



Bogotá, D. C.,

PERSONERIA DE BOGOTA 06-10-2017 09:32:08

Al Contestar Cite Este Nr.:2017EE715756 O 1 Fol:1 Anex:22

ORIGEN: Origen: Sd:505 - PD PARA LA COORDINACION DE VEEDURIAS

DESTINO: Destino: TRANSMILENIO SA/ALEXANDRA ROJAS LOPERA

ASUNTO: Asunto: INFORME RGP SEGUIMIENTO AL ESTADO DE LA INFF

OBS: Obs.: LILIANA MEDINA

Doctora
ALEXANDRA ROJAS LOPERA
Gerente
Transmilenio S.A.
Avenida El Dorado No. 66-63
La ciudad

TRANSMILENIO S.A. 28204
OCT 9 '17 AM 11:56

Asunto: Remisión informe Revisión a la Gestión Pública "*Seguimiento al estado de la infraestructura en las troncales de Transmilenio*".

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 remitir el informe de Revisión a la Gestión Pública enunciado en el asunto.

Lo anterior, con el fin de poner en su conocimiento los resultados de las actuaciones adelantadas por este organismo de control; le agradezco informar a este Despacho sobre las medidas adoptadas.

Cordialmente,



JUAN PABLO CONTRERAS LIZARAZO
Personero delegado para coordinación de veeduría

Proyectó: Liliana Medina – Abogada, coordinación de veedurías

Al servicio de la ciudad



SEGUIMIENTO AL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA EN LAS TRONCALES DE TRANSMILENIO

JUAN PABLO CONTRERAS LIZARAZO

Personero Delegado para la Coordinación de Veedurías

ALVARO JOSE GIRALDO CADAVID

Personero Delegada para la
Movilidad y la Planeación Urbana

FABIAN H. SILVA LEGUIZAMON

Arquitecto

Bogotá, Julio de 2017.



Contenido

1. INTRODUCCIÓN	3
2. LISTA DE ACRÓNIMOS	5
3. ANTECEDENTE Y DIAGNOSTICO	6
4. OBJETIVO GENERAL	9
4.1 OBJETIVOS ESPECIFICOS:	9
5. MARCO NORMATIVO	10
5.1 Normatividad Distrital	10
6. CONTRATOS DE MANTENIMIENTO SUSCRITOS	12
7. INFORMACION GENERAL ESTADO ESTACIONES Y PORTALES	15
8. DESARROLLO Y ANALISIS DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA	20
9. CONCLUSIONES	40
10. RECOMENDACIONES	42

COPIA NO CONTROLADA





1. INTRODUCCIÓN

La Constitución Política de Colombia, establece que entre las entidades que ejercen Ministerio Público están las Personerías Municipales, a quienes corresponde la protección del interés público y la vigilancia de la conducta oficial de quienes desempeñan funciones públicas.

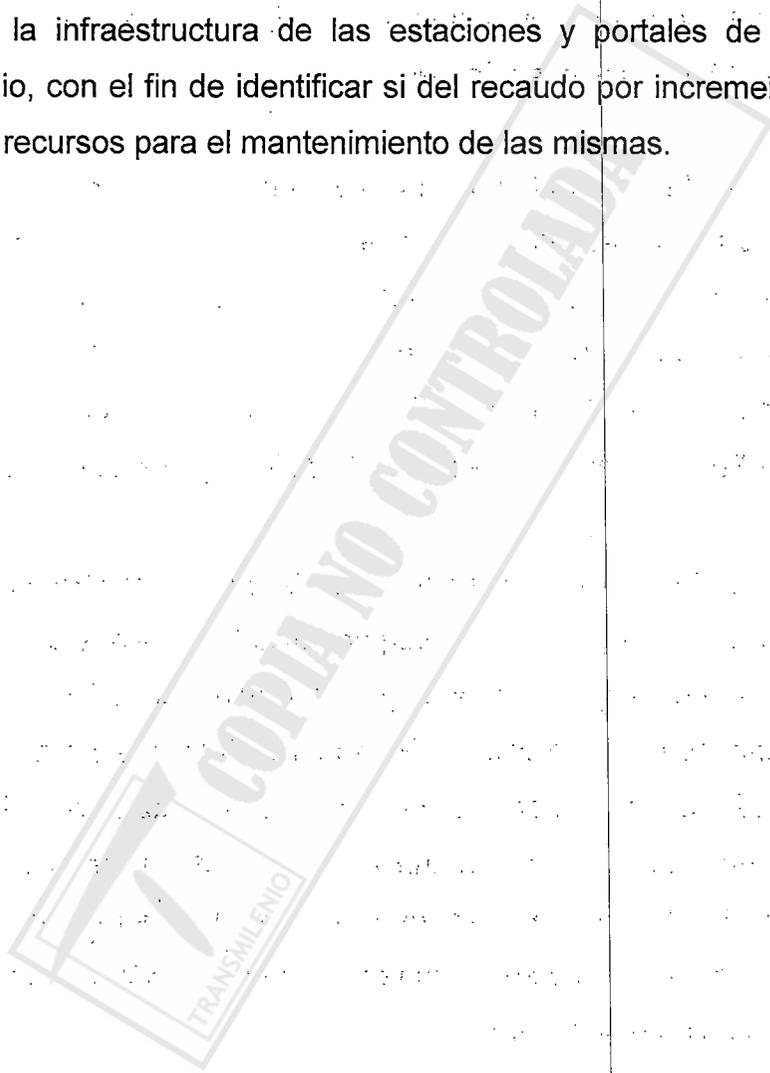
La Personería de Bogotá en virtud de lo dispuesto en el artículo 5° del Acuerdo 34 de 1993, modificado por los acuerdos distritales 182 y 183 de 2005 y en el artículo 178 de la Ley 136 de 1994, ejerce funciones de veeduría y está facultada para efectuar vigilancia oportuna sobre la gestión pública de las entidades del Distrito, con miras a promover el “ejercicio eficiente y diligente de las funciones administrativas” a ellas asignadas, en especial la defensa del patrimonio público.

El Acuerdo 514 de 2012 “Por el cual se modifica la Estructura Organizacional, la Planta de Empleos de la Personería de Bogotá, Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 40, dispone ajustar la denominación de algunas de las personerías delegadas, entre ellas la Personería Delegada para la Vigilancia Administrativa III, dándole el nombre de Personería Delegada para la Movilidad y la Planeación Urbana, dependencia a la que le corresponde, entre otras funciones, vigilar la conducta oficial de los empleados y trabajadores del Distrito y verificar que desempeñen cumplidamente sus deberes, esto en relación con las áreas del sector movilidad y de planeación urbana.

