usuarios contar con carga y esto pueda ayudar a bajar los niveles de evasión del pago para el ingreso al sistema troncal y zonal del SITP.

***"Propuesta para SITP: controlar con sensores en los paraderos del SITP que los buses pasen a menos de 2mts y a menos de 10Kmt/hora, de esta forma se podría garantizar que los conductores obligatoriamente pasen con los buses a una distancia y velocidad adecuada para que los usuarios les hagan la parada y a la vez estos conductores no ignoren la solicitud de parada que hace el usuario."***

Los paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP no cuentan con sensores para controlar la proximidad de los buses, sin embargo, toda la flota de buses del SITP cuenta con un mecanismo que permite identificar la ubicación exacta de las paradas, por lo tanto los operadores (*conductores*) de los buses deben atender la solicitud de pare realizada por los usuarios en cualquiera de los paraderos autorizados.

Adicionalmente, es importante aclarar que esta situación se evidencia como omisión de parada, y se encuentra enmarcada en el *Manual de Operaciones del SITP* en el numeral 7.1.5. los conductores deben detenerse en los paraderos establecidos para tal fin y atender las paradas por demanda, es decir, cuando los usuarios lo solicitan, esta es una acción de obligatorio cumplimiento para los conductores.

El no cumplimiento de estas acciones por parte de los conductores es considerado como una falta a las instrucciones impartidas por el ENTE GESTOR, y en caso de ser identificado se imponen las sanciones que correspondan según lo dispuesto contractualmente.

Es preciso aclarar que, en algunos casos, cuando los conductores no recogen pasajeros o pasan de largo puede deberse a alguna las siguientes situaciones:

- En ocasiones los vehículos tienen problemas menores que permiten llegar a su patio para ser reparados estando en servicio; en este caso, los buses son autorizados a evacuar los usuarios y desplazarse a su patio sin rutero o con el rutero en tránsito para atender la novedad.
- Cuando dos vehículos de la misma ruta se desplazan muy cerca el uno del otro, como acción de regulación para separarlos y así lograr disminuir esperas en ciertos puntos de la ruta, el centro de control autoriza adelantar algunos paraderos permitiendo que el bus que viene atrás los pueda atender y se balancee la ocupación en los vehículos.
- Cuando el vehículo va con su capacidad máxima "alarma de recaudo lleno" el operador solicita la autorización al centro de control para realizar únicamente des alimentación.

***"Que la información al usuario al interior de los buses funciones correctamente, que no aparezcan en los displays datos incorrectos datos no entendibles..."***

La flota de los componentes troncal y de alimentación está compuesta por cerca de 3000 vehículos, por lo tanto, es probable que se presenten intermitencias en el funcionamiento de los paneles a bordo de los buses, debido a fallas aleatorias de los componentes electrónicos del sistema de información.

Es importante resaltar que el mantenimiento de estos dispositivos está en cabeza de los concesionarios de operación y el concesionario del SIRCI, que según el tipo de falla que se presente, intervienen los sistemas para garantizar su operatividad.

Por su parte, TRANSMILENIO S.A., realiza auditorías aleatorias durante la salida de operación de los vehículos, en las cuales se revisa que el sistema de información auditivo y visual se encuentre en adecuadas condiciones. En caso de detectar fallas, se ordenan los correctivos necesarios y en caso de persistencia de las fallas, los concesionarios son objeto de desincentivos económicos por no garantizar la funcionalidad continua de estos sistemas. Los resultados de las auditorías indican que el porcentaje de afectación fluctúa entre un 3 y un 10% de la flota troncal, reiterando que no es posible determinar con certeza el porcentaje de equipos con fallas, debido a la aleatoriedad de las mismas.

**"No fueron mencionadas las fases II y III de Transmilenio a Soacha. Esto no está contemplado en esta administración"**

El proyecto de extensión de la Troncal NQS de TransMilenio en el municipio de Soacha en sus fases II y III, se presenta para la región como de máxima prioridad.

A la fecha en cabeza de la Gobernación de Cundinamarca, el Gobierno Nacional y la Alcaldía Municipal de Soacha se lideran las mesas de trabajo interinstitucional con el fin de aunar esfuerzos de orden técnico, legal y financiero para soportar desde estos marcos la ejecución del proyecto.

Una vez se tenga la viabilidad por parte de dichas entidades de TRANSMILENIO S.A., apoyará con todas sus capacidades y dentro de sus competencias dicha propuesta.

*Figura 1. Fases del Sistema Troncal en Soacha*



**Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios – TRANSMILENIO S.A.**
















Las Fases II y III contemplan la extensión del corredor en aproximadamente 4,0 kilómetros, la construcción de 4 estaciones, una estación intermedia de integración y un Patio-Portal en el sector del Vínculo.

Si desea mayor información concerniente a los temas expuestos, puede comunicarse a la línea 2203000 extensión 1923 - Subgerencia Atención al Usuario y de Comunicaciones.

Cordialmente,

  
**RICHARD ROMERO RAAD**  
Subgerente General  
TRANSMILENIO S.A.

CC: – Doctora Julieth Rojas Betancour, Jefe Oficina Asesora de Planeación Institucional, Secretaría Distrital de Movilidad, Calle 13 No. 37 - 35, Teléfono: 3649400

Proyectó: Luz Myriam Sanchez – Profesional Especializado G5 Subgerencia Económica   
Mario Gomez - Profesional Especializado G6 Subgerencia Económica   
José Luis Garnica - Contratista Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones   
Manuel Vanegas - Profesional Especializado Dirección de Modos Alternativos   
Vanessa Pérez R - Profesional de Supervisión de Operaciones y Gestión Social   
Rafael Cáceres - Profesional Especializado Dirección Técnica de BRT   
Nicolás Ernesto Cortés - Profesional Especializado Subgerencia Técnica y de Servicios   
  
Aprobó: Maria Fernanda Ortiz Carrascal – Subgerente Económica   
Jerzon Carrillo Pinzón – Director de TICS   
Adriana Sarmiento H. – Directora Técnica de Modos Alternativos y E.C.   
Mario Leonardo Nieto – Director Técnico de Buses (E)   
Jaime Enrique Monroy Garavito – Director Técnico de BRT   
Felipe Ramírez Buitrago – Subgerente Técnico y de Servicios   
  
Consolidó: Tatiana Méndez – Contratista Servicio al Ciudadano   
Revisó: Diana García Serrano – Contratista Subgerencia General   
Código: 807