



ORIGEN: Origen: Sd:322 - PD PARA LA COORDINACION DE VEEDURIAS

DESTINO: Destino: TRANSMILENIO SA/ALEXANDRA ROJAS LOPERA

ASUNTO: Asunto: INFORME REVISION A LA GESTION PUBLICA DE PAT

OBS: Obs.: LILIANA MEDINA

Bogotá D.C.

Doctora

ALEXANDRA ROJAS LOPERA

Gerente

Transmilenio S.A.

Avenida El Dorado No. 66-63

La ciudad

TRANSMILENIO S.A.16698

JUN 14 '17 PM 1:07

Asunto: Remisión informe Revisión a la Gestión Pública "Patios y terminales del componente zonal del SITP".

Respetada doctora Alexandra:

Dando cumplimiento a las funciones atribuidas por el Decreto Ley 1421 de 1993, Acuerdo 34 de 1993 y 514 de 2012, me permito dar traslado del informe de Revisión a la Gestión Pública del Sistema Integrado de Transporte — SITP "Provisional", que se detalla a continuación:

Dependencia que adelanta la veeduría: Personería Delegada para Movilidad y Planeación Urbana

Entidad vigilada: Secretaria de Movilidad y Transmilenio S.A.

Fecha de inicio y terminación de veeduría: Primer semestre 2017

Antecedentes que dieron origen a la veeduría: De oficio

Hechos presuntamente irregulares:

1 - No se dio cumplimiento, por parte de Transmilenio S.A., en su calidad de ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público y como responsable de su planeación, operación y control, con el plazo inicialmente previsto de 5 años, para realizar los estudios, diseños y la **construcción** de las terminales zonales y patios zonales **definitivos** de las rutas urbanas (Buses azules) del SITP, tal como estaba previsto en los contratos de concesión con los operadores y el Decreto 294 de 2011 "por el cual se adoptaron las directrices urbanísticas y arquitectónicas para la implementación de patios y terminales zonales transitorios del SITP, durante la fase de transición".

Al servicio de la ciudad



De acuerdo con los contratos, se tendrían contruidos estos patios y terminales zonales definitivos a los 5 años de iniciados estos, es decir para el año 2016. Hoy en día no solo no se ha construido ningún patio ni terminal zonal definitivo, razón por la que actualmente operan 40 patios transitorios, con la problemática y afectación que esto conlleva, como se evidenció, sino que a la fecha, la administración, se encuentra tan solo en la etapa de estructuración del escenario técnico, normativo y financiero legal para la implementación de la infraestructura definitiva de estos patios y se otorgó, mediante acto administrativo, un nuevo plazo de 3 años adicionales, para la estructuración del proyecto de los patios y terminales zonales definitivos.

2 - No se tiene certeza sobre la construcción de patios y terminales zonales definitivas para el funcionamiento del componente zonal de las rutas urbanas del SITP (buses azules), que opera a la fecha 276 rutas, con un parque automotor que supera los 6.600 vehículos, permitiéndose el funcionamiento de patios y terminales zonales transitorios, que solo estaban previstos por 5 años desde la firma de los contratos del SITP en 2011, convirtiéndose estos 40 patios transitorios, que superan las 69 Hectáreas de suelo urbano, en prácticamente definitivos, con las implicaciones y afectaciones para los vecinos.

Es importante destacar que revisadas las actas de reunión del comité de implementación de patios del SITP, (acta de diciembre 22/16), se consigna allí que se tienen estructuradas 70 fichas de predios con opción para ser implementados como patios definitivos, pero que se calcula que posiblemente solo se logrará en la presente administración construir 9 patios, que permitirá el parqueo de solo 2.000 buses, frente a los más de 7.000 buses con que contará el SITP al finalizarla.

3 – Se concluye en la presente veeduría que ya no se habla de diseño y construcción de patios definitivos, como se mencionó en el Decreto 294 de 2011, el cual proyectaba tenerlos contruidos en 5 años (para el 2016), sino que el nuevo Decreto 289/16, expedido por la actual administración, lo que establece es mantener los patios provisionales, convirtiéndolos en definitivos. Lo que ahora se pretende es la estructuración de un plan de implementación de patios y terminales en los próximos 3 años, es decir, que la siguiente administración recibirá un plan y no unos patios y estaciones definitivas, lo cual, como se indicó, genera una afectación para los vecinos de los patios “transitorios”, denotando posibles incumplimientos en el proceso de implementación del SITP y una presunta falta de planeación administrativa y gerencial por parte de la entidad responsable, es decir, Transmilenio S.A.

4 – Problema financiero, los operadores han requerido a Transmilenio S.A., para que reconozca los costos en los que están incurriendo por este incumplimiento, argumentando que la situación excede el marco de los riesgos asumidos por el



contratista. Se presentan entonces controversias e inseguridad jurídica en el contrato, sustentándose en buena parte, en la comunicación tardía por parte de Transmilenio del no cumplimiento en la entrega de patios definitivos en el plazo establecido (5 años).

5 - Debe resaltarse que mientras Transmilenio S.A. realizaría las inversiones requeridas para su construcción, adelantaría la gestión y adquisición de los predios requeridos y finalmente construiría los patios y terminales zonales definitivos, autorizó el funcionamiento de patios y terminales zonales transitorios y les reconoce a los concesionarios operadores (mientras operan estos patios transitorios), un pago o reconocimiento económico por concepto del parqueo de cada vehículo de la flota, suma que asciende en promedio a \$200.000/ bus/mes, por lo tanto, si la flota hoy en operación alcanza los 6.465 vehículos, se estaría reconociendo a los concesionarios aproximadamente \$1.293.millones/mes, \$15.516 millones anuales, dinero que no se estaría desembolsando, si ya se contará con los patios y terminales definitivas que se entregarían en concesión a los operadores, y adicionalmente se estarían obteniendo ingresos para Transmilenio S.A., por la explotación comercial conexas a los patios, actividad que se genera por ser nodos de desarrollo comercial.

6 - Falla en la interventoría, se evidencia que en solo dos informes sobre la operación del SITP, correspondientes a los meses de diciembre/16 y enero/17, se encuentra algún tipo de hallazgo, para 30 de los 40 patios transitorios en operación, lo cual representa el 85% de la totalidad de los patios, concluyéndose que no se está dando cumplimiento a las exigencias establecidas en los Decretos 294 de 2011 y 289 de 2016 que establecen los requisitos mínimos arquitectónicos y urbanísticos de los patios transitorios, siendo del caso resaltar que vienen operando bajo estas condiciones desde hace ya varios años, situación que afecta especialmente a los ciudadanos que habitan en su vecindario, por cuanto la mayoría de las observaciones hacen especial mención a las condiciones de la superficie de rodadura deteriorada o sin pavimentar, con presencia de material particulado (polvo), accesos peatonales, con las implicaciones de seguridad para los visitantes y conductores, y maniobras en la vía pública y no dentro del patio, con las afectaciones para la movilidad. En contraposición, llama la atención que Transmilenio S.A. solo reporta que se hayan adelantado procesos administrativos para imponer sanciones contra operadores concesionarios a 5 patios.

Cordialmente,

JUAN PABLO CONTRERAS LIZARAZO
Personero Delegado para Coordinación de Veeduría

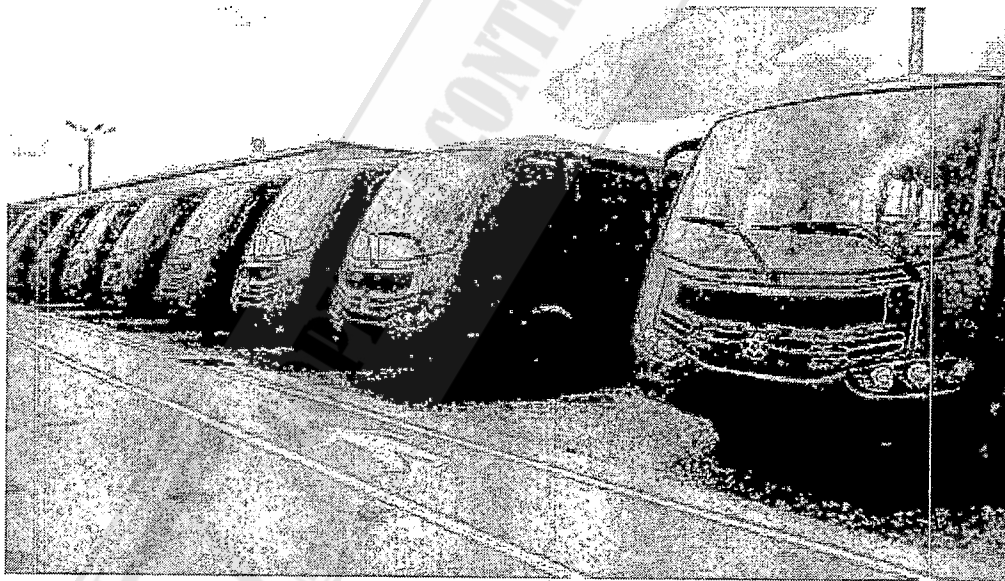
Proyectó: Liliana Medina – Abogada Coordinación de Veedurías