En virtud de las anteriores disposiciones y teniendo en cuenta los requerimientos ciudadanos radicados en la Personería de Bogotá, relacionados con las falencias del sistema, en cuanto a capacidad y estado de la infraestructura de estaciones, portales y la falta de atención oportuna por parte del ente gestor a las necesidades



de mantenimientos preventivos y correctivos, que garanticen un mejor servicio para la ciudadanía, y que el Distrito decretó el alza en la tarifa del pasaje dentro del sistema, la cual entró en vigencia el 1° de abril del presente año, esta personería delegada considero pertinente adelantar revisión a la gestión pública al estado de la infraestructura de las estaciones y portales de las troncales de Transmilenio, con el fin de identificar si del recaudo por incremento en la tarifa se destinaran recursos para el mantenimiento de las mismas.





2. LISTA DE ACRÓNIMOS

TM: Transmilenio

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

IDU: Instituto de Desarrollo Urbano

RGP: Revisión a la Gestión Pública

COPIA NO CONTROLADA

TRANSMILENIO



3. ANTECEDENTE Y DIAGNOSTICO

El sistema de transporte masivo de pasajeros está concebido como el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros, y que da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización en busca de satisfacer la demanda de transporte en un área urbana.¹

En el Distrito Capital, el sistema de transporte masivo está a cargo de TRANSMILENIO S.A. quien tiene a su cargo la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros² y por ello es el encargado de la definición del régimen técnico que regule la operación troncal junto con la supervisión de todas las zonas del sistema.

El sistema circula en 114 kilómetros de malla vial de la ciudad, y la flota que presta el servicio asciende a unos 1.740 vehículos entre articulados y biarticulados, flota que se estima requeriría aprox. 380 kilómetros para prestar un servicio en óptimas condiciones, por tanto el ente gestor debe tomar medidas a corto plazo que tiendan a contribuir a subsanar los inconvenientes que vienen presentándose.

Ahora, es bien sabido que la implementación del sistema entró en funcionamiento en el año 2000, y según lo establece el conpes 3093 del 2000, se habrían realizado todos los despliegues de infraestructura en materia de troncales para la ciudad, incluyendo los estimados en costos, pero en razón a que la Administración Distrital no han ejecutado las directrices conforme al documento en mención,

¹ Decreto 831 de 1999 Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones

² Acuerdo 4 de 1999 Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones



Transmilenio termino siendo un medio de transporte que no cumple con los objetivos propuestos y presenta graves deficiencias en la calidad de la prestación del servicio a los ciudadanos.

Durante la Administración 2012-2015, la tarifa no se incrementó de manera gradual, su incremento en dicho periodo de tiempo fue de \$100, se crearon tarifas diferenciales y se implementó la hora valle, estrategias que según la actual administración, de una u otra forma afectaban la estabilidad del sistema.

Transmilenio, en repetidas ocasiones ha anunciado que sus ingresos y la puesta en funcionamiento, ha traído consigo un déficit monetario alto, que no ha sido posible estabilizar y para ello, anualmente deben efectuarse alzas en las tarifas del pasaje, para así contrarrestar el déficit, pero nunca se ha mencionado si un porcentaje del recaudo por el alza en la tarifa será destinado a obras de mantenimiento con el fin de mejorar la prestación del servicio y garantizar la seguridad e integridad de los usuarios que emplean éste servicio.

Para el año 2016, el ente gestor reportó un déficit cercano a los \$661.000 millones, que será cubierto con el recaudo proveniente del alza que empezó a regir el 1 de abril del presente año, alza que no solo se efectuó en el sistema troncal, sino que también fue establecida para transporte zonales SITP. No obstante las evidentes incomodidades que pasan los bogotanos al hacer uso del sistema, la demanda del servicio se incrementó en un 40% entre el año 2012 y el 2017, haciendo aún más ardua la tarea de desplazarse en la ciudad, en recorridos de la casa al trabajo y viceversa entre otros.

En razón a este panorama, se hace necesario identificar si el ente gestor del sistema integrado de transporte público tiene previsto invertir recursos en obras de



mantenimiento preventivo y correctivo para atender las necesidades de cada una de las estaciones y portales que componen el sistema troncal y para ello esta Personería Delegada decidió adelantar la presente Revisión a la gestión pública.





4. OBJETIVO GENERAL

Determinar el estado actual de estaciones y portales en Transmilenio, revisando la gestión administrativa efectuada por el Distrito frente a la ejecución de obras y estrategias que contrarresten las falencias actuales en la infraestructura física de las estaciones y portales de Transmilenio.

4.1 OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- Determinar el monto de los recursos que se percibirán en razón al incremento en la tarifa.
- Identificar que recursos serán destinados para mantenimientos y ampliaciones en estaciones y portales Transmilenio.
- Demostrar el estado actual de los componentes en las estaciones y portales del sistema.



5. MARCO NORMATIVO

5.1 Normatividad Distrital

Concejo de Bogotá

Fuente Legal	Descripción
Acuerdo 4 de 1999	Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo 239 de 2006	Por medio del cual se organiza el control social de usuarios del servicio público de transporte terrestre automotor masivo, colectivo e individual de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C.
Acuerdo 334 de 2008	Por medio del cual se establece la obligatoriedad de ubicación de equipos de salud e instalación, dotación, mantenimiento y uso del botiquín de primeros auxilios en los portales y estaciones de Transmilenio.
Acuerdo 444 de 2010	Por el cual se establecen herramientas para el control ciudadano sobre la calidad de las obras del sistema Transmilenio mediante la identificación de las losas reemplazadas o reparadas y se dictan otras disposiciones.
Acuerdo 484 de 2011	Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital.
Acuerdo 489 de 2012	Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá, D.C., 2012-2016, Bogotá Humana.

Tabla 1: Normativa Concejo de Bogotá.

Decretos Alcalde Mayor

Fuente Legal	Descripción
Decreto Distrital 831 de 1999	Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, en relación con la prestación del servicio público esencial masivo de pasajeros en la modalidad terrestre automotor. Dicta disposiciones en relación con las condiciones para la habilitación de los operadores, los



	contratos de concesión para la operación del Sistema Transmilenio, las condiciones técnicas y operativas del sistema, la tarifa al usuario por el servicio del sistema, el control y vigilancia a cargo de la Empresa, así como medidas sobre infraestructura especial y exclusiva del Sistema Transmilenio. Crea el Comité de Planeación de Transporte como coordinación interinstitucional encargado de hacer la planeación coordinada del tránsito y transporte con los Sistemas de Transporte Masivo.
Decreto Distrital 252 de 2000	Por la cual se dictan algunas disposiciones para implementar la infraestructura que conforma el Sistema de Transporte Masivo Automotor de Pasajeros de Santa Fe de Bogotá.
Decreto Distrital 424 de 2005	Por medio del cual se adopta un esquema para la coordinación interinstitucional y de participación en las acciones para adelantar el proceso de implementación de la infraestructura de la Fase III del Sistema Transmilenio.
Decreto Distrital 319 de 2006	Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.
Decreto Distrital 486 de 2006	Por el cual se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
Decreto Distrital 309 de 2009	Por el cual se adopta el sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.

