

Informe de empalme  
**2020 | 2023**

*Diagnósticos*  
**sectoriales**



**INFORME DE EMPALME  
DIAGNÓSTICO SECTORIAL 2020-2023**

**«EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER  
MILENIO – TRANSMILENIO S. A.»**

**Bogotá D.C., 2023**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. Insuficientes fuentes alternativas de financiación para el fondo de estabilización tarifaria ..</b>	<b>4</b>
<b>2. Evasión y elusión en el SITP .....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
2.1. Evasión en el Sistema Integrado de Transporte Público.....	¡Error! Marcador no definido.
2.2. Elusión en el Sistema Integrado de Transporte Público. ....	¡Error! Marcador no definido.
<b>3. Condiciones que deterioran la calidad del transporte público de pasajeros y el reto de la interoperabilidad. ....</b>	<b>6</b>
3.1. Condiciones que deterioran la calidad del servicio de transporte .....	6
3.2. Necesidad de contar con un sistema interoperable de Recaudo.....	10
<b>4. Falta de cultura ciudadana y poca apropiación por los bienes públicos.....</b>	<b>11</b>
4.1. La importancia de comprender y transformar la Cultura Ciudadana en Bogotá. ....	11
4.2. Falta de cultura ciudadana .....	12
<b>5. Venta Informal en el Sistema TransMilenio .....</b>	<b>15</b>
<b>6. Procesos arbitrales TRANSMILENIO S. A. ....</b>	<b>18</b>
6.1. Laudos arbitrales condenatorios pendientes de pago .....	18
6.2. Procesos arbitrales en curso: .....	20
6.3. Procesos ejecutivos en curso derivados de laudos arbitrales pendientes de pago: .....	21

## LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Contexto Evasión – Impactos .....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 2. Encuesta Observatorio Distrital de Culturas .....	11
Ilustración 3. Índice de satisfacción Cultura Ciudadana.....	14

## LISTADO DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Distribución de los costos, ingresos y Diferencial tarifario del año 2024 .....	5
Gráfico 2. Distribución de los costos por componente para el año 2024 .....	5
Gráfico 3. Medición evasión pandemia y post pandemia componente troncal .	¡Error! Marcador no definido.
Gráfico 4. Evolución de Validaciones en el componente troncal 2019 a 2023 ...	¡Error! Marcador no definido.
Gráfico 5. Evolución de la velocidad comercial componente troncal.....	7
Gráfico 6. Planes de manejo de tráfico por obras viales operación zonal por localidad .....	8
Gráfico 7. Velocidad promedio semanal componente zonal .....	9
Gráfico 8. Historial Índice de satisfacción Cultura Ciudadana .....	14
Gráfico 9. Historial Índice de satisfacción Cultura Ciudadana .....	15

## LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Evolución de la velocidad componente troncal .....	7
---	---

## **1. Insuficientes fuentes alternativas de financiación para el fondo de estabilización tarifaria**

El Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- tiene como fuente principal de ingresos el recaudo diario de la venta de unidades de transporte (pasajes de los usuarios). Sin perjuicio de lo anterior y sin que se considere como una fuente de ingreso propia del SITP, el Distrito a través de la Secretaría Distrital de Hacienda, la Secretaría Distrital de Movilidad o TRANSMILENIO S. A., aporta los recursos necesarios al Fondo de Estabilización Tarifaria - FET para atender los compromisos de pago existentes con todos los Agentes del Sistema por medio de TRANSMILENIO S. A., y de esta forma garantizar la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros de la ciudad de Bogotá D. C.

Igualmente, en cuanto a los recursos destinados a cubrir el diferencial tarifario del SITP a través del FET, existe la opción de recibir respaldo por parte del Gobierno Nacional para sufragar dicha brecha. Este proceso se encuentra regulado por el Decreto Distrital 383 de 2019, el cual permite llevar a cabo este apoyo financiero.

La evolución del FET permite evidenciar que TRANSMILENIO S. A. y el Distrito Capital, han honrado los contratos de concesión desde el año 2000 a la fecha, pues se han girado los recursos necesarios para cumplir y mantener la operación regular del Sistema.

### **Causas que impactan en el valor del Fondo de Estabilización Tarifaria**

En cuanto a algunos de los elementos y causas que justificaron el diferencial tarifario para 2022, 2023 y la modelación del 2024 se pueden destacar los siguientes:

Desde el punto de vista de los costos:

- Bogotá cuenta con el único Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM del país que ha logrado una implementación completa de su Sistema, lo que ha conllevado la vinculación de nueva flota para lograr el desmonte definitivo del SITP Provisional y así tener sistema de transporte integrado con cobertura en toda la ciudad.
- Así mismo, Bogotá en su política distrital ambiental ha optado por implementar nueva flota con mejores estándares tecnológicos, dentro de la cual se destaca, la vinculación entre 2021 y 2022 de 1485 buses de tecnología eléctrica, además de 2.239 buses con estándar de emisión Euro VI y 700 buses con estándar de emisión Euro V con filtro.
- Por otra parte, el SITP no ha sido ajeno a la situación económica mundial que ha hecho que la variación de indicadores macroeconómicos afecte el crecimiento de los costos del Sistema.

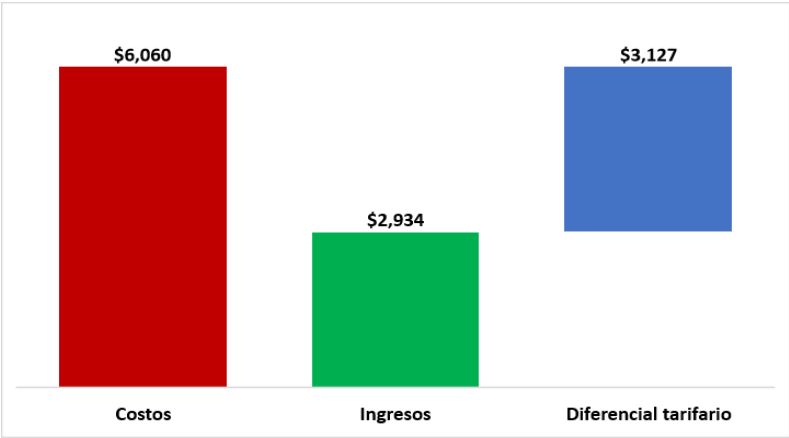
Desde el punto de vista de los ingresos:

- Bogotá, a pesar de los esfuerzos que ha realizado por atraer nueva demanda al Sistema, solo hasta el presente año 2023 tiene contemplado, dentro de sus proyecciones, que en el transcurso de la vigencia se hayan recuperado los niveles de demanda previos a la pandemia. Por su parte, para el año 2024 proyecta niveles de demanda similares a los del 2023, con un ligero incremento en los mismos.
- Los niveles actuales de evasión en el Sistema que impactan sobre los ingresos de este, haciendo que sea menor el recaudo por el cobro de tarifas a los usuarios.

Consecuencias para el Fondo de Estabilización Tarifaria

Tomando en cuenta los elementos mencionados anteriormente, para el año 2024, la consecuencia principal es que TRANSMILENIO S.A. estima que, en el escenario base<sup>1</sup>, se requerirán recursos para el Fondo de Estabilización Tarifaria por un valor de **\$3.127 mil millones**. Este monto es necesario para cubrir el valor de los costos operativos de **\$6.060 mil millones** que no es cubierto por el valor de los ingresos por validaciones de pasajeros proyectados en **\$2.934 mil millones**. En la siguiente gráfica se pueden observar estos valores:

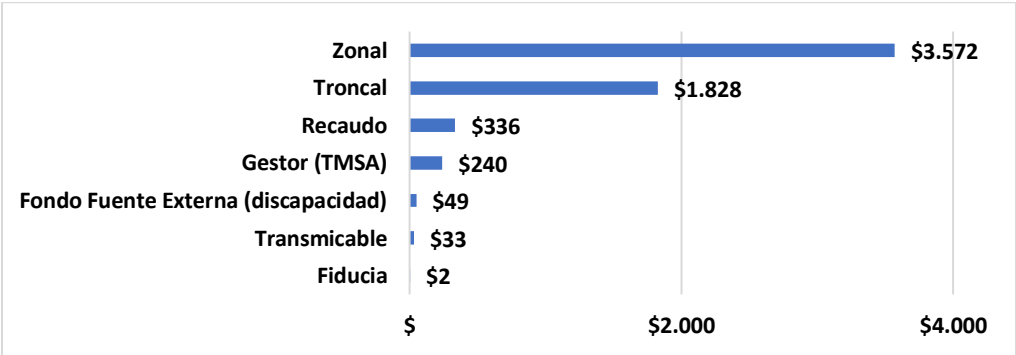
Gráfico 1. Distribución de los costos, ingresos y Diferencial tarifario del año 2024



Fuente: Subgerencia Económica, TRANSMILENIO S. A., Valores en miles de millones de pesos corrientes moneda legal para Colombia, cifras actualizadas a septiembre de 2023

Ahora bien, los costos para el funcionamiento del sistema de transporte mencionados anteriormente, que para 2024 ascienden a **\$6.060 mil millones**, son el resultado de los siguientes componentes:

Gráfico 2. Distribución de los costos por componente para el año 2024



Fuente: Subgerencia Económica, TRANSMILENIO S. A. Valores en miles de millones de pesos corrientes moneda legal para Colombia. Cifras actualizadas a septiembre de 2023

Resulta importante precisar que la proyección del funcionamiento del Sistema para 2024 se realiza con la demanda de transporte público vigente, con lo cual no hay requerimientos para realizar nuevas inversiones en la operación (buses, estaciones, paraderos, rutas).