Al servicio de la ciudad



**PERSONERIA DELEGADA PARA LA MOVILIDAD Y LA PLANEACIÓN
URBANA**

**REVISION A LA GESTIÓN PÚBLICA DE TRANSMILENIO S.A. EN LO
RELACIONDO CON PATIOS Y TERMINALES DEL COMPONENTE ZONAL
DEL SITP**



JUAN PABLO CONTRERAS LIZARAZO
Personero Delegado Para Coordinación de Veedurías

ALVARO JOSÉ GIRALDO CADAVID
Personero Delegado para Movilidad y la Planeación Urbana

Abril 2017



TABLA DE CONTENIDO

- I. INTRODUCCIÓN**
- II. LISTA DE ACRÓNIMOS**
- III. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO**
 - 1. ANTECEDENTES**
 - 2. MARCO NORMATIVO**
- IV. OBJETIVOS**
 - 1. GENERAL**
 - 2. ESPECÍFICOS**
- V. CAPÍTULO I: El Sistema integrado de Transporte Público – SITP**
 - V-1 Los contratos de concesión para la operación zonal del SITP**
 - V-1 -1 Clausulado en cuanto a patios y terminales zonales**
- VI. CAPITULO II: Exigencias y requisitos para el funcionamiento de patios y terminales zonales TRANSITORIOS.**
 - VI- 1 Decretos 294/11 y 289/16**
 - VI-1 -1 Revisión a la gestión pública realizada en el año 2013**
 - VI-2 Transmilenio y la no existencia de patios definitivos**
- VII. CAPITULO III: Los Patios Transitorios hoy en operación**
 - VII- 1 Informes de interventoría**
 - VII-2 Visitas realizadas a patios transitorios**
 - VII-2-1 registro fotográfico**
- VIII. CONCLUSIONES**
- IX. RECOMENDACIONES**



I. INTRODUCCIÓN

La Personería de Bogotá en cumplimiento de su función de revisión de la gestión pública ejerce funciones de veeduría conforme a lo dispuesto en el Artículo 5° del Acuerdo 34 de 1993, modificado por los Acuerdos Distritales 182 y 183 de 2005 y en el Artículo 178 de la Ley 136 de 1994, con las cuales se busca *“advertir oportunamente a los grupos de interés sobre riesgos y posibles irregularidades en la gestión pública distrital, que puedan afectar la protección de intereses de la sociedad y la materialización de los derechos”*.

Mediante el Acuerdo 34 de 1993, *“por el cual se organiza la Personería de Santafé de Bogotá, se establece su estructura básica, se señalan las funciones de sus dependencias, la planta de personal y se dictan otras disposiciones”*, se creó la Personería Delegada para la Vigilancia Administrativa III (Secretaría de Tránsito y Transportes, Inspecciones de Tránsito, Secretaría de Educación y Diligencias Preliminares, Vigilancia Judicial), llamada hoy, Personería Delegada para la Movilidad y la Planeación Urbana, en razón a la modificación en su denominación dispuesta a través del Art. 40 del Acuerdo 514 de 2012.

A la Personería Delegada para Movilidad y Planeación Urbana corresponde, en cumplimiento de su función veedora, velar por el cumplimiento de la Constitución, las leyes, los acuerdos y las sentencias judiciales; recibir quejas y reclamos sobre el funcionamiento de la administración; procurar la efectividad de los derechos e intereses de los asociados; vigilar la conducta oficial de los empleados y trabajadores del Distrito y verificar que desempeñen cumplidamente sus deberes, todo de conformidad con las disposiciones vigentes (Art. 3° Acuerdo 34 de 1993), particularmente respecto de las entidades del sector de movilidad y planeación urbana, entre ellas, la Empresa Transmilenio S.A., entidad encargada, conforme al Acuerdo 9 de 1999, de *“la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público urbano masivo de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor”* y mediante Decreto 309 de 2009 *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá”*, 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 TPC al transporte público masivo”*.

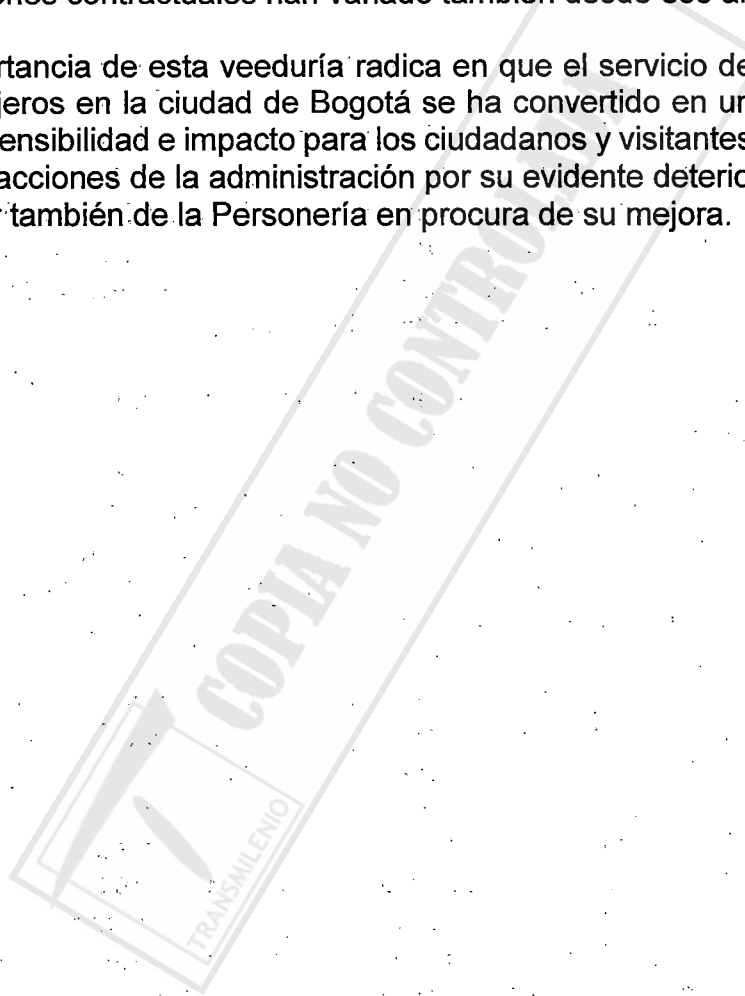
En el marco regulativo señalado en precedencia, la Personería Delegada para la Movilidad y la Planeación Urbana consideró de vital importancia, dadas, de una parte, las quejas recibidas en esta Entidad y pronunciamientos hechos por el H. Concejo de la ciudad, y de otra parte, las obligaciones contractuales tanto de operadores concesionarios del SITP como de Transmilenio S.A., realizar una revisión a la gestión pública de Transmilenio S.A., concretamente respecto a los contratos de concesión suscritos con operadores particulares para la prestación



del servicio público de transporte zonal de pasajeros, en lo relacionado con las terminales y patios del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP (rutas urbanas- buses azules), y verificar su cumplimiento contractual, así como la afectación al entorno, al vecindario y al ambiente.

En igual forma, el presente informe de vigilancia superior se apoya también en el informe de veeduría presentado por esta misma Delegada en el año 2013, que sugirió un seguimiento posterior, resaltando además que las condiciones y obligaciones contractuales han variado también desde ese año.