Tabla 2: Normativa Alcaldía Mayor.



6. CONTRATOS DE MANTENIMIENTO SUSCRITOS

La entidad con el ánimo de brindar un mejor servicio a los usuarios del sistema de transporte masivo en la capital, a través de la Dirección Técnica de Modos Alternativos de Transmilenio S. A., adelanto el proceso de selección de Licitación Pública TMSA LP 04 – 2015, cuyo objeto es realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura del sistema de acuerdo a lo establecido en el pliego de condiciones de la Licitación citada, dando como resultado la elección del CONSORCIO MILENIO AM & CIA para que ejecute el contrato de obra 380 de 2015, por un valor inicial de \$25'229.331.818 y una adición de 13'497.682.733.

Como consecuencia de lo anterior, Transmilenio S. A., adelanto el concurso de méritos 007 de 2015 cuyo objeto consistía en la "INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL CONTRATO MEDIANTE EL CUAL SE REALIZARAN LAS OBRAS DE MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO, A CARGO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A." adjudicado a Ingeniería Integral de Obras Ingeobras S. A. S., bajo contrato de interventoría 384 DE 2015.

La ejecución de obras en las diferentes estaciones del sistema se enfocaría en las siguientes actividades:

- **Mantenimientos Preventivos:** Mantenimiento rutinario programado que requiere detener la operación del equipo o la infraestructura para realizarlo. Tiene como objetivo mantener la infraestructura operando adecuadamente y mantener o prolongar la vida útil.



- **Mantenimientos Correctivos:** mantenimiento que se ejecuta después de una falla o ante una inminente falla, con el fin de normalizar la operación.
- **Mantenimientos de emergencia:** intervenciones a la infraestructura debido a eventos de origen climático, telúricas, terrorismo, entre otros.
- **Mantenimiento de Urgencia:** mantenimiento derivado de eventos distintos a los mantenimientos de emergencia tal como uso normal, fatiga de material, obsolescencia, accidente etc., que se requieren a la mayor brevedad posible para garantizar la seguridad ciudadana, continuidad en la prestación del servicio y estabilidad de la infraestructura.

Visto el informe Mensual de Interventoría N°15 realizado y formulado para el periodo comprendido entre el 1 y el 29 de febrero de 2017, resulta importante mencionar que el monto invertido en mantenimientos de las troncales, no son equitativos, pues se observa que existe grandes diferencias en los presupuestos asignados entre una y otra troncal.



2.5 Reporte de ejecución presupuestal mensual

A continuación se hace una relación de ejecución presupuestal durante el desarrollo del contrato por cada una de las troncales:

Tabla 3. Relación Gastos por Troncal

TRONCAL	Acta No. 15	Acumulado Anterior	Total
	\$ 721.618.545,62	\$ 4.463.943.676,98	\$ 5.185.562.222,60
AUTONORTE	\$ 273.076.038,38	\$ 1.858.461.389,23	\$ 2.131.537.427,61
CALLE 26	\$ 101.578.864,44	\$ 581.759.944,85	\$ 683.338.809,29
CALLE 80	\$ 470.173.271,96	\$ 2.560.845.244,73	\$ 3.031.018.516,69
CARACAS CENTRO	\$ 173.084.215,97	\$ 3.715.797.565,04	\$ 3.888.881.781,01
CARACAS SUR	\$ 34.617.954,40	\$ 3.718.513.529,85	\$ 3.753.131.484,25
CARRERA DECIMA	\$ 28.957.443,00	\$ 401.892.523,92	\$ 430.849.966,92
CARRERA SEPTIMA	\$ 32.275.233,39	\$ 119.511.869,49	\$ 151.787.102,88
EJE AMBIENTAL	\$ 140.401,79	\$ 214.914.707,64	\$ 215.055.109,43
NQS CENTRO	\$ 176.254.435,16	\$ 2.101.305.769,66	\$ 2.277.560.204,82
NQS SUR	\$ 366.569.416,86	\$ 3.060.099.539,80	\$ 3.426.668.956,66
SUBA	\$ 164.120.538,35	\$ 1.456.353.283,14	\$ 1.620.473.821,49

En el Anexo No. 2, se relaciona los indicadores de gastos por cada troncal.

Imagen 1: Ejecución presupuestal mensual de mantenimiento



7. INFORMACION GENERAL ESTADO ESTACIONES Y PORTALES

Transmilenio S. A., mediante oficio 2017EE7147 del fecha 3 de mayo de 2017, informó a esta Personería Delegada, que las estaciones y portales se encuentran en óptimas condiciones y de la información suministrada se destaca, entre otras, las siguientes:

- Frente al estado de los pisos, reportan que 8 estaciones se encuentran en un regular estado y que el excedente está en buenas condiciones.
- En razón al estado de las puertas, reportan que 9 estaciones presentan inconvenientes en la apertura y cierre de las mismas y que 42 de ellas se encuentran en regular estado.
- Reporta la entidad que cerca del 100% de barandas, torniquetes y puntos de pago en las estaciones del sistema, se encuentran en buen estado.
- Los gabinetes contra incendios: 100% instalados y completos en cada una de las estaciones del sistema.
- Los gabinetes de primeros auxilios no están instalados en la troncal K – CL 26, en las demás estaciones están completos.
- Cámaras de seguridad: De las 147 estaciones tan solo 57 cuentan con cámaras y en estado en que se encuentran es regular.
- La señalización está en un 100% completa.



- Los ascensores con que cuentan algunas estaciones del sistema se encuentran en buenas condiciones para el uso de los usuarios.
- En términos generales la iluminación en estaciones y portales está en buen funcionamiento.

COPIA NO CONTROLADA





8. DESARROLLO Y ANALISIS DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA.

En aras de corroborar la información suministrada por Transmilenio S.A., se adelantaron visitas de inspección a las estaciones del sistema, y se evidenciaron inconsistencias en lo reportado por la entidad y el estado real de la infraestructura física de estaciones y portales.

Transmilenio S.A., informó que en razón al alza en la tarifa y la focalización de subsidios durante la vigencia 2017 se recaudarían aproximadamente \$500.000 millones de pesos en la vigencia 2017 y que esta suma sería destinada a cubrir el déficit del sistema y que no se tiene contemplado invertir en mantenimiento para la infraestructura de sistema.

Es de acotar que muchas de las falencias que se presentan dentro del sistema no obedecen 100% a la falta de gestión del ente gestor, sino que muchos de los eventos son ocasionados por usuarios y por actos de vandalismo.