La proyección de **\$6.060 mil millones** en 2024 responde a las condiciones troncales y de planeación

<sup>1</sup> Este escenario contempla la proyección de ingresos del Sistema, igualando las tarifas de los componentes troncal y zonal en 2024 a una tarifa usuario de \$3.100, de igual forma se realiza incremento a las poblaciones vulnerables y se igualan las tarifas de estas poblaciones para el troncal y zonal.

zonal para el próximo año. Para las siguientes vigencias, los costos de operación varían según aumentos en precios al consumidor, precios al productor, precios de los combustibles, entre otros. Así mismo, estos valores en el futuro se pueden modificar ante la entrada de nuevos corredores exclusivos, la necesidad de vehículos para operar y otros modos de transporte como el Metro de Bogotá<sup>2</sup>.

Finalmente, lo expuesto en párrafos anteriores y tomando en cuenta el valor del FET contemplado para la vigencia 2024, es posible observar la problemática de que sean insuficientes las fuentes de recursos para cubrir este diferencial tarifario.

## **2. Condiciones que deterioran la calidad del transporte público de pasajeros y el reto de la interoperabilidad.**

### **2.1. Condiciones que deterioran la calidad del servicio de transporte**

Gran parte de la disminución de la demanda tiene como origen los efectos de la emergencia sanitaria del virus COVID-19. Para recuperar demanda perdida, captar nueva demanda, mejorar la calidad del servicio y contribuir con las finanzas del sistema, el componente troncal de TransMilenio requiere mejorar y garantizar su competitividad frente a modalidades de transporte; como el vehículo particular, el transporte público individual, las motocicletas y el transporte informal o ilegal.

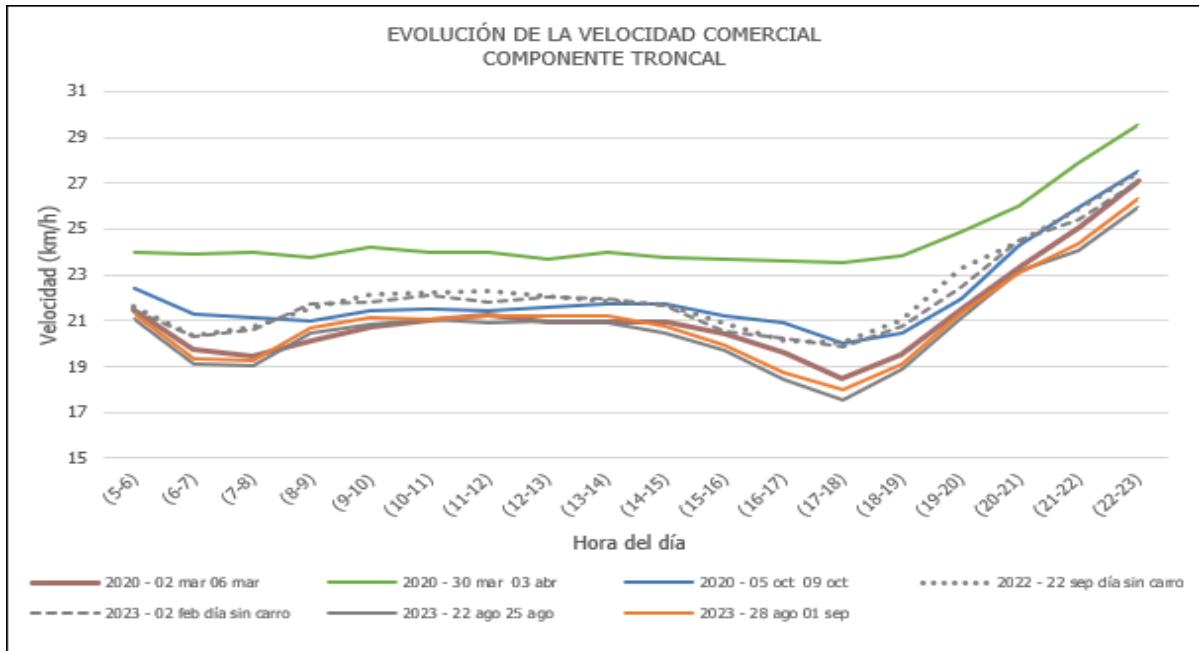
Para ser competitivo, el sistema debe operar en condiciones que garanticen seguridad y menor tiempo de desplazamiento; por ello, la velocidad con la que opera el sistema se convierte en un factor determinante. Si bien hoy en día el componente troncal cuenta con infraestructura exclusiva para su operación, la misma está expuesta a la influencia de factores externos, como congestión, siniestralidad en las intersecciones e invasión de las calzadas exclusivas. Así mismo, se presentan factores internos como el mal estado de las vías troncales, las limitaciones en infraestructura de portales y estaciones de la primera fase del sistema (limitados en capacidad para los usuarios y la operación de los buses), y la falta de conexiones entre troncales del sistema, un ejemplo es la troncal NQS, que no cuenta con conexiones exclusivas para el BRT con las troncales Américas y Calle 26.

Todos estos aspectos afectan la velocidad con la que operan los buses y a su vez producen congestión, situación que se agudiza en las horas pico de operación, cuando el sistema recibe el mayor número de usuarios y moviliza la mayor cantidad de buses. En los tramos en los que hay reducción de velocidad, se represa el flujo de buses, lo cual altera los tiempos de recorrido, provocando que los intervalos de servicio se amplíen y con ello se pierda regularidad.

---

<sup>2</sup> TRANSMILENIO S.A. elaboró el documento de proyecciones del FET 2024-2034 de radicado No. 2023EE22610, en el cual se encuentran los resultados técnicos y económicos de la modelación para el periodo del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Gráfico 3. Evolución de la velocidad comercial componente troncal



Fuente: Elaborado por Dirección Técnica de BRT de TRANSMILENIO S. A., de acuerdo con información del SAE

Tabla 1. Evolución de la velocidad componente troncal

PARÁMETRO	PERIODO		2020	2020	2020	2022	2023	2023	2023
			02 mar 06 mar	30 mar 03 abr Cuarentena COVID	05 oct 09 oct	22 sep día sin carro	02 feb día sin carro	22 ago 25 ago	28 ago 01 sep
VELOCIDAD COMERCIAL (Km/h)			21.2	24.6	22.1	22.2	22.0	20.8	21.0
*VARIACION (%)				15.83%	4.16%	4.73%	3.85%	-2.07%	-0.93%
VELOCIDAD COMERCIAL PICO AM			20.2	23.9	21.5	21.1	21.0	19.9	20.2
VARIACIÓN (%) AM				18.26%	6.14%	4.20%	4.03%	-1.35%	-0.27%
VELOCIDAD COMERCIAL PICO PM			19.8	24.0	20.9	21.1	20.8	19.0	19.3
VARIACIÓN (%) PM				21.21%	5.53%	6.85%	5.43%	-3.82%	-2.34%
DEMANDA PROMEDIO			2,403,602	303,991	964,291	1,706,381	1,913,022	2,005,331	1,962,771
DEMANDA VARIACIÓN (%)				12.65%	40.12%	70.99%	79.59%	83.43%	81.66%
OFERTA TRONCAL PROM. DIARIO			507,931.61	265,200.38	554,739.07	490,500.37	460,424.16	419,408.48	419,932.92
OFERTA TRONCAL VARIACIÓN (%)				52.21%	109.22%	96.57%	90.65%	82.57%	82.68%

Fuente: Elaborado por Dirección Técnica de BRT de TRANSMILENIO S. A., septiembre 2023.

Tal y como se evidencia en los datos presentados, el mejor escenario de velocidad comercial para el Sistema se presentó en cuarentena por la emergencia sanitaria del COVID-19, momento donde el Sistema experimentó condiciones totalmente favorables; con mínimos efectos de factores externos.

La competitividad del Sistema también es influenciada por la regularidad de los servicios; si los buses cumplen con los intervalos de servicio de las diferentes rutas, se disminuyen los tiempos de espera de los usuarios en las estaciones, al igual que la ocurrencia de aglomeraciones en estaciones y buses.

Otro elemento para considerar es la eficiencia, asociada a la capacidad que debe tener el Sistema para hacer uso óptimo de los recursos disponibles. Menores tiempos de desplazamiento no solo benefician a los usuarios, también permiten hacer un mejor uso de la flota, ya que al disminuir los tiempos de ciclo de las rutas se reduce la necesidad de flota, es decir que con el mismo número de buses y conductores es posible hacer un mayor número de viajes.