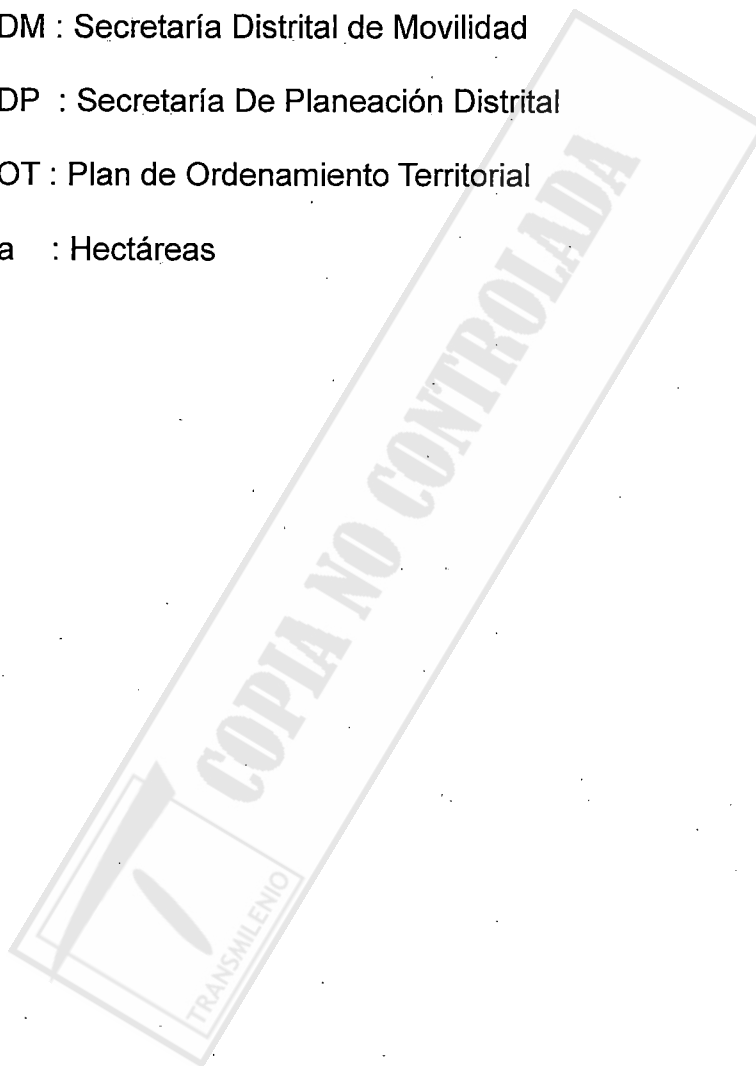
La importancia de esta veeduría radica en que el servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Bogotá se ha convertido en un tema neurálgico y de alta sensibilidad e impacto para los ciudadanos y visitantes, quienes reclaman rápidas acciones de la administración por su evidente deterioro, lo cual exige un accionar también de la Personería en procura de su mejora.





LISTA DE ACRÓNIMOS

- SITP : Sistema Integrado de Transporte Público
- TPC : Transporte público colectivo
- SDM : Secretaría Distrital de Movilidad
- SDP : Secretaría De Planeación Distrital
- POT : Plan de Ordenamiento Territorial
- Ha : Hectáreas





II. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO

1. ANTECEDENTES y DIAGNÓSTICO

Para el funcionamiento del denominado Sistema Integrado de Transporte Público-SITP, hoy en implementación, se dividió la ciudad en 14 zonas, de las cuales 13 se entregaron en concesión a 9 operadores, desde el año 2010, por 25 años, mediante proceso licitatorio TMSA-LP 004 de 2009 (se dejó una neutra sin operador). Estos Operadores tienen la obligación contractual de: aportar la flota de vehículos para la operación del sistema, operar las rutas, contratar los conductores, adelantar el mantenimiento de la flota y disponer de los patios y terminales para desarrollar estas actividades, así como para parquear y guardar la flota, la cual ya supera hoy los 5.000 vehículos en operación en su componente zonal (buses azules), instalar talleres y adelantar allí las labores de mantenimiento y limpieza de los vehículos, así como labores administrativas.

De acuerdo con la cláusula 14.1 de los contratos de concesión para la operación del componente zonal del SITP (buses azules), durante los 5 primeros años de la concesión, se autoriza un período de transición para la operación de terminales zonales **transitorias**, las cuales además de los requisitos exigidos por Transmilenio S.A., deberán cumplir con los requisitos relacionados con la normatividad urbana que defina la Secretaría Distrital de Planeación- SDP para su incorporación urbanística legal, exclusivamente en esta etapa. Vencido los 5 años del plazo de transición, el Distrito adelantará todas las gestiones que garanticen la disponibilidad de suelo requerido para la operación en terminales zonales **definitivos**. Durante este período de 5 años, se permitirá la operación de terminales zonales **transitorias** en condiciones operacionales similares a las que traía el anterior sistema de transporte público colectivo-TPC que operaba antes del SITP, bajo las reglas definidas en el 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 **definitivas**. Terminada la Concesión, los patios o terminales zonales **definitivas** 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 – SDP adopte para el período de transición en cuenta a estos equipamientos de transporte. Durante el período **de transición**, el Distrito, a través de la Secretarías 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 en materia de accesos (vehiculares y peatonales), baños, cerramientos, aislamientos, superficies de rodadura, áreas de despacho y administración, capacidad, ampliaciones, etc....

Teniendo en cuenta la obligación contractual anterior, el Alcalde Mayor, expidió el Decreto 294 de julio 7 de 2011 "POR EL CUAL SE ADOPTAN LAS DIRECTRICES URBANÍSTICAS Y ARQUITECTÓNICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TERMINALES ZONALES Y PATIOS ZONALES TRANSITORIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP, DURANTE LA FASE DE TRANSICIÓN EN BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL", y teniendo en cuenta que, los 5 años mencionados para la etapa de transición ya se cumplieron en el año 2016, y al parecer Transmilenio S.A. en su calidad de ente gestor del sistema y responsable de su planeación, operación y control, no gestionó durante ese lapso, ni ha gestionado a la fecha, el suelo requerido, ni ha adelantado las inversiones para la construcción de las terminales **definitivas**, razón por la cual, el presente diagnóstico permite suponer que continuarán operando, sin la certeza de hasta cuándo, las terminales transitorias de carácter provisional, con afectación para muchos vecinos que se quejan de su ubicación, incumplimiento de normas arquitectónicas y urbanísticas, ruido, afectaciones ambientales y afectación del entorno en general, y afectación, al parecer, también para los concesionarios, pues así lo han manifestado. Teniendo en cuenta que el plazo de 5 años inicialmente previsto contractualmente para la construcción de las terminales y patios zonales definitivos, se venció en junio de 2016, la Administración expidió entonces el Decreto 289 de 2016 que modificó el Decreto 294 de 2011 y amplió la operación de estas terminales **provisionales** y otorgó un plazo de 3 años para la expedición de las directrices urbanísticas y arquitectónicas definitivas para terminales zonales y patios definitivos, lo cual, al parecer permitirá que se continúe, por más tiempo, del inicialmente previsto, con la afectación e impacto que están causando estas terminales y patios de carácter temporal y transitorio, en dirección, al parecer contraria, con lo establecido en el Plan de Desarrollo "Bogotá mejor para todos" que contempla en su pilar II "Democracia Urbana" una mejora en la calidad de la movilidad y su accesibilidad, concepto dentro del cual se deben incluir los patios y terminales zonales del sistema.

Hoy, según certifica Transmilenio S.A. operan 40 patios transitorios, ubicados en diferentes puntos de la ciudad, que alcanzan en total las 69 hectáreas.

Se pretende la presente acción de veeduría, en procura de salvaguardar el Derecho de los ciudadanos, especialmente quienes habitan en vecindades a estos patios, a un ambiente sano ambientalmente y con cumplimiento de normas arquitectónicas y de uso de suelo, además de advertir a Transmilenio S.A. sobre posibles repercusiones contractuales de parte de los operadores por su presunto incumplimiento, que generaría posibles detrimentos patrimoniales, que pueden también configurar conductas disciplinarias. Con esta veeduría se propenderá



por salvaguardar infraestructura pública vital para la ciudad, especialmente en un tema tan sensible como el de la movilidad y el entorno urbano.

2. MARCO NORMATIVO

Acuerdo 4 de 1999: Por el cual se autoriza la constitución de la empresa del Tercer Milenio Transmilenio. Art 2: *"corresponde a Transmilenio S.A. la gestión organización y planeación del servicio de transporte público urbano masivo 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"*.

Acuerdo Distrital 257 de 2006: Conformó el Sector de Movilidad, le asigna dos grandes funciones a la Secretaría Distrital de Movilidad: como autoridad de tránsito y como autoridad de transporte.

AUTORIDAD DE TRÁNSITO: Posee las funciones de control y vigilancia en materia de tránsito, que incluyen la facultad sancionatoria sobre toda persona o vehículo que circule por las vías. (Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito y Ley 1383 de 2010 Modifica el Código).

AUTORIDAD DE TRANSPORTE: Es titular de las funciones de planificación, organización, control y vigilancia en materia de transporte.

Decreto 831 de 1999: "Art. 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.*"

Escritura Pública 1528 de 2002 – Acto de constitución de la sociedad Transmilenio S.A., precisa: *"Que la empresa TransMilenio S.A. tiene como misión mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito Capital y la competitividad de la ciudad tanto en plano nacional como en el internacional, mediante la implantación del primer sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor en el distrito Capital y su área de influencia"*

Decreto 319 de 2006. "Plan Maestro de Movilidad". Estableció la obligación de implementar un Sistema Integrado de Transporte Público - SITP- en la ciudad, el cual integraría el sistema de transporte público colectivo TPC y el sistema de transporte público masivo de la ciudad.