Partiendo de la premisa anterior, y luego de los resultados obtenidos en las visitas realizadas al sistema Transmilenio, se tabuló la información recolectada, generando graficas que muestran el estado real de cada componente de la infraestructura física de las estaciones, los cuales se detallaran a continuación:

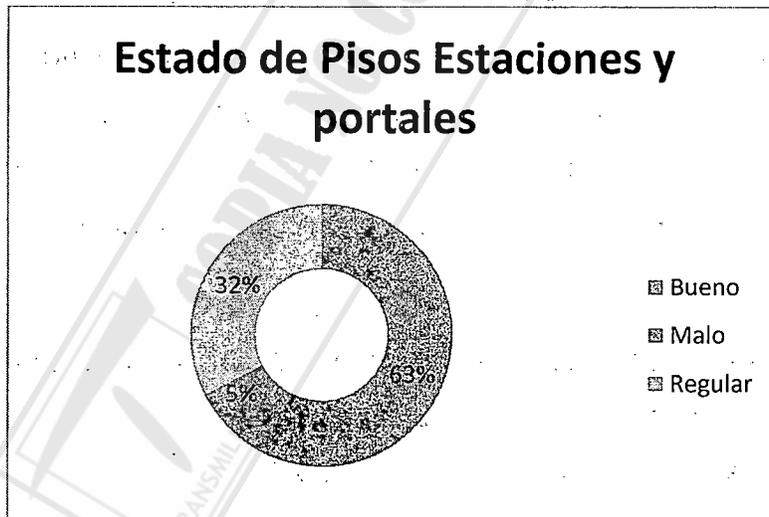
➤ ESTACIONES TRANSMILENIO

Al realizar las visitas a algunas de las estaciones y efectuado un diagnóstico de los componentes de las estaciones, se dividió la información haciendo énfasis en este apartado en lo concerniente a las estaciones y más adelante encontramos lo evidenciado en los portales del sistema visitados.



✓ Pisos

En primera instancia, la gráfica nos muestra que el 37% de los pisos están en regular o mal estado, y el 63%, se encuentra en óptimas condiciones.



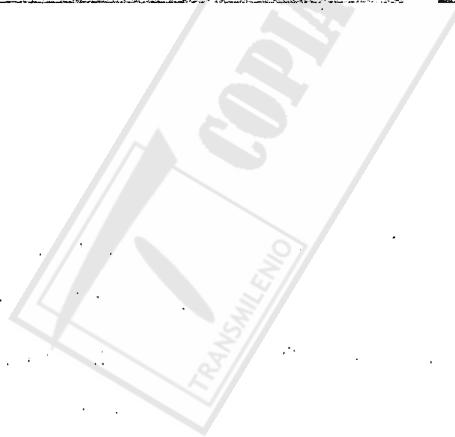
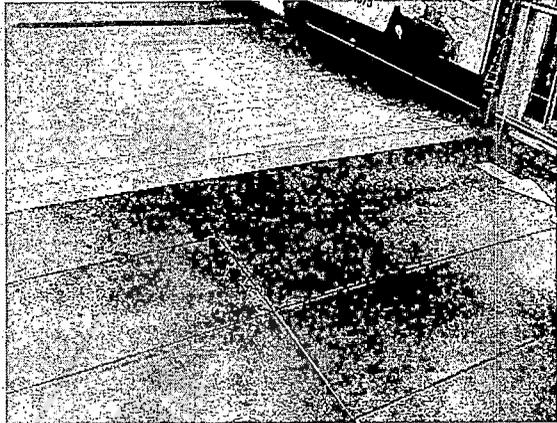
Grafica 1: Estado de pisos en estaciones y portales.

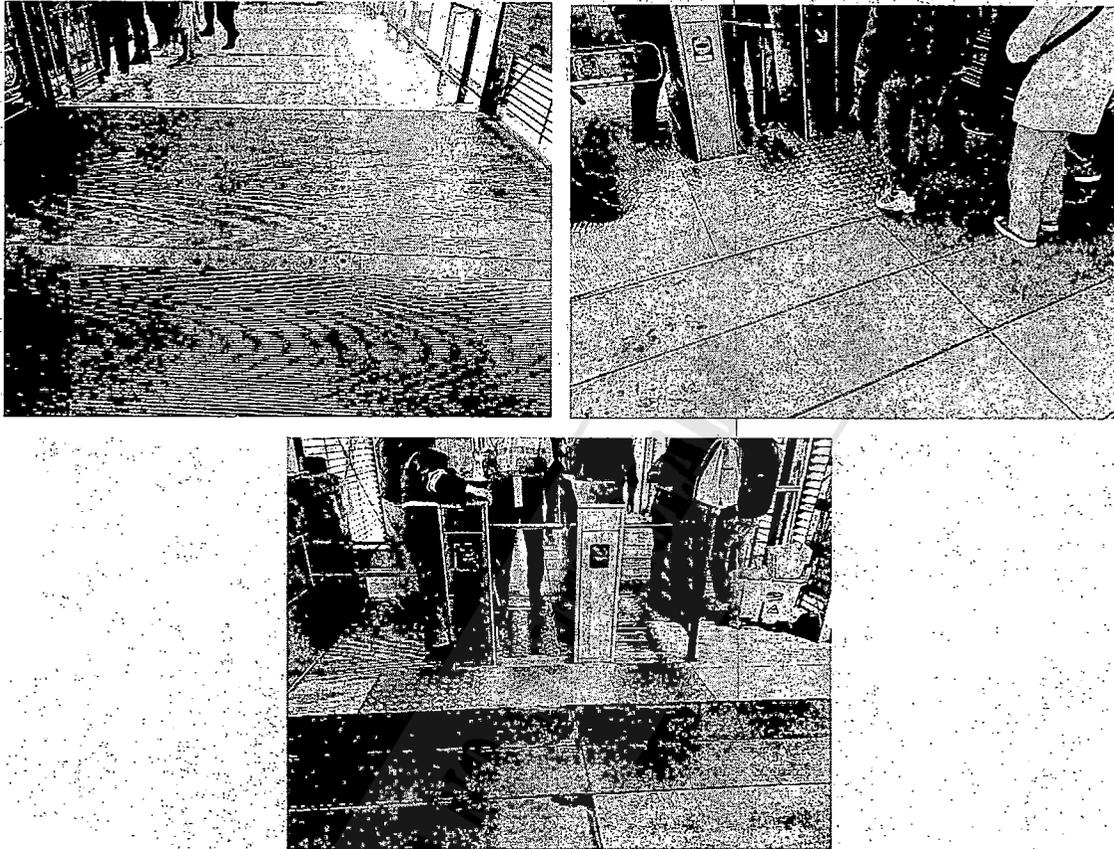


Gráfica 2: Estado de pisos en estaciones y portales.

En cuanto a la uniformidad de materiales de pisos, se evidencia que el 62% de éstos cuentan con 2 o más materiales, como consecuencia del mantenimiento improvisado, la falta de control y la no supervisión en las tareas a ejecutar, generando grandes riesgos para los usuarios del sistema, al no contar con una superficie al mismo nivel, la misma textura y los acabados que minimicen el riesgo de accidentes.