En síntesis, la competitividad de sistema troncal está basada en ofrecerle a sus usuarios y a la ciudadanía, un servicio seguro, accesible y de calidad, entendiendo la calidad como la posibilidad de

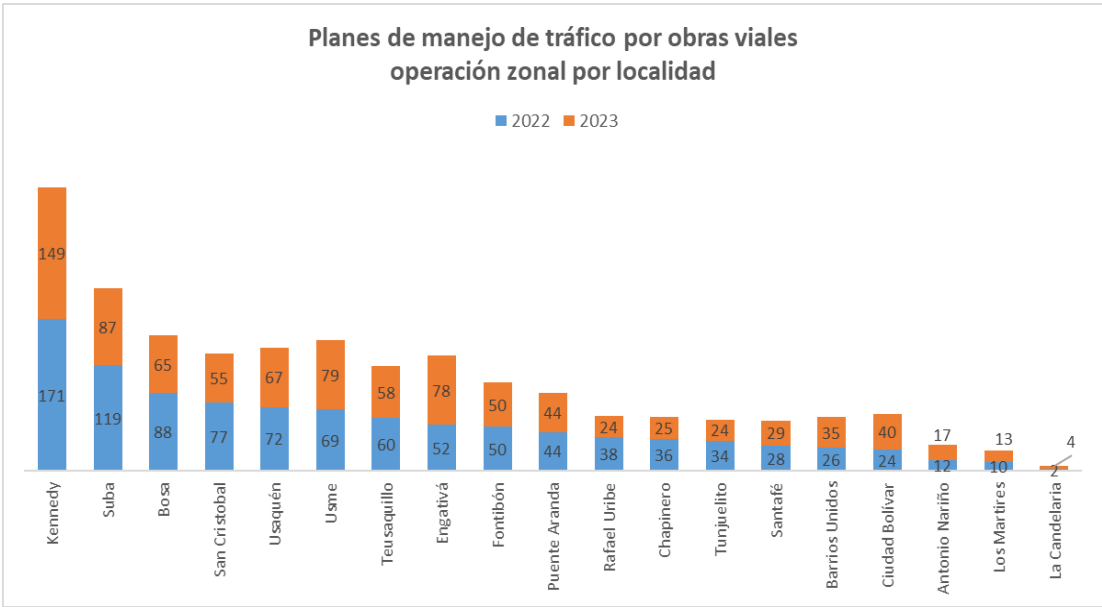


realizar sus viajes en menor tiempo (menores tiempos de acceso, de espera en estaciones y de desplazamiento), con tiempos inferiores a los que puede tomarle hacer el mismo desplazamiento en otras alternativas de transporte. Esto solo es posible mejorando la infraestructura existente.

En relación con las obras que se han implementado en la ciudad en los últimos años, para la recuperación de la malla vial en las calzadas de tráfico mixto y construcción de nueva infraestructura para el transporte multimodal, han generado un impacto alto en la operación de las rutas componente zonal (alimentación, urbano, complementario y especial), por la restricción de calzadas intervenidas, disminución de la velocidad, altas congestiones del tráfico, desvíos de su trazado original, generando así aumento en los tiempos de recorrido y alteración en los tiempos de espera de los usuarios.

Desde TRANSMILENIO S. A. se realiza seguimiento a los planes de manejo de tráfico de alto impacto que se implementan en la ciudad y que afectarán la operación troncal y zonal. Para componente zonal desde el año 2022 se han dado visto bueno a 1.022 planes de manejo de tráfico por obras e intervenciones viales y para el año 2023 al mes de agosto 943 planes de manejo de tráfico, distribuidos en las siguientes localidades:

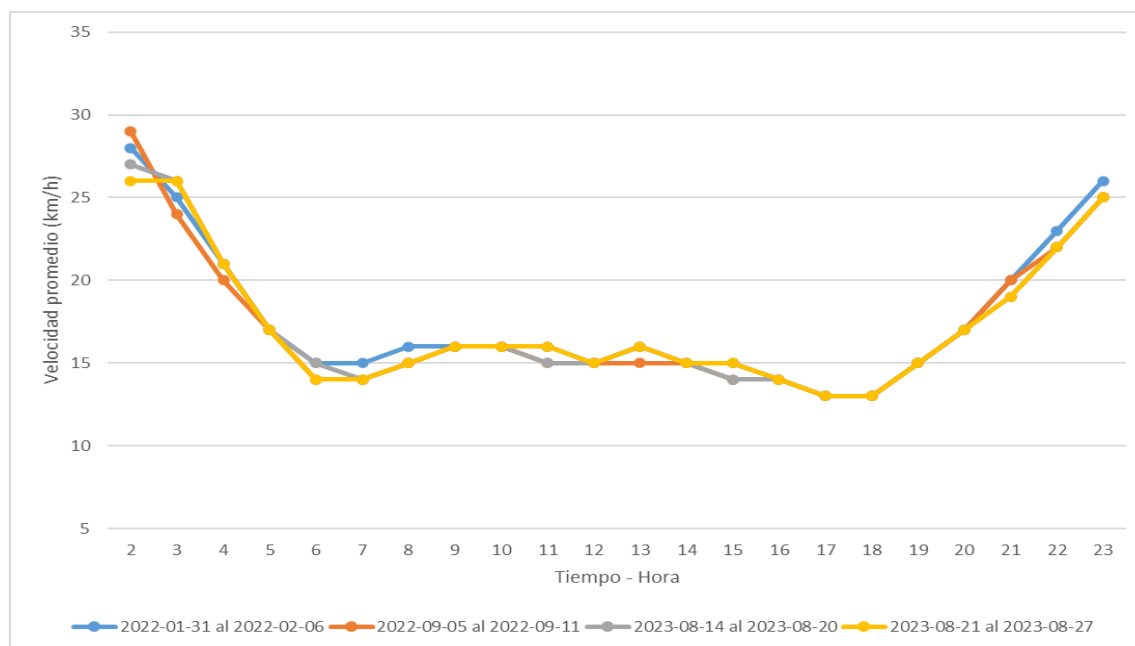
Gráfico 4. Planes de manejo de tráfico por obras viales operación zonal por localidad



Fuente: Elaborado por Dirección Técnica de Buses de TRANSMILENIO S. A. con base a los PMT allegados a la Entidad.

Es así como, la velocidad promedio para las rutas zonales en hora pico para los días hábiles se encuentra alrededor de 13,68 km/h y en hora valle 15,39 km/h.

Gráfico 5. Velocidad promedio semanal componente zonal



Fuente: Elaborado por la Dirección Técnica de Buses de TRANSMILENIO S. A. con base en datos del SAE.

En tal sentido, es prudente contemplar la reorganización del Sistema Integrado de Transporte Público de cara a la infraestructura que se está construyendo e iniciará operación durante los próximos 4 años.

Así las cosas, con el rezago en la ejecución e implementación de infraestructura del componente Troncal (114,4 Km a año 2019) y el cumplimiento de sus indicadores post pandemia, se anticipa para la próxima vigencia, la entrada en operación de los siguientes corredores en el ámbito Distrital.

- Troncal Avenida Carrera 68 entre NQS sur y Carrera Séptima 17 km (Alimentadora PLMB -en construcción 2023).
- Avenida Ciudad de Cali entre Portal Américas y Límite del Distrito Capital con Soacha. 7,4 km (Alimentadora Primera Línea de Metro de Bogotá PLMB - en construcción 2023).
- Troncal Carrera Séptima entre calle 26 y calle 200. 20 km (Complementaria PLMB en licitación para construcción).
- Extensión de Troncal Av. Caracas entre Molinos y el Portal de Usme. 3,5 km (Complementaria PLMB en construcción 2023).
- Troncal Calle 13 entre Puente Aranda y Límite del Distrito Capital. 11,5 km. (Complementaria Segunda Línea de Metro de Bogotá 2LMB en licitación para construcción).

Por tanto, con la ejecución de los anteriores proyectos se ampliaría el total de la cobertura Troncal a 173,40 km.

En este sentido, con la entrada en operación de la nueva infraestructura que actualmente está en construcción, TRANSMILENIO S. A. se ha venido realizando un proceso de diseño de los servicios troncales que operarán en los nuevos corredores y la reestructuración de otros existentes, que implicará adición, suspensión o redistribución de paradas, y ajustes de trazados, en función de la capacidad de la infraestructura, tanto nueva como existente. Esta reestructuración de servicios, en

conjunto con la estimación de la demanda, es el insumo clave para la determinación de flota adicional que se solicitará para operar en la red troncal ampliada.

Así mismo, para el componente zonal se viene desarrollando una reestructuración de los servicios que deberán operar en el escenario futuro en que entre en operación los nuevos corredores troncales, consistente en la optimización de trazados de acuerdo con el grado de superposición que tengan con las troncales proyectadas y sus zonas de influencia. Es así como se prevé la suspensión de servicios, el recorte de trazados y la creación de rutas zonales que cumplan la función de alimentadoras de la nueva troncal.