Decreto Distrital 486 de 2006 : Asignó a Transmilenio S.A. las funciones de *"integración, evaluación, y seguimiento de la operación del SITP, así como adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo TPC, con el actual Sistema de transporte"*



público masivo”

Acuerdo 4 de 2007: Transmilenio S.A. tiene la responsabilidad por la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y la puesta en marcha con todos sus componentes operacionales y contractuales.

Contratos de concesión. Con los operadores del componente zonal del SITP.

Decreto 309 de 2009 (crea el SITP). *“Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá”*: El artículo 8 del decreto 309 de 2009 establece, que según el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, 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 TPC al transporte público masivo”*.

En su eje estructurante precisa, que de conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá, para todos los efectos se considera prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implementación.

Define los principales lineamientos para la implementación del SITP, relacionados con 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.

Acuerdo 489/12 “Plan de Desarrollo Bogotá Humana”, estableció:

Eje II, Art 24 “Objetivos” numeral 2 *“Construir un sistema de movilidad con enfoque ambiental y humano. Se promoverá que las necesidades básicas de movilidad y acceso de las personas al transporte en la ciudad se cumpla de manera eficiente y segura....”*

Programa Movilidad Humana- Art 28: *“dará prioridad al transporte masivo sobre el particular...”, “mejorar las condiciones de la movilidad de los ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, CALIDAD, más limpio y seguro...”* Implementación del SITP:” para ofrecer un óptimo servicio de transporte público zonal, entrará en operación el SITP....

La Ciudad debe avanzar hacia la consolidación e integración efectiva el sistema”.



Acuerdo 645 de 2016 (Plan de Desarrollo) "*Bogotá Mejor para Todos*" 2016-2020.

Art. 27. "*Mejor Movilidad Para Todos*", establece mejorar la calidad de la movilidad y su accesibilidad. El eje estructurador de este programa es el SITP y el Metro.

El Plan de Desarrollo establece que se: "se dotará a la ciudad de equipamientos para patios y talleres para el estacionamiento y mantenimiento de la flota zonal (...). Se estructurará un plan estratégico para la infraestructura de transporte zonal con los programas necesarios que permitan su implementación integrando las diferentes necesidades de transporte".

Art. 77 – Equipamientos del sistema de transporte- la infraestructura vial y los equipamientos que hacen parte del sistema de transporte de la ciudad deben ser considerados elementos que orientan el desarrollo territorial y urbano del Distrito capital y que para la gestión, financiación y desarrollo del sistema de transporte público, se PODRÁN UTILIZAR TODOS LOS MECANISMOS LEGALES DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DEL SUELO.

Decretos 294 de julio 7 de 2011 " POR EL CUAL SE ADOPTAN LAS DIRECTRICES URBANÍSTICAS Y ARQUITECTÓNICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TERMINALES ZONALES Y PATIOS ZONALES TRANSITORIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP, DURANTE LA FASE DE TRANSICIÓN EN BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL", y **Decreto 289 de 2016** que modificó el Decreto 294 de 2011.

Decreto 443 de noviembre 9 de 2015 "POR EL CUAL SE ARMONIZA EL DECRETO 305/15 CON LOS PLANES PARCIALES EN EL DISTRITO CAPITAL".

Decretos 305 de julio 29 de 2015 y 443 de noviembre 9 de 2015: "POR EL CUAL SE REALIZA EL ANUNCIO DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA LA ADECUACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE DE INFRAESTRUCTURA DE SOPORTE PARA EL SITP Y SE DECLARA CONDICIONES DE URGENCIA POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA PARA LA ADQUISICIÓN DE LOS INMUEBLES NECESARIOS PARA ESE EFECTO" el Decreto 443/15 armoniza el Decreto 305/15 con los planes parciales en el Distrito.



III. OBJETIVO

1. OBJETIVO GENERAL

Verificar el cumplimiento de la obligación de Transmilenio S.A. como Ente Gestor del SITP y responsable de su planeación, operación y control, en garantizar una ubicación e infraestructura de patios definitivos para el componente zonal del SITP, en condiciones de prestar un servicio de transporte de calidad y con el mínimo impacto para los vecinos.

2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Conocer cuántos patios provisionales y definitivos se encuentran en operación y su estado, así como el cumplimiento de la normatividad en materia urbanística, constructiva y ambiental.
- Conocer el estado de cumplimiento de la obligación contractual de los concesionarios en cuanto a realizar las inversiones para la construcción de patios definitivos, y la de Transmilenio S.A. para gestionar terrenos y suministrarlos a los concesionarios.
- Conocer las actuaciones administrativas de Transmilenio S.A. frente a los operadores para garantizar el cumplimiento de los compromisos en cuanto a infraestructura y operatividad de los patios temporales o provisionales

CAPÍTULO V

EL Sistema Integrado de Transporte Público SITP

El Sistema Integrado de Transporte Público – SITP es un sistema de transporte público de pasajeros que incluye un componente troncal (buses articulados rojos que se desplazan por troncales), un componente zonal (rutas urbanas, buses azules, vino tinto y anaranjados, que se desplazan compartiendo la vía con el tráfico mixto), un componente férreo (futuro metro o tranvía) y el componente aéreo (cable aéreo que ya se construye en Ciudad Bolívar).

En su componente zonal (buses azules, anaranjados y vinotinto), objeto de la presente veeduría, estos iniciaron operación en septiembre de 2012, se tienen a la fecha implementados en la ciudad para su operación 40 patios transitorios, que total suman 69 Hectáreas, donde operan 6.465 vehículos, permitiendo la operación de las 274 rutas hasta ahora implementadas en el SITP, que están movilizandando aproximadamente 1.800.000 pasajeros al día.

De acuerdo con la información suministrada por Transmilenio S.A., al finalizar la implementación del SITP en su componente zonal se espera tener funcionando entre servicios urbanos (azules), especiales (vinotinto) y complementarios



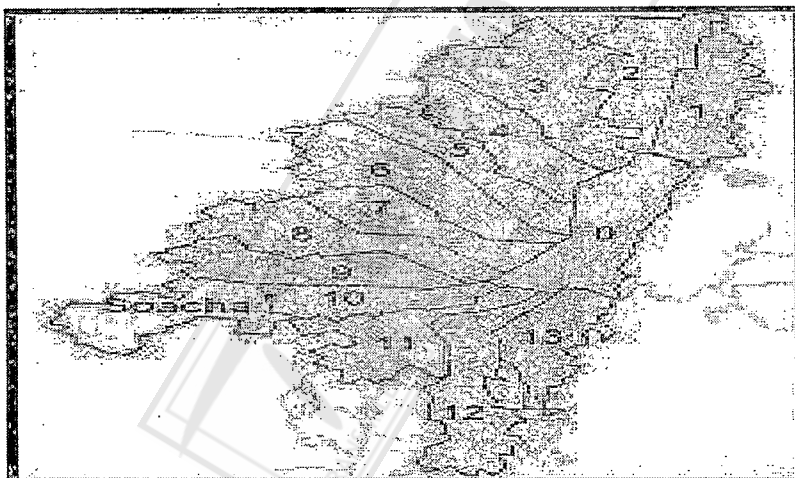
(anaranjados) 399 rutas, 9.891 vehículos. El avance del SITP a febrero 17/17, de acuerdo con información de Transmilenio S.A. en comunicación 2017EE4823 de marzo 24/17, es el siguiente:

AVANCE SITP A FEBRERO/17

Componente	Proyecto SITP	A febrero/17
Rutas	399	274
Flota	9891	6465
Conductores	24728	14780
Paraderos	6737	7236
Pacios (Ha)	69	69
Centros de control	10	8

V-1 LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN ZONAL DEL SITP

Para la operación del SITP en su componente zonal, se entregaron en concesión 13 zonas de la ciudad a 9 operadores así:





CONCESIONARIO	No. CONTRATO	ZONA
ESTE ES MI BUS S.A.S	001 DE 2010	7) CALLE 80 SIN OPERACIÓN TRONCAL
ESTE ES MI BUS S.A.S	002 DE 2010	8) TINTAL ZONA FRANCA SIN OPERACIÓN TRONCAL
TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA S.A.S. ETIB S.A.S.	003 DE 2010	10) BOSA SIN OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD GMOVIL S.A.S.	004 DE 2010	2) ENGATIVÁ CON OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD OPERADOR SOLIDARIO DE PROPIETARIOS TRANSPORTADORES COOBUS S.A.S.	005 DE 2010	3) FONTIBÓN CON OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD MASIVO CAPITAL S.A.S.	006 DE 2010	5) SUBA ORIENTAL SIN OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD MASIVO CAPITAL S.A.S.	007 DE 2010	9) KENNEDY SIN OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	008 DE 2010	4) SAN CRISTOBAL CON OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD CONSORCIO EXPRESS S.A.S.	009 DE 2010	1) USAQUEN CON OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.	010 DE 2010	12) CIUDAD BOLIVAR SIN OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD TRANSPORTE ZONAL INTEGRADO S.A.S. TRANZIT S.A.S.	011 DE 2010	13) USME SIN OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD EGOBUS S.A.S.	012 DE 2010	6) SUBA CENTRO SIN OPERACIÓN TRONCAL
SOCIEDAD EGOBUS S.A.S.	013 DE 2010	11) PERDOMO SIN OPERACIÓN TRONCAL