El siguiente registro fotográfico muestra algunas de las situaciones con las que se encuentran los usuarios al hacer uso del sistema de transporte masivo en Bogotá y que deja entrever la mala calidad en las reparaciones, los acabados, el desgaste de las piezas empleadas entre otros:





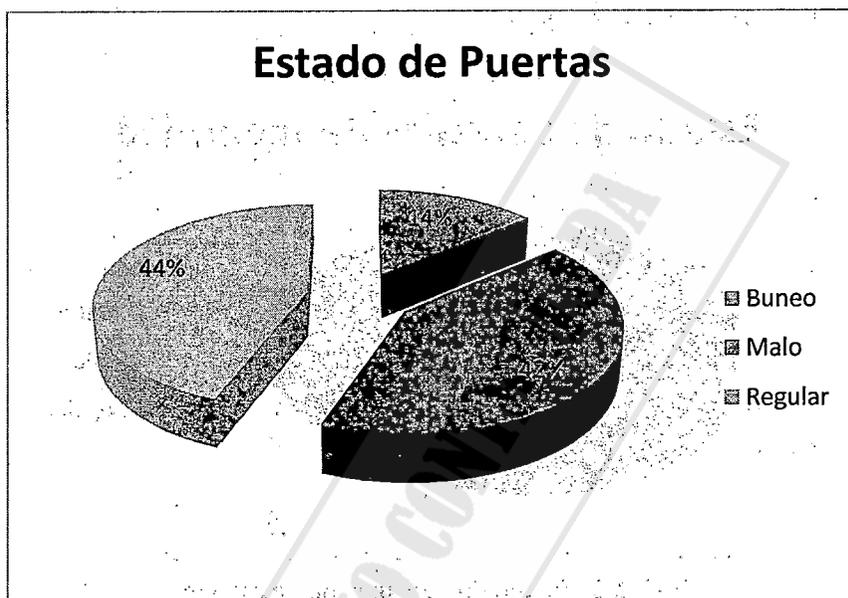
✓ Puertas

El estado de las puertas es uno de los factores que mayor atención requiere por parte del ente gestor, ya que como se demuestra en la gráfica 3, el 42% de las puertas no tienen funcionalidad alguna. Los componentes de apertura y cierre de las mismas no cumplen con su función, los rieles donde se transportan las puertas están descarrilados y con elementos fuera de su lugar y la nivelación de puertas no es la adecuada.

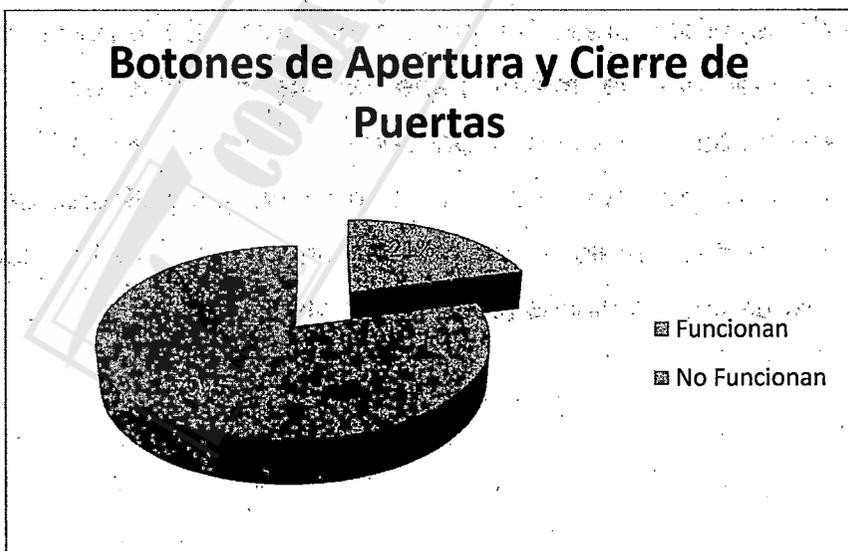
El otro 44% de las puertas revisadas se encuentran en regular estado, no cuentan con una sincronización de apertura y cierre a la llegada de los articulados, los



botones de apertura funcionan en 1 o 2 puertas y no en el conjunto. Es importante mencionar que tan solo el 14% de las puertas objeto de la revisión se encuentran en correcto funcionamiento.



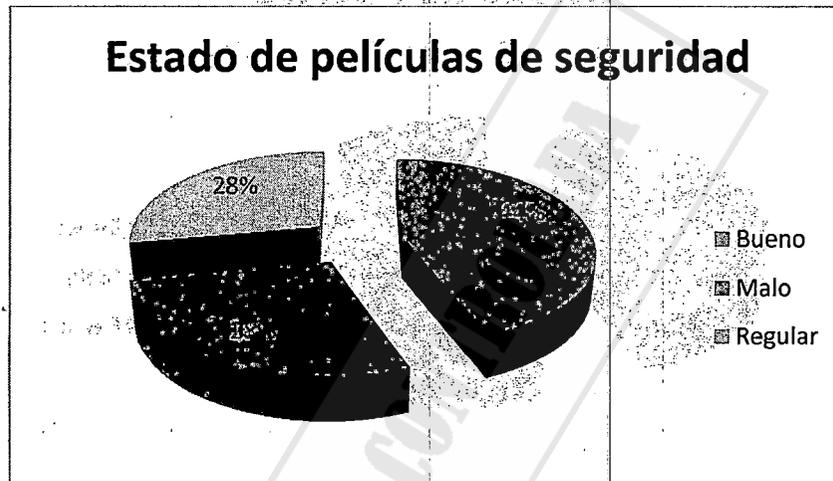
Grafica 3: Estado de pisos en estaciones y portales.



Grafica 4: Botones de Apertura y Cierre de puertas.