De acuerdo con este análisis se prevé una contracción de los servicios zonales, acorde con el aumento de oferta del componente troncal y la disminución de la demanda de este componente zonal que migrará al esquema troncal.

## **2.2. Necesidad de contar con un sistema interoperable de Recaudo**

En el marco del Contrato SIRCI<sup>3</sup>, vigente hasta 2028, se utiliza la Tarjeta Inteligente Sin Contacto (TISC) como medio de pago, conocido como Tarjeta “TuLlave” y dispositivos para control de acceso a las estaciones y buses y para recargas en los medios de pago; sin embargo, es necesario considerar la evolución de tecnologías de información aplicadas en los sistemas de recaudo y transporte, y definir modelos económicos para su incorporación en el Sistema. Adicionalmente, están en diseño o construcción nuevos corredores BRT que no hacen parte del SIRCI y en los próximos años iniciarán operación nuevos modos de transporte público como Metro y RegioTram, con su propio Ente Gestor, nuevas reglas y políticas tarifarias y modos alternativos como bicicletas públicas y la eventual vinculación del servicio de taxis al Sistema de Recaudo, corroborando la expansión del SITP.

Por tanto, contar con el Sistema Interoperable de Recaudo (SIR) que integre estos modos de transporte, reglas tarifarias y medios de pago mostrando una “cara única” a los ciudadanos, independiente de las complejidades de la integración, es el problema que se enfrenta y que hace necesaria la planificación, diseño e implementación que incorpore estos elementos, considere las condiciones del actual Sistema, satisfaga la creciente demanda de los usuarios de sistemas más ágiles y modernos y facilite la transición sin traumas a los usuarios, al finalizar el actual Contrato SIRCI.

### **Causas**

Como causas se tiene el advenimiento de nuevas tecnologías más asequibles a los ciudadanos para pago de sus obligaciones, así como el incremento de grupos de usuarios que evitan el pago del pasaje justificándose en falta de puntos de recarga u otros medios de pago para uso del Sistema, y el impacto económico al incorporar estas tecnologías en el actual sistema, no consideradas en el SIRCI, generando a una renovación total y anticipada del Sistema de Recaudo, por el cambio de dispositivos de control de acceso, de carga, de consulta y modificaciones en sus plataformas centrales.

### **Consecuencias o efectos**

No tener el SIR, conlleva a: a) Cada modo de transporte tendría sus propios medios de pago, su recaudador y sus procesos de conciliación. b) Los usuarios tendrían que disponer de estos medios

---

<sup>3</sup> SIRCI: Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y servicio al usuario del Sistema Integrado de Transporte público en Bogotá

de pago para utilizar estos modos de transporte en sus desplazamientos por la Ciudad Región. c) Los programas sociales de beneficio, incentivo y/o política de transporte tendrán que darse por cada modo y habrá gran dificultad de implementación porque c/u dispondrá de su propia plataforma y política de trasbordos intermodales. d) El usuario percibirá un sistema disperso, con ausencia de una red amplia y unificada de recarga, extendiendo la evasión a todos los modos de transporte.

Con el propósito de avanzar en la solución, el Comité Directivo del Sistema Interoperable autorizó un contrato interadministrativo derivado entre TMSA y Ágata para el diseño conceptual del SIR (CTO2716-23), el cual prevé el desarrollo de un diseño conceptual, de alto nivel con la visión del nuevo Sistema Interoperable de Recaudo - SIR - que se desea alcanzar acogiendo los nuevos medios de pago para todos los modos de transporte actuales y nuevos, sus diferentes componentes, las interfaces que se deben considerar con otros sistemas y la hoja de ruta del nuevo sistema a partir del actual.

Posteriormente deberán adelantarse las etapas posteriores de: diseño detallado, piloto operativo, estructuración, contratación e inicio de operación del nuevo Sistema de Recaudo, lo cual debería desarrollarse entre diciembre de 2023 a diciembre de 2028 y una etapa de estabilización hasta diciembre de 2029, donde se prevé que el SIR esté operando al 100%, incluyendo la totalidad de medios de pago en todos los modos de transporte y con todas las funcionalidades consideradas y actualizadas a corte del año 2028.

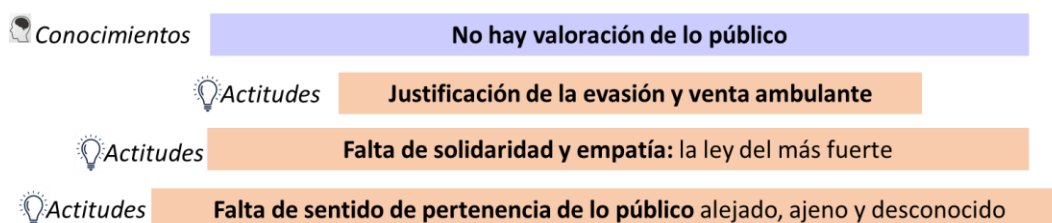
### 3. Falta de cultura ciudadana y poca apropiación por los bienes públicos.

#### 3.1. La importancia de comprender y transformar la Cultura Ciudadana en Bogotá.

Cuando hablamos de cultura ciudadana hacemos referencia al modo en que los habitantes de una ciudad, pueblo o país, generan dinámicas de convivencia y participación; establecen relaciones de respeto, solidaridad, empatía, corresponsabilidad, confianza; y, definen reglas, normas y acuerdos para vivir en armonía; donde la cooperación, el diálogo, la autorreflexión, la tolerancia y la complementariedad entre unos y otros contribuyen a convivir en paz.

Según los datos de la Encuesta Observatorio Distrital de Culturas (Línea base: marzo 2018, medición 1: diciembre 2018), que reposan en el Observatorio de Cultura Ciudadana de la Secretaría Distrital de Cultura, se evidencia cómo los ciudadanos tienen un desarraigo por lo público, y también refleja la validación de acciones erróneas por parte de los ciudadanos, lo cual se interpreta como un problema de indiferencia y falta de control social.

*Ilustración 1. Encuesta Observatorio Distrital de Culturas*



Fuente: Observatorio de cultura ciudadana de la Secretaría Distrital de Cultura

#### ¿Pero qué sucede en Bogotá?

Actualmente la cultura ciudadana en Bogotá está lejos de lograr transformaciones culturales, existen problemáticas sentidas que deben ser abordadas de manera prioritaria señalando la

educación, la seguridad, el respeto por el otro, la valoración por lo público, la auto y mutua regulación. Se requiere de un modelo o estrategia transversal del orden distrital con enfoque multisectorial, que le apueste al cambio comportamental y a una conciencia ciudadana, a partir de la educación y participación colectiva.

Para el caso concreto sobre el Sistema TransMilenio inmerso en esta ciudad, culturalmente es una muestra de lo que ocurre en todo el territorio y los efectos negativos que trae la falta de una estrategia de Cultura Ciudadana Transversal y contundente.

Como consecuencia se observa la desmejora en el servicio, de un sistema que moviliza a más 4 millones de personas, un Sistema de transporte que mueve la economía, la educación, la salud, etc., de una ciudad con más de 7 millones de habitantes.

Sólo un comportamiento, como es la evasión, genera pérdidas de más de 220 millones de pesos que pueden ser invertidos en mejorar la infraestructura, modernización de flota, la mejora del servicio y la experiencia del viaje de quienes sí pagan su pasaje.

No solo la evasión es detonante que afecta la cultura ciudadana, se puede mencionar a manera de ejemplo otros comportamientos (dejar salir y luego ingresar al bus, hacer filas, ceder la silla, respetar las líneas amarillas, ingresar objetos extra dimensionales, etc.), que no contribuyen a un ambiente sano y menos a una experiencia de viaje grata, desencadenando un círculo vicioso. Además de estas conductas, es importante señalar que parte del cambio depende de la voluntariedad de cada una de las personas, a ello se le suman otros aspectos de mayor relevancia que no son de la misionalidad del Ente Gestor.

La inseguridad, el vandalismo, las ventas informales, la mendicidad, el trabajo infantil son problemáticas que no contribuyen al fomento de la cultura ni a crear un ambiente sano e impiden lograr transformaciones sociales culturales. Estos desafíos que son competencia directa de otras entidades distritales requieren de una visión que permita ver al Sistema como parte de la ciudad, un lugar donde convergen todas las problemáticas y comportamientos inherentes al espacio público externo a él.

Por lo anterior, se requiere de un esfuerzo desde la política y la institucionalidad para desarrollar planes, proyectos, programas, que incrementen la conciencia ciudadana, la valoración por lo público, el respeto por el otro, la sana convivencia, que redundará en beneficios para la cultura de la ciudad.

### **3.2. Falta de cultura ciudadana**

Desde 2018-2023 TRANSMILENIO S. A. en el marco del Plan de Desarrollo Distrital y bajo los lineamientos de la Política Pública de Cultura, ha realizado estudios de investigación y análisis que permiten enfatizar en aspectos comportamentales específicos relacionados con la cultura ciudadana.