A los operadores COOBUS y EGOBUS, se les declaró por parte de Transmilenio S.A. en abril de 2016, la caducidad del contrato por el incumplimiento total del mismo, por lo tanto ya no son operadores del SITP, y simultáneamente, la Superintendencia de Sociedades ordenó también en 2016 la liquidación de estas dos empresas, nombrando el liquidador correspondiente, proceso que avanza a la fecha, quedando 3 zonas sin operador, situación de gran impacto ya que entre los dos operadores eran responsables de más del 30% de la operación total zonal del SITP en la ciudad (eran concesionarios de las zonas de Fontibón, Suba y Perdomo). Las rutas de responsabilidad de estos dos concesionarios, son ahora operadas bajo el



esquema del SITP “provisional” (Decreto 190/15 y Res 347715), esquema que implementó la Administración para subsanar la operación y garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y que opera bajo la responsabilidad de empresas que todavía subsisten del antiguo TPC, que aún hoy están habilitadas por la SDM para realizar esta operación provisional. Aquí es importante informar que por mantener por más de dos años el esquema del SITP provisional, la Personería Delegada Para Movilidad y Planeación Urbana adelantó evaluación a la gestión pública evidenciando presunto detrimento económico para el Distrito y afectación para los usuarios por la calidad del servicio y afectación ambiental, por lo cual se sugirió su traslado al eje disciplinario para evaluar la conducta de los funcionarios responsables.

Actualmente la flota y rutas por concesionario del componente zonal del SITP, que es objeto de la presente veeduría están compuestas así:

FLOTA POR CONCESIONARIO A FEBERO/17

CONCESION	A febrero/17
Consorcio Express- Usaquén	1166
Consorcio Express- San Cristobal	490
Este es Mi Bus- calle 80	360
Este es Mi Bus- Tintal	195
ETIB - Bosa	1223
GMOVIL- Engativá	700
Masivo Capital- Suba Oriental	344
Masivo Capital - Kennedy	923
Summa – Ciudad Bolívar	485
Tranzit - Usme	579
TOTAL FLOTA VINCULADA	6465

Fuente: Subgerencia Técnica Transmilenio comunicación 2017EE4823

RUTAS POR CONCESIONARIO A FEBRERO/17

CONCESIONARIO	RUTAS (compartidas e individuales)
Consorcio Express – San Cristobal	35
Consorcio Express - Usaquén	68
Este es Mi Bus – calle 80	21
Este es Mi Bus - Tintal	12
ETIB- Bosa	54
GMOVIL - Engativá	41
Masivo Capital- Kennedy	43
Masivo Capital- Suba Oriental	21
SUMMA – Ciudad Bolívar	26
TRANZIT - Usme	32

Fuente: Subgerencia Técnica Transmilenio comunicación 2017EE4823



V. 1.2 - CLAUSULADO EN CUANTO A PATIOS Y TERMINALES DEL COMPONENTE ZONAL DEL SITP

Como se vio en el cuadro anterior, estos contratos fueron suscritos en el año 2011.

Los contratos de concesión suscritos con los operadores contemplan lo siguiente:

Objeto	Explotación del servicio público de transporte terrestre automotor urbano masivo de pasajeros en determinada zona. El alcance del contrato de concesión incluye el aporte del lote de vehículos necesarios y su operación conforme el esquema de gradualidad que se defina. Contemplan la explotación preferencial y NO EXCLUSIVA de la zona concesionada.
Cláusula 1.81 Definición de patios o 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. 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.
CLÁUSULA 9. DURACIÓN DEL CONTRATO.	El plazo de duración del Contrato de Concesión se estima en veinticinco (25) años, el cual se desarrollará en etapas, como se describe en las cláusulas siguientes.
CLÁUSULA 14. ETAPA DE TRANSICIÓN	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Durante el período de transición, el Distrito, a través de la Secretarías</p>



	<p>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.</p> <p>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.</p>
CONDICIONES PARA LA ADECUACIÓN	<p>Localización: Los terminales y equipamientos de transporte no podrán ubicarse en:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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.
Acceso 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 tener 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:	<p>Los equipamientos deben contar con un cerramiento perimetral, que involucre el área física del equipamiento.</p> <p>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.</p>
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 empujados 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	Se debe garantizar áreas de despacho seguras para los operadores.



administración:	
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.
Ampliación etapa de transición	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.
Construcción de terminales definitivas	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 ajuste 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.
Construcción terminales definitivas	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 19. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO EN MATERIA DE TERMINALES	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.



<p>ZONALES</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>19.5. En caso que el CONCESIONARIO decida adelantar la compra y construcción de sus propios Terminales Zonales, deberá cumplir las siguientes obligaciones:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>19.5.3. Asumir el costo de las actividades de conservación y administración de los Terminales Zonales.</p> <p>19.5.4. Obtener todas las licencias y permisos a que hubiere lugar para la construcción de los Terminales Zonales.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>19.6. Permitir a TRANSMILENIO S.A., la adecuada supervisión de la actualización del Registro de Activos.</p> <p>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</p>
-----------------------	--



	Contrato.
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 .

Capítulo II

VI - EXIGENCIAS Y REQUISITOS ARQUITECTÓNICOS Y URBANÍSTICOS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE PATIOS Y TERMINALES ZONALES TRANSITORIOS

VI – 1 DECRETOS 294 DE JULIO 7 de 2011 Y 289 DE JULIO de 2016

La administración reconoce, tal y como lo manifiesta en la parte considerativa de estos Decretos, que el SITP es un soporte urbano fundamental para la consolidación de los mandatos del POT y en general para la dinámica urbana, y que este tiene una incidencia estructurante en la ciudad.

Que para poder operar las rutas urbanas del SITP, debe implementarse una infraestructura de soporte y autorizar el funcionamiento de terminales y patios zonales de carácter temporal que deberán atender tanto los requisitos exigidos por Transmilenio S.A., contemplados en los contratos de concesión, como los requisitos relacionados con la normatividad urbana que defina la Secretaría de Planeación para su incorporación urbanística.

Que para la operación de las rutas zonales, no troncales, del SITP (es decir las que operan con buses azules, anaranjados y vinotinto), debe implementarse la infraestructura de soporte, consistente en terminales y patios, para lo cual, se requiere de un periodo para el desarrollo de los respectivos estudios, diseños y construcción que se adelantarán por parte de Transmilenio S.A., durante la etapa de transición y por lo tanto, autoriza el funcionamiento de patios zonales de carácter temporal.

El Decreto 294 de 2011 establece normas con una validez que abarque la etapa de transición de 5 años, a fin de darle espacio a Transmilenio S.A. para que durante ese periodo adelante los diseños, estudios y la construcción de los patios



definitivos y autoriza la operación de terminales transitorios y patios zonales transitorios, conforme la reglamentación que adoptó el citado Decreto.

Crea un comité de seguimiento a la etapa de transición (comité conformado por SDP, SDM, SDA y Transmilenio S.A.), para evaluar los avances del proceso de implementación de terminales transitorios así como el avance de estudios y diseños definitivos, debiendo sesionar como mínimo 4 veces al año.

El Decreto 294 de 2011 reglamenta entonces sobre los siguientes aspectos (ver Decreto anexo al presente informe):

- . Localización de patios y donde estarán prohibidos.
- . Edificabilidad (índices de ocupación < 0.15 , de construcción < 0.30 , alturas máximo 2 pisos, capacidad estacionamientos no inferior a 30)
- . Aislamientos = normativa urbana
- . Cerramientos (altura < 2.4 mts, zócalo < 0.6 mts, y transparencia visual)
- . Antejardines (= normativa urbanística, nunca < 3.4 mts)
- . Andenes (Decreto 190/04, 603/07 y 602/07 –cartilla andenes)
- . Accesibilidad peatonal
- . Accesibilidad Vehicular (no se permite desde vías de malla vial local) o solo con adecuaciones del IDU y si es arterial cumplir con Decreto 190/04. Mínimo ancho 7 Mts y las maniobras del vehículo siempre deben ser dentro del predio.
- . Permanencia: no adquieren el carácter de permanentes.
- . Licencias de construcción: se tramitaran las licencias urbanísticas para las edificaciones convencionales, con aprobación además de Transmilenio S.A., pero no se exigirá de la curaduría un plan de implantación y/o regularización y manejo.