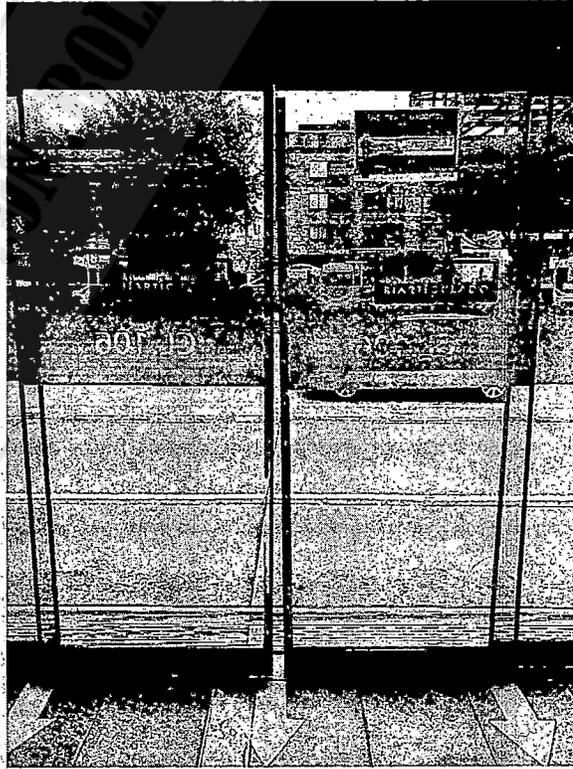
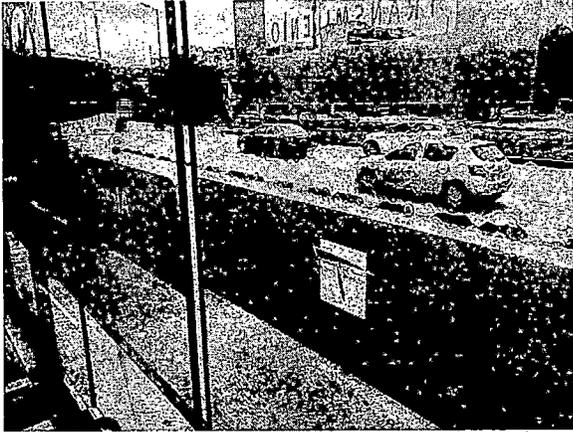


Como se observa en la gráfica 4, el 79% de los botones de apertura y cierre de las puertas no prestan ninguna función, generando traumatismos al ingreso y salida de los usuarios en los articulados y poniendo en riesgo la integridad de los ciudadanos que hacen uso del sistema.



Grafica 5: Estado de películas de seguridad.

Las películas de seguridad presentan problemas graves. De la revisión efectuada, se pudo determinar que la mayor parte de las películas de seguridad se encuentran deterioradas, el uso de propaganda o comercialización de productos y el mal retiro de la misma crea un mal aspecto visual, las películas de seguridad que se encuentran desprendidas representan un riesgo para los usuarios que podrían verse expuestos a lesiones (cortaduras, raspones).





✓ Torniquetes



Los torniquetes de las estaciones se encuentran en perfecto funcionamiento como se muestra en la gráfica 6, infiriéndose que los mantenimientos a estos componentes son casi que inmediatos, en razón a que son el mecanismo empleado para el recaudo. No obstante, existen estaciones en las cuales se redujo el número de torniquetes, haciendo tortuoso el ingreso de los usuarios al sistema.



Gráfica 6: Estado de Torniquetes.

✓ Señalización

La señalización dentro del sistema abarca: señalización para los servicios o rutas que hacen parada en el lugar, señalización de salidas, señalización en pisos entre otras.

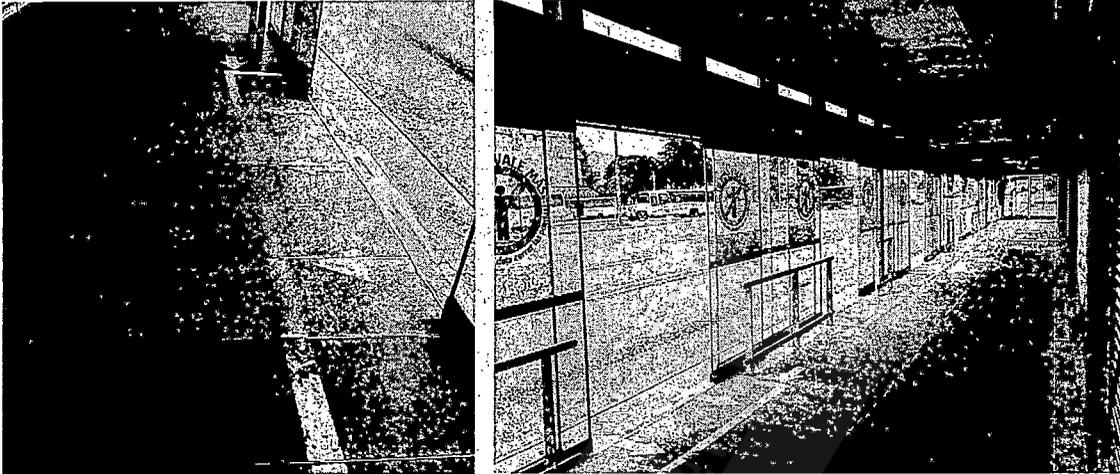


La señalización de pisos del 49% de las estaciones visitadas, se encuentran en estado regular, el 35% es mala y el 9 % no cuenta con demarcación alguna, lo cual infiere que el 93% de las estaciones no presentan el estado deseable para la seguridad de los usuarios e indicaciones para el abordaje de los buses.

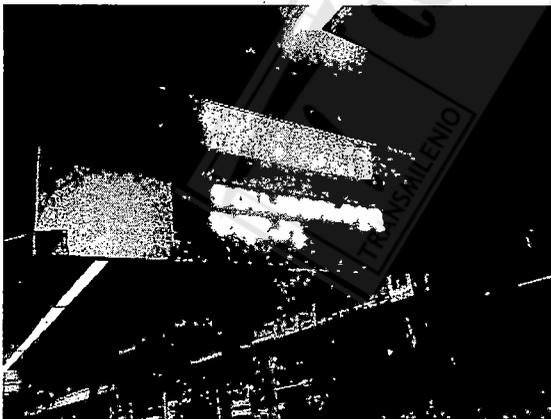


Gráfica 7: Estado de Vidrios y películas de seguridad.





La señalización electrónica se encuentra en funcionamiento, sin embargo se evidencian algunas prácticas irregulares en la reparación de tableros, lo que denota que las labores de mantenimiento no se efectúan de manera oportuna. Existen elementos no ajustados adecuadamente y las soluciones son muy empíricas y no surgen de una planificación que responda al hecho. Dentro de las improvisaciones se ven la utilización de cinta adhesiva o abrazaderas plásticas como se muestra a continuación.