En 2018, la encuesta de percepción sobre los factores culturales que afectan el Sistema, realizada por la Dirección del Observatorio y Gestión del Conocimiento de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, arrojó como resultado una serie de causas y consecuencias que se derivan de conocimientos, actitudes y emociones de la ciudadanía usuaria que se moviliza en el Sistema.

Se identificaron:

#### **Causas**

- Ausencia de una estrategia de Cultura ciudadana multisectorial, bajo los lineamientos de la Política Pública.

- Falta de reconocimiento del Sistema como eje principal que ofrece un servicio público esencial.
- Inseguridad.
- Falta de Conciencia Ciudadana y sentido de pertenencia por Bogotá.
- Auto y mutua regulación.
- Falta de programas educativos que refuercen los valores para el fortalecimiento de los comportamientos cívicos.

### **Consecuencias**

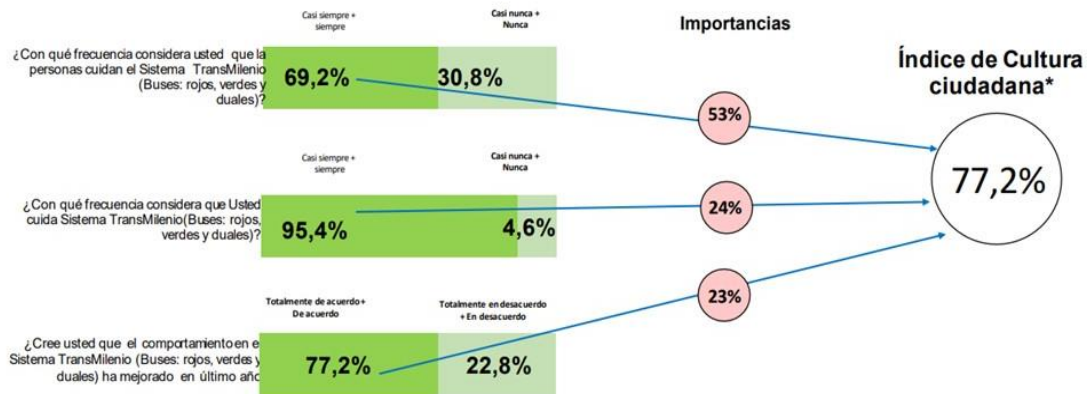
- Conocimientos:
  - No hay valoración de lo público: creencia de que el sistema está colapsado y es un negocio privado.
- Actitudes
  - Justificación de la evasión y venta ambulante.
  - Falta de solidaridad y empatía: sobrevivencia del más fuerte.
  - Falta de sentido de pertenencia: sistema alejado, ajeno y desconocido.
- Emociones
  - Individualismo y egoísmo.
  - No hay planeación de los viajes para mejorar tiempos.
  - Impaciencia frente a la espera, Se quiere un servicio inmediato.
  - No se cumplen las normas y reglas para entrar al sistema, abordar los buses y viajar en el sistema.
  - Vandalismo de baja y alta intensidad.
  - Apuro por salir del sistema, sin consideración de los demás.

A raíz de esta línea base, el ente gestor ha diseñado estrategias de formación, comunicación, que permitan la mejora en la experiencia de viaje de los usuarios.

Los resultados de la encuesta de satisfacción general del servicio del Sistema TransMilenio, realizada por Proyectamos Colombia S. A. S. mayo 2023 indica que en índice de satisfacción de cultura ciudadana es del 77,2% mientras que en 2019 era de 54%, demostrando que los esfuerzos realizados desde el Ente Gestor han dado resultados positivos.

## Ilustración 2. Índice de satisfacción Cultura Ciudadana

A continuación, escuchará una serie de comportamientos y actitudes, por favor responda

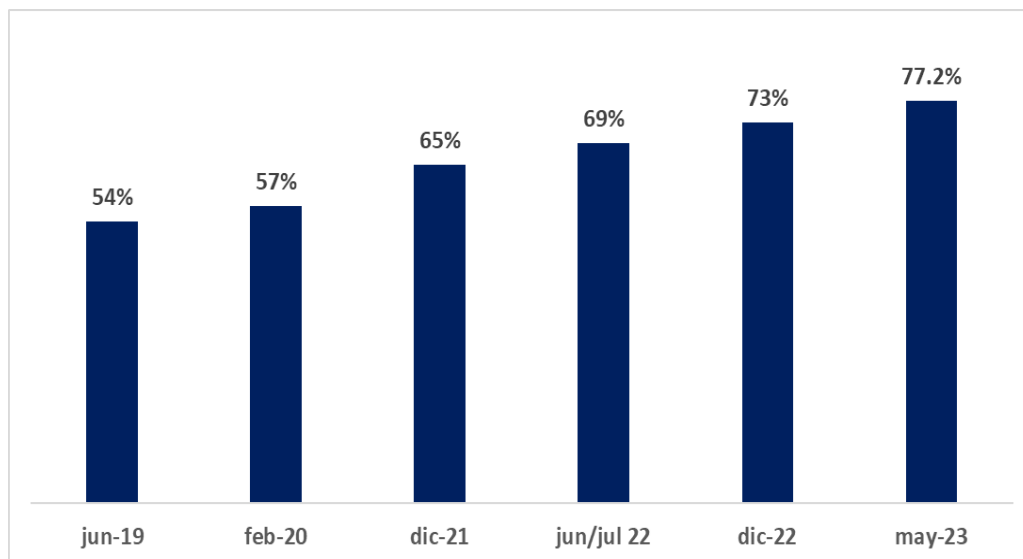


Índice fundamentado en el modelo de importancias (Ver capítulo de DESCRIPCIÓN METODOLÓGICA). En este caso un Modelo de regresión logístico sobre P16 estructurado en función de P16A\_P16A\_2 y P16B\_1, significativas a un 99% de confianza.

Fuente: Encuesta de Satisfacción del servicio TRANSMILENIO S. A., mayo 2023

En comparación con la medición del año 2022, el índice de medición de cultura ciudadana aumentó 4.4%.

Gráfico 6. Historial Índice de satisfacción Cultura Ciudadana



Fuente: Encuesta de Satisfacción del servicio TRANSMILENIO S. A., mayo 2023

Finalmente, dentro de los comportamientos más recurrentes y que requieren mayor atención, se encuentran relacionados en la imagen 3, como el bloqueo de puertas, irrespeto a la línea amarilla, hacer filas, pago del pasaje, un porcentaje del 74%

Gráfico 7. Historial Índice de satisfacción Cultura Ciudadana



Fuente: Encuesta de Satisfacción del servicio TRANSMILENIO S. A., mayo 2023

Aunque ha habido un avance, es necesario continuar con estas estrategias que se vienen implementando, y contar también con una estrategia transversal y multisectorial, con la participación actividad desde todos los sectores la administración distrital, y recursos que permitan generar un mayor impacto en la ciudadanía.

#### 4. Venta Informal en el Sistema TransMilenio

La informalidad en Colombia es un fenómeno que ha venido en aumento en los últimos años. Esta problemática también ha impactado a la ciudad de Bogotá y en especial al Sistema Integrado de Transporte Público Masivo – TransMilenio, en sus componentes Troncal (BRT) y Zonal, cuya infraestructura fue creada para respetar las áreas de circulación de los usuarios, su seguridad y la eficiencia en el servicio.

Actualmente, existen más de 4.000 vendedores informales<sup>4</sup> dentro del Sistema y detrás de la informalidad en muchas ocasiones operan tráfico ilegal del espacio público, mafias y/o bandas criminales. La comercialización informal presenta venta de alimentos (empanadas, pasteles, quesos, amasijos, etc.), ropa y accesorios para personas y mascotas, plantas ornamentales, realización de tatuajes y piercings, recepción de muestra médicas, venta de animales, preparación de alimentos con pipetas de gas, venta de hierbas y otros productos.

El comercio informal no solo afecta la movilidad y uso del espacio en el Sistema impactando en la percepción de la calidad del servicio, en la experiencia de viaje, riesgos en la salud pública, inseguridad en las estaciones y generación de residuos. La mayoría de los vendedores informales ocupan espacios en los buses con mercancías en volúmenes no permitidos y evaden el pago del pasaje permanentemente. En mesas de trabajo con el IPES, el mismo manifiesta no poder adelantar censos de la población de venta ambulante dado que legitimaría su espacio y ejercicio y por otro lado, manifestó la falta de recursos económicos para poder apoyar con mobiliario específico (diseñado por TMSA) el proceso de formalización de módulos de servicio en la infraestructura del Sistema en ciertos túneles de estaciones de manera controlada.

<sup>4</sup> No se tiene precisión del número de vendedores informales, este es un número calculado según visitas de campo sin llegar a caracterizar ni censar.



Actualmente, entre las estaciones con mayor nivel de criticidad con esta problemática se encuentran los siguientes Portales: Norte, 80, Suba, El Dorado, Américas, Sur, Usme, Tunal y 20 de julio; y las estaciones sencillas e intermedias como: Ricaurte, Avenida Jiménez, Aguas, Universidades y Calle 100.