El Decreto 289 de 2016, modifica el Decreto 294/11 anterior y establece que: “las normas establecidas en el presente Decreto serán aplicadas en tanto se expidan las directrices urbanísticas y arquitectónicas definitivas para la implementación de patios zonales definitivos y terminales definitivas, las cuales deberán ser expedidas en un plazo máximo de 3 años y durante estos 3 años se autoriza la implementación de patios transitorios” y los reglamenta nuevamente:

Nótese aquí que el Decreto 294/11 establecía un plazo de 5 años para que Transmilenio S.A. hiciera estudios, diseños y la construcción de los patios zonales definitivos; cumplidos los 5 años, el nuevo Decreto 289/16 da ahora tres años, pero para la expedición de las directrices urbanísticas y arquitectónicas definitivas para los patios zonales definitivos, pero ya no habla de tenerlos contruidos en ese lapso de tiempo, por lo tanto se considera incierta la situación, dejando prácticamente el asunto a la próxima administración.

El Decreto 289 de 2016 reglamenta sobre los mismos ítems anteriores del Decreto 294/1, y cambia algunos aspectos a resaltar:



En sus considerandos reconoce que existe déficit de infraestructura de transporte de patios y terminales zonales en el Distrito acorde con las conclusiones del comité de seguimiento a la etapa de transición y precisa que de acuerdo con el POT pueden ubicarse tanto en suelo urbano como rural.

Reconoce que para cumplir con los principios de movilidad consagrados en el POT es prioritaria la implementación del SITP y que se deben adoptar disposiciones que viabilicen la creación de infraestructura de soporte urbano como los patios y terminales zonales y que dada su magnitud y costo financiero para el Distrito en su implementación, se requiere mantener las condiciones a las infraestructuras de patios y terminales temporales que ya fueron implementadas y autorizadas, y adicionalmente, con el fin de avanzar en la estructuración del plan de implementación de patios y terminales, el cual iniciará su ejecución en la actual administración y determinará las condiciones definitivas de uso y operación de estas infraestructuras.

Se observa en la presente veeduría, que ya no se habla de diseño y construcción de patios definitivos, como en el Decreto 294/11 que los proyectaba tener construidos en 5 años (es decir en el año 2016), sino el nuevo Decreto 289/16, habla ahora de mantenerlas, es decir, las provisionales se vuelven prácticamente definitivas para la actual administración?, argumentando difícil situación financiera para el Distrito y ahora habla apenas de estructuración de un plan de implementación de patios y terminales en los próximos 3 años, es decir la próxima administración solo recibirá un plan y no unos patios y estaciones definitivos, postergando prácticamente en forma indefinida su construcción, con la afectación para los vecinos de estos patios transitorios hoy "semi definitivos", denotando una total falta de planeación y desorden en el proceso de implementación del SITP.

El Decreto 289 de 2016, modifica también algunas de las exigencias constructivas para patios que se tenían contempladas en el Decreto 294 de 2011:

- . Localización: continúa igual
- . Edificabilidad: Igual
- . Aislamientos: igual
- . Cerramientos: altura y zócalos igual, pero se exige ahora transparencia del 90%, pero los que ya tiene el muro completo de 2.40 de altura, podrán conservarlo si cumple normas de sismoresistencia.
- . Capacidad estacionamientos: igual.
- . Zonas de uso público: Antejardines : nunca inferior a 3.5 Mts.
- . Andenes: igual.
- . Accesibilidad peatonal: igual
- . Accesibilidad vehicular: igual.
- . Licencias de construcción: agrega frente al anterior que: en ningún caso se requerirá licencia de urbanización, parcelación ni subdivisión.



Finalmente precisa el Decreto 289 de 2016 que Transmilenio S.A. podrá objetar, en cualquier tiempo, la operación de los terminales zonales transitorios y patios zonales transitorios, cuando no se ajusten a la normatividad correspondiente.

De otra parte, es importante también resaltar que mientras Transmilenio S.A. realizaba las inversiones requeridas, adelantaba la gestión y adquisición de los predios requeridos y finalmente construía los patios y terminales zonales definitivos, autorizó el funcionamiento de patios y terminales zonales transitorios, reconociendo un pago mensual a los operadores, mientras operan los patios transitorios, por concepto del parqueo de cada vehículo de la flota, para el año 2017, dependiendo de la ubicación del patio, así:

2017	Microbus	Buseta	Bus	Bus
Bosa	117.721	156.962	196.202	313.924
Calle 80	206.012	274.683	343.354	549.366
Ciudad Bolívar	105.949	141.266	176.582	282.531
Engativá	147.152	196.202	245.253	392.405
Fontibón	147.152	196.202	245.253	392.405
Kennedy	147.152	196.202	245.253	392.405
Tintal- Zona Franca	164.810	219.747	274.683	439.493
Perdomo	117.721	156.962	196.202	313.924
San Cristobal	88.291	117.721	147.152	235.443
Suba Oriental	135.380	180.506	225.633	361.012
Suba centro	176.582	235.443	294.303	470.886
Usaquén	176.582	235.443	294.303	470.886
Usme	88.291	117.721	147.152	235.443

Fuente: Subgerencia Económica Transmilenio S.A.

De acuerdo con lo anterior y estimando un promedio de \$200.000/ bus/mes, y conociendo que la flota hoy alcanza los 6.465 vehículos, se estaría realizando un pago mensual a los operadores por aproximadamente \$1.293 millones, \$15.516 millones anuales, que no se estarían desembolsando si ya se contará con los patios y terminales definitivas que se entregarían en concesión a los operadores.

VI – 1-2 INFORME DE REVISIÓN A LA GESTIÓN PÚBLICA REALIZADO EN EL AÑO 2013

En informe de Revisión a la Gestión Pública realizado en el año 2013 por la Personería Delegada Para Movilidad y Planeación Urbana, presentado cuando solo transcurrían 2 años y medio de los 5 previstos en el Decreto 294 de 2011, como etapa de transición y que se permitiría la operación de patios y terminales de carácter temporal y provisional, concluyó en su momento: "Los patios de carácter temporal visitados, no cumplen con la totalidad de lo establecido en el DECRETO 294 DE 2011" POR EL CUAL SE



ADOPTAN LAS DIRECTRICES URBANÍSTICAS Y ARQUITECTÓNICAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TERMINALES ZONALES Y PATIOS ZONALES TRANSITORIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP, DURANTE LA FASE DE TRANSICIÓN EN BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL", ni lo establecido en el contrato de concesión en materia arquitectónica, con falencias algunos en pisos (capa de rodadura), andenes y aislamientos.

Se recomienda seguimiento, toda vez que de acuerdo con los contratos, la etapa de provisionalidad durará 5 años de los cuales ya han transcurrido en promedio 2 años y medio y establece que a los 3 años Transmilenio S.A. debe informar a los operadores si se amplía el periodo de transición y provisionalidad.

De otra parte se sugiere que Transmilenio S.A. revise a la luz de la cláusula 125 de los contratos (Multas por incumplimiento de patios) la aplicación de procesos de carácter administrativos contra los operadores por las falencias encontradas".

EL DECRETO 305 DE JULIO 29 DE 2015

Este Decreto hace el anuncio de las obras necesarias para la adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, declara condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública para la adquisición de los inmuebles necesarios para ese efecto y anuncia a la ciudadanía el inicio de las actuaciones administrativas y presupuestales para la adquisición de los terrenos para la construcción, adecuación y puesta en funcionamiento de los equipamientos para el SITP de acuerdo con plano donde se ubican las áreas de adecuación.

Asigna a Transmilenio S.A., la responsabilidad de tramitar hasta su finalización los procesos de enajenación voluntaria o de expropiación si es necesario.

Establece un término de 3 meses para que se establezca el presupuesto total de las obras que permitan la adecuación y puesta en funcionamiento de las áreas destinadas y defina esquema de fuentes de financiamiento y proyección de tiempos.

De acuerdo con el informe técnico que soportó la expedición del Decreto la proyección de costos para la adquisición de los predios requeridos para los patios definitivos, incluyendo el costo comercial del predio, costo de gestión predial, indemnizaciones y compensaciones sociales, sí como avalúos y si se realizara la adquisición durante las vigencias 2017-2023 este ascendería a \$4.29 billones.

Revisadas las actas de reunión del comité de implementación de patios del SITP, (acta de diciembre 22/16), se consigna allí que ya se tiene estructuradas 70 fichas de predios con opción para ser implementados como patios definitivos, pero la meta para esta administración son apenas 9 patios en 28 Ha (allí se relacionan) y que permitirá el parqueo de 2000 buses.