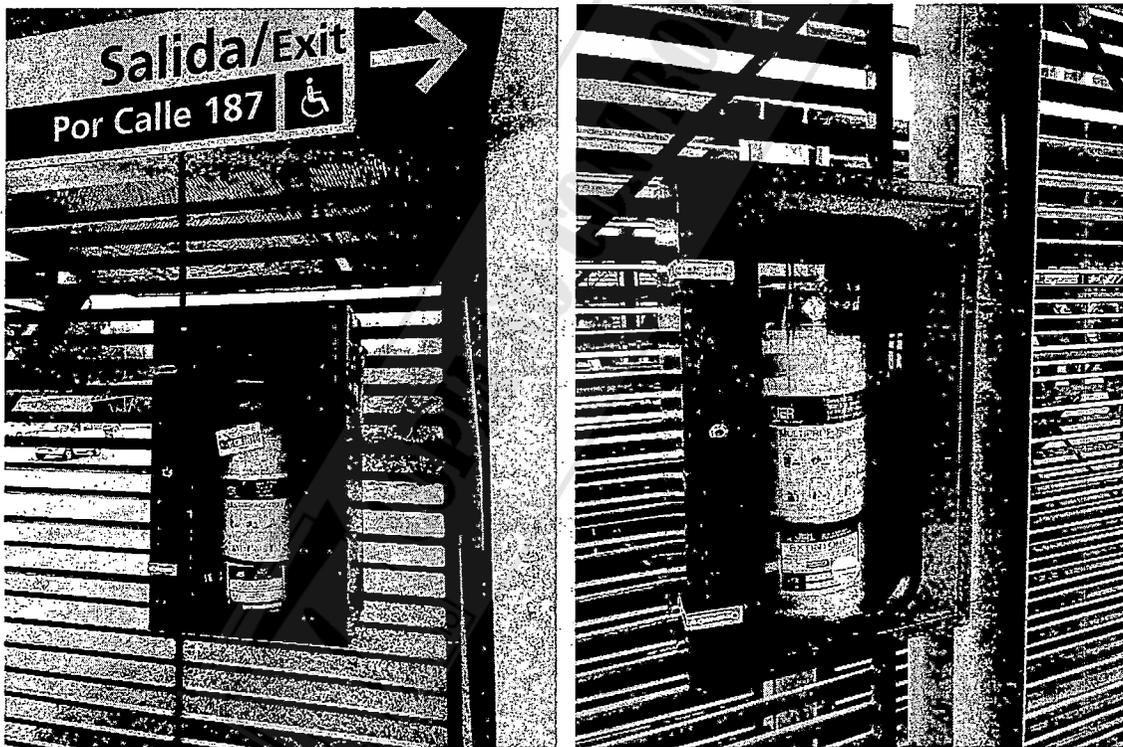




✓ Gabinetes contra incendios.

Si bien es cierto en cada una de las estaciones visitadas, se encuentran instalados los gabinetes contra incendios, se observa que los mismos están totalmente sellados con remaches que impiden ser abiertos con facilidad; la única manera de tener acceso al extintor en caso de emergencia, tareas de cambio por fecha de expiración o recarga, es romper el vidrio de la puerta, labor que se realizaría con los martillos que han dispuesto en cada gabinete, artículo que en muchos de ellos es inexistente.

Es importante mencionar que existen estaciones que no cuentan con los elementos necesarios y fundamentales para la atención de emergencias, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios y del personal que labora en cada una de las estaciones.



✓ Techos e Iluminación

En términos generales los techos e iluminación en estaciones funcionan adecuadamente, sin embargo en algunas de ellas se observan que sus techos tienen elementos faltantes, adicionalmente presentan un alto grado de suciedad producto del smog u hollín, dando mal aspecto visual.



➤ PORTALES TRANSMILENIO

Las estructuras que hoy soportan la mayor cantidad de usuarios son los portales, donde se concentran un alto número de usuarios, en razón a que fueron ubicados de manera que se convirtieran en polos estratégicos de movilidad en la ciudad.

Teniendo en cuenta, que el flujo de usuarios ha incrementado en los últimos años y que al ejecutar las primeras construcciones no se previó el aumento significativo de ciudadanos que hacen uso del sistema, estas estructuras han desbordado su capacidad, creando conflictos y traumatismos día a día especialmente en los horarios pico.

Como consecuencia de lo anterior, y en razón a la falta de mantenimiento oportuno, encontramos que los pisos, divisiones, baños, estructuras, señalización, entre otras, presentan alto grado de deterioro. Dichos fenómenos son más frecuentes, en aquellos portales que fueron implementados y puestos en funcionamiento al inicio de operación del sistema (portal Norte, portal 80, portal Usme y portal Tunal).



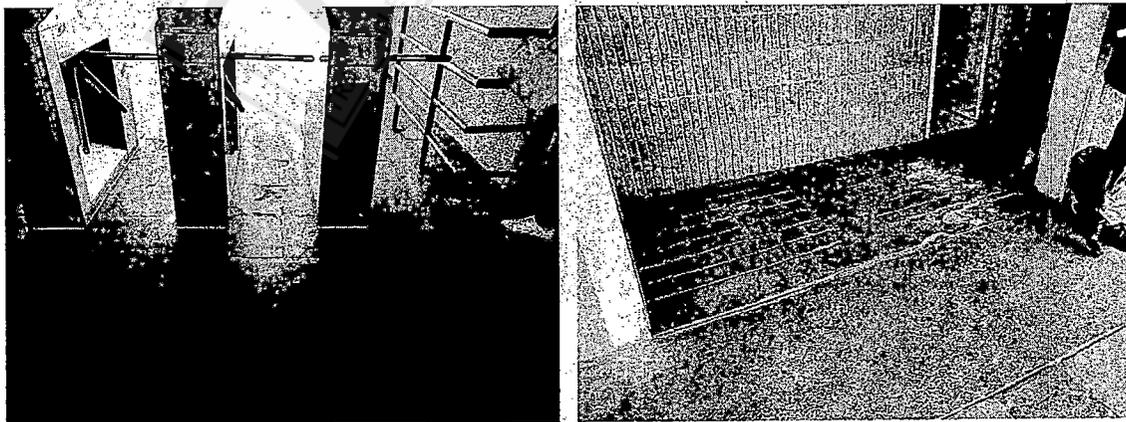
En las visitas realizadas se encontró que el ente gestor no ha adelantado oportunamente las acciones encaminadas a dar solución al pésimo estado de la infraestructura, de ello se infiere que ha existido falta de atención, planificación y diligencia de la entidad.

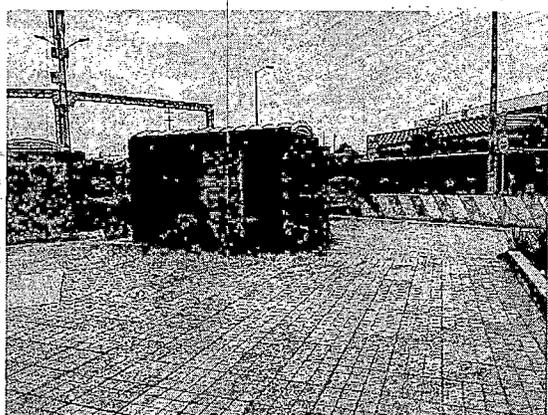
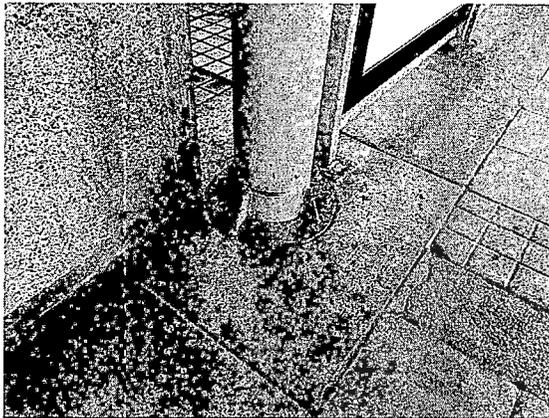
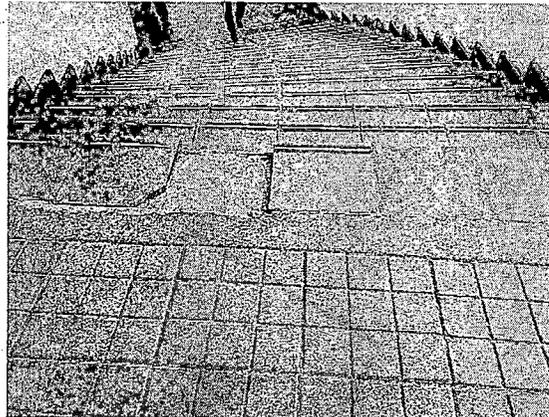
✓ Portal Norte