Los equipos en vía de la Dirección Técnica de Seguridad TMSA<sup>5</sup>, han identificado riesgos asociados a la convivencia y a la seguridad de la ciudadanía relacionado con la ocupación indebida del espacio público por parte de vendedores informales. Dichos riesgos son:

- **Niños, niñas y adolescentes - NNA ejerciendo y/o acompañando ventas informales.** Uso de las instalaciones del Sistema por parte de personas, familias e incluso menores de edad sin acompañantes ejerciendo ventas informales.
- **Amenazas/riñas.** Se han presentado situaciones de riñas consumadas y amenazas de riñas entre personas que ocupan el espacio público irregularmente, las cuales se han derivado principalmente por el control territorial.
- **Agresión física y/o verbal a las autoridades del Sistema.** Se han presentado situaciones de agresiones tanto verbales como físicas a los equipos en vía, principalmente al equipo de gestores de convivencia (EGCTM), reguladores anti-evasión y seguridad privada, principalmente, por solicitar la validación del pasaje y el retiro del punto.
- **Cargas sobredimensionadas.** Los vendedores informales ingresan usualmente al Sistema con cargas sobredimensionadas, principalmente los estacionarios que se ubican en los túneles de transición y portales, obstaculizando el paso de los usuarios y ocupando espacio público de manera considerable. De igual forma, en ocasiones retrasan la operación mientras suben y bajan sus cargas de los buses articulados. Además de ocupar las salidas de emergencia.
- **Evasión.** En términos generales los vendedores informales evaden el pago del pasaje y no son receptivos con los equipos en vía frente a las sensibilizaciones realizadas. De hecho, los equipos han recibido amenazas, así como agresiones físicas y verbales cuando se solicita la validación del pasaje, poniendo en riesgo también la seguridad vial al hacer ingresos indebidos por lugares no autorizados.
- **Porte de armas cortopunzantes, porte o consumo de sustancias psico activas - SPA y/o alcohol.** En actividades de registro y control se ha presenciado disposición del Sistema para el porte de armas cortopunzantes (principalmente en las riñas presentadas), porte y/o consumo de sustancias psicoactivas, así como de alcohol, al igual que la venta de alcohol y cigarrillos.
- **Infraestructura afectada por la ocupación de espacio público.** Se han identificado puntos de la infraestructura del Sistema que han sido afectados al ejercer las ventas informales, ya sea en el uso inadecuado de los baños públicos, de las carteleras informativas y las celosías de cerramiento para colgar los artículos de venta, así como las taquillas no operativas para exponer sus productos.
- **Afectación de la operación.** Las ventas informales han afectado el adecuado funcionamiento de la operación del Sistema, principalmente por detención de los buses articulados al transportar las mercancías -esto se asocia también a las cargas sobredimensionadas-, ubicarse en zonas de tránsito de alimentadores, disposición de la mercancía en el carril exclusivo como manifestación a la inconformidad del retiro del punto (como ocurre constantemente en el Portal Norte), así

---

<sup>5</sup> Los equipos en vía identifican aquellos comportamientos contrarios a la seguridad y convivencia estipulados en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana -Ley 1801 de 2016-, así como prohibiciones e infracciones estipuladas en el Manual del Usuario del Sistema Integrado del Transporte Público que se asocian al ejercicio de venta informal

como la ubicación de venta informal frente o cerca a los paraderos del componente zonal, interfiriendo el paso de los usuarios.

- **Emergencias y contingencias.** La venta informal y sus elementos limita considerablemente la movilidad de los usuarios del Sistema y las rutas de evacuación establecidas en los Planes de Prevención, Preparación y Respuesta. En caso de presentarse una situación de emergencia que amerite la evacuación parcial o total hacia los puntos de encuentro principales y alternos (los cuales también se encuentran ocupados irregularmente), se aumentan los riesgos de lesiones de los usuarios al disminuir el ancho de circulación y obstruir los pasos, dificultando así las labores de las entidades de respuesta.
- **Agresión física o verbal a los usuarios.** Se han presentado situaciones de conflictividad relacionadas con la ocupación irregular del espacio público, ya que en muchas ocasiones es un factor que no permite desplazarse de manera cómoda, a su vez, la convivencia se ha visto afectada, presuntamente, por no poner atención ni comprar los bienes y/o productos que se ofrecen. También hay usuarios que han quedado inmersos y afectados ya sea de manera directa e indirecta entre las riñas de los vendedores informales.
- **Conflictos entre vendedores informales y formales (explotación colateral).** Se han presentado situaciones de conflictividad entre vendedores informales y ventas formales ubicadas en los espacios de explotación colateral por el control de las ventas.
- **Vendedores informales portando dotación institucional.** Se ha identificado el porte de prendas institucionales a vendedores informales, las cuales han sido decomisadas.
- **Agentes del Sistema dejando ingresar a vendedores a cambio de productos.** Se ha identificado agentes del Sistema dejar ingresar a vendedores informales a cambio de productos. En estas situaciones se han tomado las medidas correctivas necesarias para evitar la recurrencia.
- **Venta de alimentos que no cumplen con normas de bioseguridad.** Existe un uso indebido del espacio público del Sistema para guardar alimentos, habiendo manipulación de alimentos en condiciones riesgosas.
- **Presencia de venta informal por parte de poblaciones vulnerables.** Se ha identificado familias migrantes, víctimas del conflicto, mujeres en estado de gestación, con menores de edad, familias de comunidades indígenas y comunidades afrocolombianas ejerciendo algún tipo de venta informal e incluso en ejercicios de mendicidad, para lo cual se requiere aplicar un enfoque diferencial y una articulación con determinadas entidades que puedan dar respuesta a las necesidades de cada grupo poblacional.

Del mismo modo, afecta el comercio formal en el Sistema, el cual genera ingresos colaterales por más de 9.000 millones de pesos anuales, que aportan al mantenimiento, aseo, pago de servicios públicos, vigilancia y otros rubros.

Por otra parte, en ejercicio de las actividades efectuadas por el comercio formal, los negocios comerciales se ven frecuentemente agredidos, amenazados y violentados por el comercio informal, además de enfrentar por parte de ellos una competencia desleal, dada la venta de los mismos productos a un menor precio. Lo que ha generado que las marcas y empresas soliciten la terminación anticipada del contrato o la disminución de módulos de servicio afectando directamente los ingresos no tarifarios para la Entidad.

Se requiere un plan específico coordinado con varias entidades del Distrito como el IPES, DADEP, Secretaría de Seguridad y la Policía Metropolitana y de la Nación para la aplicación de medidas **integrales determinantes** y se decida de manera contundente que el Sistema no es un lugar apropiado para el ejercicio de este tipo de ventas por los riesgos anteriormente mencionados. Hoy

en día TRANSMILENIO S.A. no cuenta con la competencia de control y sanción por la presencia de vendedores ambulantes en el sistema, por lo que las acciones adelantadas se podrían enfocar en reforzar el plan de despejar las áreas de circulación peatonal dentro del Sistema a través de la Dirección Técnica de Seguridad y los planes de concesión mercantil para negocios formales de la Subgerencia de Negocios Colaterales.

Igualmente, se requiere seguir fortaleciendo las campañas hacia los usuarios para que no apoyen las ventas ambulantes, y de esta manera desincentivar este tipo de comercio, ya que desde TRANSMILENIO S. A. siempre estamos trabajando por la recuperación del espacio público, por la seguridad de nuestros usuarios, de los vendedores que se han formalizado a través de nuestro Sistema y de toda la comunidad de servicio y usuaria al interior de nuestras estaciones y portales.

## 5. Procesos arbitrales TRANSMILENIO S. A.

Teniendo en cuenta que el objeto y las funciones de TRANSMILENIO S. A. se encuentran encaminadas a la gestión, organización y planeación en el Sistema de Transporte Público Masivo de pasajeros en el Distrito Capital mediante los contratos de concesión, y con ocasión de estos, se presentan litigios que en algunos casos resultan desfavorables y procesos arbitrales por resolverse, los cuales se relacionan a continuación:

### 5.1. Laudos arbitrales condenatorios pendientes de pago

RAD. SIPROJ	ID SIPROJ	DEMANDANTE EN RECONVENCIÓN	DEMANDADO	PRETENSIONES DEMANDA DE RECONVENCIÓN
125510	660175	RECAUDO BOGOTÁ S. A. S.	TRANSMILENIO S. A.	\$91.780.000.000,00
MONTO DE LA CONDENA			\$74.532.000.000,00	
Por la remuneración dejada de percibir por el concesionario (\$44.056.000.000 y \$30.476.000 por los factores de RVARS y de RVHO, respectivamente, pagaderos con cargo a los recursos del sistema de manera semanal, según el contrato de concesión), más las costas y agencias en derecho por \$1.485.105.641. Se generan intereses de Ley desde la ejecutoria (13/07/2023).				
ESTADO ACTUAL				
Proceso terminado con laudo del 31/05/2023 ejecutoriado el 14/06/2023. El 27/07/2023 se presentó ante la Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio recurso de anulación en contra del laudo. El 16/08/2028 RECAUDO BOGOTÁ S. A. S. descorre el traslado del recurso y el 23/08/2023 emite concepto el Ministerio Público. A la fecha está pendiente de ser enviado al Consejo de Estado.				
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)				
Con ocasión de la ejecución del contrato de Concesión No. 001 de 2011 (Luego de la imposibilidad de conformar arbitramento técnico y, en cumplimiento de la cláusula 131 del Contrato, el 23/09/2021 se instaló tribunal de arbitramento en derecho), relacionado con la remuneración. Dentro del término del traslado de la demanda fue presentada por parte de RB demanda de reconvencción contra nuestra Entidad. Las condenas obedecen al valor de la remuneración que a criterio de los árbitros se dejó de percibir por parte del concesionario, según las pretensiones de la demanda de reconvencción que fueron reconocidas en el laudo arbitral.				
CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES				
<ul style="list-style-type: none"><li>Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li><li>Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li><li>Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li></ul>				