Noticias de medios de comunicación, como la registrada en EL ESPECTADOR en marzo 9/17, informan que a la liquidación de COOBUS y EGOBUS, al parecer se suma ahora la del operador MASIVO CAPITAL, quien opera 36 rutas,



precisando que se encuentra al borde la quiebra y solicitó a la Superintendencia aceptarla en proceso de reestructuración, se resalta en el medio noticioso que entre las razones que llevaron a esta decisión están, entre otras que allí se mencionan: “LA FALTA DE ENTREGA DE INFRAESTRUCTURA DEFINITIVA POR TRANSMILENIO...”.

VI – 2 INFORMACIÓN DE TRANSMILENIO S.A. FRENTE A LA NO EXISTENCIA AÚN DE PATIOS DEFINITIVOS.

Mediante comunicación 2017EE4823 de 2017, Transmilenio S.A. precisa:

“Que no se tiene a la fecha ningún patio definitivo en funcionamiento (...) que la fase de transición contemplada en los contratos de concesión en la cláusula 14 de 5 años, fue ampliada por Transmilenio S.A. y comunicada a cada concesionario mediante oficio de fecha octubre de 2015 (...) toda vez que la nota 2 de la cláusula se lo permitía”.

Frente a la manera en que Transmilenio S.A. adelanta el control para el cumplimiento de las directrices urbanísticas y lo establecido en la guía de implementación de terminales, así como de los Decretos 204/11 y 289/16, antes mencionados, y que contemplan accesos peatonales y vehiculares, baterías de baños, cerramientos, aislamientos, superficie de rodadura, áreas de Despacho, servicios, capacidad, etc., estas son revisadas por la interventoría JAHV Mc Gregor mediante contrato N° 144 de 2016 .

Que desde el inicio de operación del componente zonal del SITP se han adelantado procesos administrativos por incumplimiento de los requisitos para patios provisionales, contra concesionarios así:

Operador	Patio	Causal
Este Es Mi Bus	Calandaima I	Superficie de rodadura
Consorcio Express	Tibabita	Condiciones de infraestructura
Consorcio Express	Engativá	Superficie de Rodadura
Masivo Capital	San Pablo	Superficie de rodadura
Summa	Turquesa	Condiciones ambientales

Precisa Transmilenio en comunicación 2017EE4823 de marzo 24/17, que: “en desarrollo, del actual plan de Desarrollo Acuerdo 654 de 2016 en el capítulo “MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS” se está estructurando un plan estratégico de implementación de infraestructura de soporte al sistema de transporte zonal y dentro de él se deberán definir las necesidades y condiciones normativas, técnicas, institucionales y financieras del Distrito para lograr la implementación



de la infraestructura definitiva” y complementan manifestando que igualmente el plan de desarrollo en su artículo 77 “equipamientos del sistema”, señala que : “la infraestructura vial y los equipamientos del sistema de transporte deben ser considerados elementos que orienten el desarrollo territorial y urbano del Distrito y que para la gestión, financiación y desarrollo de la infraestructura del sistema de transporte público se podrán utilizar todos los mecanismos legales de gestión y financiación del suelo”.

Agregan que: “teniendo en cuenta que los patios y terminales son infraestructura de transporte, con carácter dotacional del servicio público que prestan, y hacen parte de la infraestructura vial y de transporte de la ciudad; para lo cual, el Distrito deberá adoptar todas las medidas de planeación, movilidad y ambiente para facilitar y garantizar la implementación y operación de las instalaciones con este carácter integrado”, y que además: “se debe garantizar que los patios y terminales puedan ser localizados en la ciudad donde el sistema de transporte lo requiera...”

Complementan además que: “la gestión de la implementación de infraestructura de soporte a la operación zonal de carácter definitivo requiere de un esfuerzo institucional, financiero y de gestión de suelo importante, el cual se encuentra en etapa de ajuste normativo con el fin de disponer un escenario que permita la financiación de infraestructura pública con atracción del capital privado, lo cual implica la disposición de incentivos normativos, fiscales, ambientales y en general de desarrollo urbano que permita la implementación de infraestructura necesaria para soportar los servicios del transporte zonal”.

Adicionalmente, manifiesta Transmilenio S.A. en la comunicación mencionada de marzo 24/17 que: “el Distrito continúa realizando las actividades encaminadas a lograr la implementación definitiva de los patios, entre ellas: elaboración de estudio de consultoría liderado por la SDM para el diseño conceptual del sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, elaborado en el año 2015 y la propuesta técnica, legal y financiera también elaborada en el año 2015 y actualmente se están elaborando propuestas de modificación de la normatividad que regula el uso de suelo para asignar cargas urbanísticas en beneficio de los patios y terminales zonales definitivos....”.

Indica Transmilenio S.A. que actualmente se lleva a cabo el concurso de méritos TMSA-CM-01-2017 como consultoría para elaborar la guía diseño estándar para los módulos funcionales y componentes de la infraestructura para los patios y terminales del sistema de transporte zonal y la metodología de análisis para la elaboración de modelos inmobiliarios, precisando que ya en el año 2013 se había contratado por parte de la SDM la consultoría para la realización del diseño conceptual del sistema de equipamientos e infraestructura del SITP y se había elaborado también en el marco del Decreto 305/15 una propuesta técnica legal y financiera.



El estudio de consultoría mencionado para la realización del diseño conceptual del sistema de equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP, desarrollado por las firmas DELOITTE-EPYPSA-ETT, identificó 3 esquemas diferentes con la participación del sector privado y definió 3 escenarios probables (optimista sin costo para el Distrito, pesimista con costo para la administración y supone ser desarrollado a través de APP y un escenario gradual con diferentes fases en su implementación y conversión de unos patios transitorios en definitivos y APPs, con inversión de \$3,73 Billones, pesos de 2014) estimando un horizonte para cobertura total al finalizar el año 2020.

Finalmente, informa Transmilenio S.A. que a la fecha no funciona ningún patio de carácter definitivo ni se han adquirido predios para patios definitivos.

Frente a la posición de los concesionarios del SITP, al haberse cumplido en el año 2016 los 5 años inicialmente previstos para funcionar como patios transitorios y para que se hubiera realizado el diseño y construcción por parte de Transmilenio S.A. de los patios definitivos y la posterior expedición del Decreto 289 de 2016 que prorrogó por 3 años el tiempo, pero para estructurar la forma de hacerlos y no para tenerlos contruidos, los operadores manifestaron su inconformidad y advirtieron reclamos contractuales por el presunto incumplimiento al contrato, así como por considerar extemporánea la comunicación que los notificó de la ampliación del periodo de transición, pues refieren que el contrato contemplaba la posibilidad de que se les notificara esa ampliación durante el año 3 del contrato y no en el año 5 como ocurrió. Además manifiestan que cobrarán a Transmilenio S.A. mensualmente el mayor costo de operación asumido por la no existencia de los patios y terminales definitivos, configurándose un presunto detrimento patrimonial por el incumplimiento de la obligación contractual.

Por su parte, Transmilenio dio respuesta a los operadores alegando que podía notificarlos durante los 5 años de la etapa de transición y no acepta el reconocimiento del mayor costo de operación alegado. Véase una de las comunicaciones presentada por el operador GMOVIL:



Señores
TRANSMILENIO S.A.
Atn. Sr. YANOD MARQUEZ ALDANA
Subgerente General
Ciudad

TRANSMILENIO S.A. 002537

NOV 5'15PM 4:19

Ref.: Oficio 2015EE21626 del 29 de octubre de 2015 – Ampliación etapa de transición terminales zonales o patios zonales. Contrato 004 de 2010. Zona Engativá.

Respetados señores:

Hemos recibido el oficio de la referencia, mediante el cual se señala que *"la Etapa de transición de los terminales zonales o patios zonales se ampliará por el término en que sean realizados los procesos de adquisición y construcción de los inmuebles destinados a equipamiento de transporte e infraestructura soporte del SITP, lo cual ocurrirá con posterioridad al 31 de diciembre de 2015"*.

Sea lo primero manifestar nuestra profunda sorpresa por el contenido de su carta, en la que en abierto desconocimiento e irrespeto por las cláusulas del Contrato 004 de 2010 (en adelante "el Contrato"), Transmilenio S.A. en cabeza de su subgerente, de manera abusiva y temeraria, sin tener la competencia para ello y de manera extemporánea, pretende ejercer derechos que el Contrato ni la ley le confieren.