RAD. SIPROJ	ID SIPROJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	PRETENSIONES DE LA DEMANDA
2021-131200	678214	E-SOMOS ALIMENTACIÓN S. A. S.	TRANSMILENIO S. A.	\$28.129.535.348
MONTO DE LA CONDENA			\$2.205.216.557,75	
Diferencia por no actualización de las tarifas que dependen del IPC y la variación del SMLMV, así como con los demás indicadores contractuales, más las costas y agencias en derecho \$80.031.536. Se condena en costas y agencias en derecho a E-SOMOS ALIMENTACIÓN A por valor de \$1.047.978.022.51 a favor de TRANSMILENIO S. A.				
ESTADO ACTUAL				
Laudo de fecha 06/09/2023. Para presentación de solicitud de aclaraciones, complementaciones o modificaciones al laudo arbitral el 13 de septiembre de 2023.				
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)				
El 08/06/2021 el concesionario E-SOMOS ALIMENTACIÓN S. A. S. presentó demanda arbitral contra de TM S. A. en relación con la ejecución del contrato de concesión No. 762 del 12/12/2019. El 20/01/2022 se reforma la demanda solicitando declarar el incumplimiento de TM S. A. en el cálculo y pago de la remuneración a que tiene derecho el concesionario y en relación con la entrega de la Infraestructura de Soporte a E-SOMOS ALIMENTACIÓN S. A. S. según las cláusulas 7.3.3., 9.1.2., 9.1.3., 9.1.5. y los Anexos No. 6 y 8 del Contrato.				
En el laudo se declaró que TM S. A. incumplió su obligación de calcular la actualización de las tarifas de remuneración del Concesionario durante los primeros 10 días del año 2020 con base IPC y la variación del SMLMV respecto del 2019, así como con los demás indicadores (cláusulas 6.4.9. y siguientes del Contrato - Pretensión 4ª. Declarativa de la Demanda Reformada) y que estaba obligada a entregar la Infraestructura de Soporte a E-SOMOS ALIMENTACIÓN S. A. S. (cláusulas 7.3.3., 9.1.2., 9.1.3., 9.1.5. y Anexos No. 6 y 8 del Contrato de Concesión), y las demás disposiciones legales y contractuales aplicables (Pretensión Sexta Declarativa de la Demanda Reformada).				
CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES				
<ul style="list-style-type: none"><li>Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li><li>Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li><li>Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li></ul>				

RAD. SIPROJ	ID SIPROJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	PRETENSIONES DE LA DEMANDA REFORMADA
2020-119770	623259	SI 99 S. A.	TRANSMILENIO S. A.	\$23.277.235.494,00
MONTO DE LA CONDENA			\$12.870.612.940,00	
Condena por \$12.870.612.940 por desequilibrio económico en virtud de la pretensión DÉCIMA CUARTA más \$333.150.000,00 por costas. Se generan intereses de Ley desde la ejecutoria del laudo (16/01/2017).				
ESTADO ACTUAL				
Laudo arbitral de fecha 11/07/2022 ejecutoriado el 11/07/2022. Ante el Consejo de Estado cursa Recurso Extraordinario de Anulación presentado el 17/08/2022 contra el Laudo. Proyecto de fallo el 31/08/de 2023, Radicación Rama Judicial No.11001032600020220017300.				
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)				
El concesionario demandó a TM S. A. solicitando declarar el desequilibrio económico dentro de la ejecución del contrato de concesión No.001 del 19 de abril del 2000, alterado por la expedición y aplicación de las Resoluciones No. 589 de 2017 (modifica la cláusula 77 del contrato en relación con la participación del concesionario en “...los beneficios económicos derivados de la explotación comercial del Sistema durante la vigencia del presente acto administrativo ...”) y la No. 691 de 2017, o la suma que encuentre probada el Tribunal en el presente trámite arbitral.				
En la condena se declara el desequilibrio económico del contrato con ocasión de las resoluciones expedidas por nuestra Entidad y se acoge parcialmente, por las razones y con el alcance señalado en la parte motiva, la pretensión “Séptima” declarando la nulidad absoluta únicamente del numeral 88.2 de la cláusula 88 del Contrato de Concesión No. 001 de 2000				

CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li> <li>Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li> <li>Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li> </ul>				

## 5.2. Procesos arbitrales en curso:

RAD. SIPROJ	ID SIPROJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	PRETENSIONES DEMANDA RECONVENCIÓN
2021-129597	670503	TRANSMILENIO S. A.	SOMOS BOGOTA USME S.A.S.	\$11.560.479.249,00
ÁRBITROS				FECHA DE LAUDO
María Cristina Morales de Barrios (presidente), Alier Eduardo Hernández Enríquez, Arturo Solarte Rodríguez				16/11/2023
ASUNTO DEL PROCESO				
Reclamaciones por presuntos incumplimientos: 1 En la entrega del patio nuevo Usme II, entrega en el Sub lote 2 de flota, 2. En la liquidación y pago remuneración (kilómetros en vacío) y compensación por emergencia sanitaria efectos en la operación.				
ESTADO ACTUAL				
Se encuentra para audiencia de laudo arbitral a realizar el 16 de noviembre de 2023 a las 11:30 am				
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)				
<p>TM S. A. presentó EL 06/04/2021 demanda contra el concesionario, dentro de la ejecución del contrato de concesión No. 688 de 2018. Las pretensiones: Se trata de un arbitraje eminentemente declarativo, en el que se busca; de una parte, la declaración de integración del artículo 15 del Decreto 831 de 1999 al contrato de Concesión No. 688 de 2018, la responsabilidad del IDU respecto las obras de infraestructura del Sistema Transmilenio, el cumplimiento de las obligaciones a cargo de Transmilenio respecto la construcción del Nuevo Patio de Operación al Concesionario Somos Usme, la ocurrencia de un hecho sobreviniente, imprevisible e irresistible para Transmilenio que impidió la entrega del Patio Nuevo de Operación para la entrada en operación del segundo sub lote de flota de Somos Usme, que no obstante la no entrega del Patio que la operación de la flota a cargo del concesionario no se ha visto afectada por este hecho, que como consecuencia de las acciones operacionales adoptadas por TRANSMILENIO y el Concesionario no se ha generado una mayor onerosidad en la operación al concesionario Somos Usme.</p> <p>El concesionario presentó demanda de reconvencción contra TM S. A. solicitando en la reforma de está la declaración de incumplimientos: 1 En la entrega del patio nuevo Usme II/La Reforma, 2. Incumplimiento de obligaciones en la entrega del Sub lote 2 de flota y/o al no indemnizar ni compensar al Concesionario por los efectos generados por las modificaciones contractuales objetos del Otrosí No. 3. En la liquidación y pago remuneración (kilómetros en vacío) y compensación por emergencia sanitaria efectos en la operación. 4. La reclamación respecto de proceso sancionatorio iniciado por la Entidad.</p>				
CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Posible laudo desfavorable.</li> <li>Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li> <li>Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li> <li>Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li> </ul>				

RAD. SIPROJ	ID SIPROJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	PRETENSIONES DEMANDA RECONVENCIÓN
139554	729098	E-SOMOS ALIMENTACIÓN S. A. S.	TRANSMILENIO S. A.	\$4.015.328.254,00
ÁRBITROS				FECHA DE LAUDO
Guillermo Vargas Ayala(presidente), María Claudia Rojas Lasso, Felipe Henao Cardona				N/A

ASUNTO DEL PROCESO
Reclamaciones por presuntos incumplimientos: 1 En el pago de la tarifa pasajero por el servicio de alimentación presentado en el portal Usme, estaciones intermedias molinos y 40 sur, 2. En la entrega de infraestructura eléctrica para la carga para la flota, presunto sobre costo generados en la infraestructura eléctrica, y 3. En la aprobación de garantías y retención de recursos
ESTADO ACTUAL
Con subsanación de la reforma de la demanda por parte de E SOMOS ALIMENTACIÓN S. A. S 6 de septiembre de 2023.
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)
Reclamaciones por presuntos incumplimientos: 1 En el pago de la tarifa pasajero por el servicio de alimentación presentado en el portal Usme, estaciones intermedias molinos y 40 sur, 2. En la entrega de infraestructura eléctrica para la carga para la flota, presunto sobre costo generados en la infraestructura eléctrica y 3. En la aprobación de garantías y retención de recursos
CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posible laudo desfavorable.</li> <li>• Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li> <li>• Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li> <li>• Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li> </ul>

### 5.3. Procesos ejecutivos en curso derivados de laudos arbitrales pendientes de pago:

RAD. SIPROJ	ID SIPROJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	VALOR PRETENSIONES DE LA DEMANDA
2017-01343	577252	RECAUDO BOGOTÁ S. A. S.	TRANSMILENIO S. A.	\$10.004.872.163,00
DESPACHO JUDICIAL				
Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Tercera- Subsección C. – Magistrado Ponente: José Elver Muñoz Barrera.				
ASUNTO				
<p>Diferencia entre los valores cancelados por TM S. A. en relación con el Laudo condenatorio del 07/12/2016. TM S. A. pagó a RB S. A. S. el 23/01/2017 \$7.420.947.274,00 (\$7.056.2810924,00 con las deducciones de impuestos OP 2017 21 del 23/01/2017).</p> <p>Mandamiento pago del 14/02/2018. El Consejo de Estado al desatar apelación contra la sentencia de 1ª Instancia, ordenó seguir la ejecución por \$10.004.872.163,00 de capital más intereses moratorios, desde la fecha en que se hizo exigible la obligación (a partir del día siguiente al 16/01/2017 de ejecutoria del laudo). Condena en costas en ambas instancias a TM S. A., que serán liquidadas por Tribunal. Agencias en derecho en 1ª instancia en \$300'146.165 y en 2ª instancia, en 3 SMMLV</p>				
ESTADO ACTUAL				
Desde el 10/08/2023 pendiente de aprobación de la liquidación del crédito y de las condenas en costas impuestas en ambas instancias.				
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)				
<p>Diferencia entre los valores cancelados por TM S. A. en relación con el Laudo arbitral condenatorio del 07/12/2016, arbitramento Rad No. 2013-18259. La demanda arbitral de la cual se originó la condena que hoy es objeto de ejecución, tiene relación con el Contrato de Concesión No. 001 del año 2011 (SIRCI). Se condenó a TM S. A. relíquidar el valor de la participación en el ingreso del SITP con base en la cláusula 59 del contrato, aplicando el valor de la tarifa al usuario, actualizada, de acuerdo con la normatividad tarifaria, conforme lo dispone el contrato. TMA S. A. pagó a RB S. A. S. el 23/01/2017 \$7.420.947.274,00 (\$7.056.2810924,00 con las deducciones de impuestos OP 2017 21 del 23/01/2017).</p> <p>Dentro del ejecutivo actual existe Mandamiento pago del 14/02/2018. El Consejo de Estado al desatar apelación contra la sentencia de 1ª Instancia, ordenó seguir la ejecución por \$10.004.872.163,00 de capital más intereses moratorios, desde la fecha en que se hizo exigible la obligación (a partir del día siguiente al 16/01/2017 de ejecutoria del laudo). Condena en costas en ambas instancias a TM S. A., que serán liquidadas por Tribunal. Agencias en derecho en 1ª instancia en \$300'146.165 y en 2ª instancia, en 3 SMMLV</p>				

CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li> <li>Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li> <li>Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li> </ul>				

RAD. SIPOJ	ID SIPOJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	VALOR PRETENSIONES DE LA DEMANDA
2012-00218	690758	TRANSMASIVO S. A.	TRANSMILENIO S. A.	\$1.894.254.428,00
DESPACHO JUDICIAL				
Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección "B".				
ASUNTO:				
Ejecución en relación con laudo arbitral condenatorio del 21/12/ 2016, se indica que existen sumas de dinero por capital no cubiertas e intereses moratorios adicionales hasta el día en que se efectúe el pago final de la obligación. Mandamiento de pago de fecha 6 de diciembre de 2021 por valor de \$ 939.393.785 por concepto de remanente capital pendiente de pago y \$954.860.643 por concepto de intereses moratorios entre el 20 noviembre de 2017 y el 21 de mayo del 2021 a esta suma se deben sumar los moratorios causados a partir del 21 de mayo y hasta la fecha del pago según la liquidación del crédito, más las costas del proceso.				
Diciembre de ESTADO ACTUAL				
05/05/2023 al despacho con contestación de demanda por parte de TRANSMILENIO S. A. 01/08/2023 expediente al despacho con respuesta entidades bancarias.				
INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)				
Ejecución que guarda relación con el laudo arbitral condenatorio del 21/12/ 2016, arbitramento con Radicación No. 2014-34596. La condena arbitral se originó principalmente por la violación del principio de planeación en la Licitación No. 007 de 2002 respecto a la entrega tardía de la infraestructura del corredor vial Bogotá – Soacha y en el marco de la ejecución de los contratos de concesión 16 y 17 del año 2003.				
En el ejecutivo se indica que existen sumas de dinero por capital no cubiertas e intereses moratorios adicionales hasta el día en que se efectúe el pago final de la obligación. Mandamiento de pago de fecha 6 de diciembre de 2021 por valor de \$ 939.393.785 por concepto de remanente capital pendiente de pago y \$954.860.643 por concepto de intereses moratorios entre el 20 noviembre de 2017 y el 21 de mayo del 2021 a esta suma se deben sumar los moratorios causados a partir del 21 de mayo y hasta la fecha del pago según la liquidación del crédito, más las costas del proceso.				
CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li> <li>Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li> <li>Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li> </ul>				

RAD. SIPOJ	ID SIPOJ	DEMANDANTE	DEMANDADO	VALOR PRETENSIONES DE LA DEMANDA
2019-00407	644878	ETMA S. A.	TRANSMILENIO S. A.	\$1.980.494.385,00
DESPACHO JUDICIAL				
Tribunal de lo Contencioso Administrativo de Cundinamarca – Sección Tercera				
ASUNTO				
Mandamiento de pago por la suma de \$1.980.494.385,00 por concepto de intereses insolutos desde la ejecutoria del laudo arbitral hasta el pago de la obligación más intereses moratorios causados a partir del 21 de mayo y hasta la fecha del pago según la liquidación del crédito.				
ESTADO ACTUAL				
19/07/2023 sentencia de seguir adelante con la ejecución. Notificado el 11/08/2023. Condena en costas por \$148.537.079,00. El 16/08/2023 TM S. A. apela sentencia.				

INTRODUCTORIO DE LA PROBLEMÁTICA (CAUSAS)
La ejecución guarda relación con la condena impuesta en laudo arbitral del 29/03/2017, proferida dentro del arbitramento convocado en el marco del contrato de concesión No. 447 del 12/12/2003, demanda presentada el 20/10/2014. Se declaró, entre otros aspectos, que no existió ni existe obligación a cargo de la ETMA S. A. y a favor de TRANSMILENIO S. A., de revertir a la terminación del Contrato de Concesión No. 447 de 2003, la flota de 107 vehículos automotores de propiedad de la convocada, que bajo el Contrato de Concesión No. 447 de 2003 no era procedente la reversión de la flota existente al momento de su terminación, que TRANSMILENIO S. A. incumplió el Contrato de Concesión al instruir a ETMA S. A. a que revirtiera la flota existente al momento de terminar el Contrato de Concesión y que al haberse hecho propietaria de la flota de la convocante, incurrió en una actuación antijurídica que le causó perjuicios patrimoniales antijurídicos a ETMA S. A.
CONSECUENCIAS PRESUPUESTALES
<ul style="list-style-type: none"><li>• Necesidad de tener presupuestados los recursos requeridos para el pago de la condena.</li><li>• Obligación de pago de la condena (Capital e intereses).</li><li>• Expedición de CDP previo a la Resolución que dispone las medidas para el pago y CRP. Pago o egreso de recursos públicos (Capital e intereses).</li></ul>



### Causa

TRANSMILENIO S.A. es demandado arbitrariamente, por parte de los ccesionarios, con ocasión de situaciones que se presentan dentro de la ejecución de los contratos de concesión de la prestación del servicio de transporte masivo y de recaudo (SIRCI), en que por lo general se plantean pretensiones relacionadas con incumplimientos de obligaciones contractuales y restablecimiento del desequilibrio económico del contrato, entre otros.

### Consecuencia

La consecuencia que se genera, en aquellos laudos arbitrales o procesos ejecutivos derivados de laudo arbitrales, en los que tiene lugar condenas de carácter patrimonial, es que TRANSMILENIO S.A. debe proceder al pago con la consecuente afectación presupuestal, generación de disponibilidad presupuestal así como el respectivo registro presupuestal y la expedición de la orden de pago que se hacen necesarias para el cumplimiento de la providencia y, en caso de que las condenas correspondan a obligaciones de hacer, la Entidad debe proceder a adelantar las acciones técnicas o administrativas que sean necesarias para allanarse al cumplimiento de las ordenes impartidas por los árbitros.