Como bien indica en su oficio, la cláusula 14 del Contrato consagra un período de transición de cinco (5) años, contados a partir de la adjudicación del Contrato, para la operación de terminales zonales de carácter temporal. La nota 2 de dicha cláusula estableció la posibilidad de que finalizado el tercer año de la concesión, contado a partir de la firma del Contrato (16 de noviembre de 2010), el Distrito informara al CONCESIONARIO si se ampliaba o no la etapa de transición. La etapa de transición no fue ampliada por el Distrito vencido el tercer año de la concesión contado desde la fecha de adjudicación.

Ahora bien, el amparo en su condición de ente gestor del sistema que Transmilenio S.A. pretende usar como justificación legal de la ampliación de la etapa de transición informada mediante el oficio de la referencia, es temeraria, pues la cláusula 23 del Contrato, el Acuerdo 4 de 1999 y los Decretos 319 y 486 de 2006 ni el Decreto 309 de 2009, le confieren a Transmilenio S.A. tal competencia o facultad.

Por tanto, dado que la etapa de transición no fue ampliada por el Distrito vencido el tercer año de la concesión contado desde la fecha de adjudicación, y al carecer Transmilenio S.A. de competencia para ampliar dicha etapa - siendo además dicha decisión extemporánea- la ampliación de la etapa de transición de los terminales zonales que se nos informa carece de




todo efecto jurídico y es inexigible e inoponible al contratista Gmóvil S.A.S. en el marco del Contrato.

Habida cuenta de lo contractualmente pactado y dado que la etapa de transición culminó el pasado 2 de noviembre de 2015, a partir de esa fecha Transmilenio S.A. deberá asumir el costo del kilometraje en vacío correspondiente, en cuanto este costo excede el marco de los riesgos asumidos por el contratista. Por tanto, a partir de esa fecha y de manera semanal, Gmóvil S.A.S. liquidará y presentará a Transmilenio S.A. dicho costo para su reconocimiento y pago.

Gmóvil S.A.S. se reserva el derecho de reclamar ante el juez del Contrato los perjuicios económicos derivados de la decisión comunicada mediante el oficio de la referencia.

Cordialmente,


Juan Fernando Cajiao Pulido
Gerente General
Gmóvil S.A.S.

C.C: Luis Fernando García-Subgerente Jurídico.

Por lo tanto, el no haber tenido los patios definitivos dentro del lapso inicialmente previsto en los contratos, de 5 años, solo ha generado inseguridad jurídica, controversias contractuales y posibles detrimentos patrimoniales por posibles fallos judiciales.

Se observa que transcurridos 6 años del inicio de la operación del componente zonal del SITP, no solo no se han construido por parte de Transmilenio S.A. los patios y terminales definitivos, como estaba inicialmente previsto, sino que tampoco se ha adelantado la gestión predial requerida y hoy todo parece indicar que hasta ahora estamos en la etapa de estructuración del plan para cumplir con la obligación de los patios definitivos, siendo oportuno cuestionarse sobre cuál ha sido la actuación del ente gestor del SITP, toda vez que durante estos 6 años solo se observan propuestas de modificación a la normatividad de uso del suelo e iniciativas técnicas y financieras, cuando ya deberían contar con obras concluidas.



CAPITULO III

VII - PATIOS TRANSITORIOS EN OPERACIÓN

De acuerdo con comunicación 2017EE4823 de marzo 24/17 de Transmilenio S.A. los patios y terminales que actualmente se encuentran en operación son todos de carácter provisional, abarcando un área total de 69 Ha, así:

ITEM	OPERA- DOR	ZONA SITP	NOMBRE DEL PATIO	Localización	AREA (Ha)
1	GMOVIL	ENGA- TIVA	TINTALITO II	Avenida ciudad de cali No 13C -31	3,20
2	GMOVIL	ENGA- TIVA	VERBENA	Calle 64 No. 119A-22	1,50
3	GMOVIL	ENGA- TIVA	SAN PABLO JE- RICÓ LA Y	Kr 120 17-85, Kr 120 17- 37 y Cl 17 120-10	0,90
4	SUMA	CIUDAD BOLÍVAR	ALAMEDA - JAR- DIN	Kr 17 No 70 31 Sur Cl 70 Bis sur x Av Boyacá (Kr 17 70 31 sur)	2,30
5	ETIB	BOSA	SAN BERNAR- DINO	Cl 82 sur por Carrera 88l Bis A	4,00
6	ETIB	BOSA	SAN JOSE	Tv. 80l No. 93-22 Sur	3,20
7	ETIB	BOSA	GUADALUPE	Autopista Sur No 65 -04	1,00
8	ETIB	BOSA	ISLA DEL SOL 1	Cra. 57 No. 45A-54 Sur	0,46
9	ETIB	BOSA	ISLA DEL SOL 2	Diagonal 48 S No. 58-85	0,80
10	ETIB	BOSA	SAN JOSE 2 CO- NALMICROS	Calle. 80l No. 88B 06 Sur	1,30
11	ETIB	BOSA	PATIO ALIMEN- TADORES - SER- VITRANS	Cra. 80 Calle 63 Sur	0,70
12	CONSOR- CIO EX- PRESS	SAN CRIS- TÓBAL	LAS BRISAS	BodegaB1 Kr 7 entre calles 1 y 1A sur/Bodega B2 Kr6 x Cl 2 sur/ Bodega 3 Calle 1x Kr 6	1,50



ITEM	OPERADOR	ZONA SITP	NOMBRE DEL PATIO	Localización	AREA (Ha)
13	CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	GAVIOTAS	Dg 48 sur No.15A-02 Este	4,70
14	CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	JUAN REY LA PAZ	Dg 71 A Sur 13C 49 Este	0,30
15	CONSORCIO EXPRESS	SAN CRISTÓBAL	LAS ACACIAS	KR 19 D N°. 64B-36 SUR	0,90
16	CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	SAN CRISTOBAL	Calle 161 7B - 55	0,70
17	CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	TIBABUYES	CL 132 No. 144 A 25	1,00
18	CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	CIUDELA EL RECREO II	KR 95A N°. 74-65 SUR // KR 95 A No. 76 - 42	1,10
19	CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	CASABLANCA CALLE 191 X AUTO NORTE	AK 45 No. 191 - 11	7,20
20	CONSORCIO EXPRESS	USAQUÉN	ALAMOS EDS	CL 64 No. 112 C - 40	0,44
21	MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	COLINA	Avenida Boyacá No. 147 - 58	0,40
22	MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	CIPRES	Calle 221 No 53 -17	1,28
23	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	San Bernardino XIX	Cl 73 sur No. 94A-95	4,20
24	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	PORVENIR	Cl 49 sur No.89B-31	1,19
25	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	BRASIL	Kr 89A Bis No.49C-12 sur	1,36
26	MASIVO CAPITAL	SUBA ORIENTAL	CASABLANCA 146	CRA 76 No. 146 - A 20	0,56
27	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	CORZO	Carrera 93 No. 54 - 28	0,50



ITEM	OPERA- DOR	ZONA SITP	NOMBRE DEL PATIO	Localización	AREA (Ha)
28	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	TIERRA BUENA	Kra 89 No.34A-21 / 37A-15 sur	0,90
29	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	PRAGA - ZONA INDUSTRIAL	CRA 68 D No. 9 - 03	1,90
30	SUMA	ENGA- TIVA	TUYO	Cra 113 B N° 63 I - 39	0,80
31	SUMA	CIUDAD BOLÍVAR	TURQUESA	AC 71 sur No. 3 J-21	2,80
32	MASIVO CAPITAL	KENNEDY	LA MAGDALENA	CLL 26 SUR No. 93 D - 50 // CALLE 26 SUR POR CARRERA 99 F	1,20
33	MASIVO CAPITAL	SUBA ORIEN- TAL	COLINA I	CL 147 No. 59 - 35 / 39	0,70
34	ESTE ES MI BUS	TINTAL	CALANDAIMA I	CI 34 A sur No.91-34	0,34
35	ESTE ES MI BUS	TINTAL	CALANDAIMA II	CARRERA 89 N°. 34A-21 SUR	0,90
36	ESTE ES MI BUS	CALLE 80	BACHUE I	Transversal 94L No 80-39	1,20
37	ESTE ES MI BUS	CALLE 80	BACHUE ALO	AK 96 No. 89-31	4,60
38	TRANZIT	USME	CERROS DE ORIENTE - SAN EDUARDO	CL 39A Sur No. 1A. - 30	3,40
39	TRANZIT	USME	LA AURORA	Av Boyacá N° 3 I-80	1,35
40	TRANZIT	USME	EL UVAL	GALLINERO - EL TRIUNFO - EL NARAN- JAL	2,81
TOTAL					69 HA

VII – 1 INFORMES DE INTERVENTORIA

Revisados los informes de interventoría correspondientes a los meses de diciembre de 2016 y enero de 2017, se puede evidenciar que gran cantidad de los patios transitorios hoy en operación no cumplen con los requisitos exigidos en