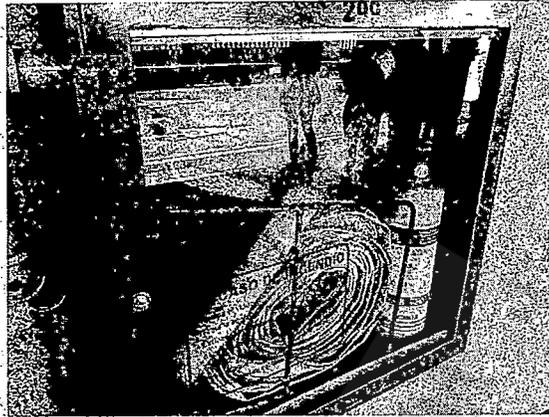
Se observa que los pisos del portal Norte en general presentan un desgaste excesivo en sus piezas originales, o se encuentran rotas y/o hacen falta en algunos lugares, convirtiéndose en un peligro inminente para los usuarios, especialmente para aquellos que presentan condiciones de movilidad reducida y adultos mayores.

En las escaleras de conexión subterránea entre plataformas se observan piezas cerámicas inexistentes, reparcheos sin uniformidad en materiales que no cumplen con los niveles que existen en el entorno, lo que podría ocasionar accidentes. El desgaste en los escalones ha provocado que la superficie no esté a nivel.

Un aspecto de vital atención es la falta de elementos de aseguramiento de la estructura de la cubierta "pernos", que se han desprendido por la oxidación de la misma, fenómeno que se presenta la mayoría de columnas, representando un inminente peligro y puesta en riesgo de la integridad de los usuarios.







El consultorio médico se encuentra situado fuera de la estructura principal aproximadamente a 130 metros, lo que dificulta la atención de emergencias al tener que efectuarse un desplazamiento por los carriles por donde transitan rutas alimentadoras y buses intermunicipales, poniendo en riesgo la integridad de los usuarios que deben ser trasladados en silla de rueda o camilla, por senderos que no están acondicionados para tal fin.

✓ Portal Sur

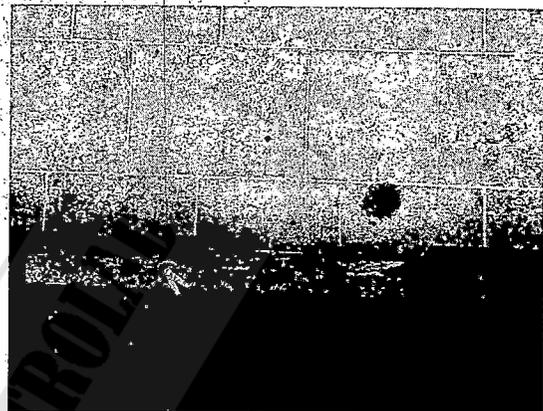
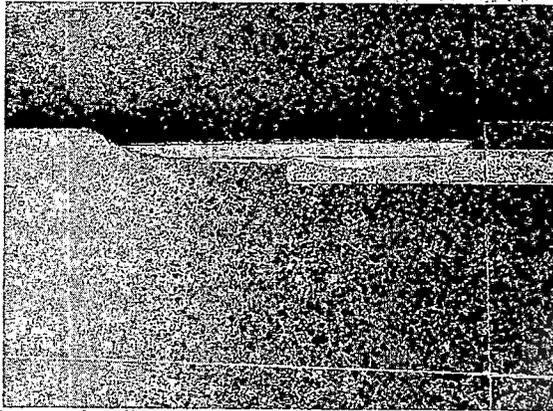
Al portal Sur concurre gran cantidad de usuarios provenientes de los sectores aledaños y de la periferia de la ciudad, causando aglomeración de ciudadanos, desencadenando el caos en horas pico.

Las malas condiciones de las instalaciones del portal, son producto de la alta demanda de ciudadanos que hacen uso del sistema y radican principalmente en las condiciones de las escaleras de acceso al portal y a las plataformas, donde se evidencian escalones rotos, siendo este un inminente peligro para los usuarios, y causa recurrente de imposición de quejas en contra de la entidad.

El consultorio médico del portal no cuenta con un lavamanos para atender eventuales emergencias, el suministro de insumos como el oxígeno, gasa, medicamentos entre otros, son insuficientes para la atención de los pacientes. El



acceso del personal médico de ambulancias al consultorio médico no está definido, no cuenta con acceso directo impidiendo la comunicación entre las plataformas y la vía de acceso de ambulancias de una manera rápida.



✓ Portal Suba

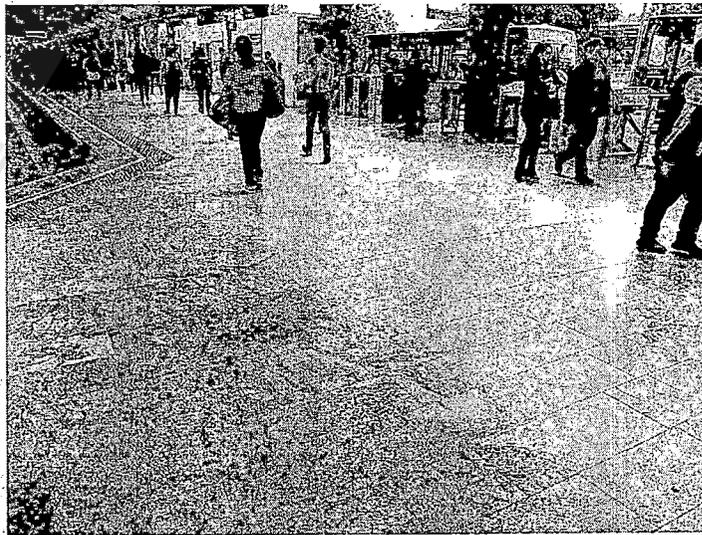
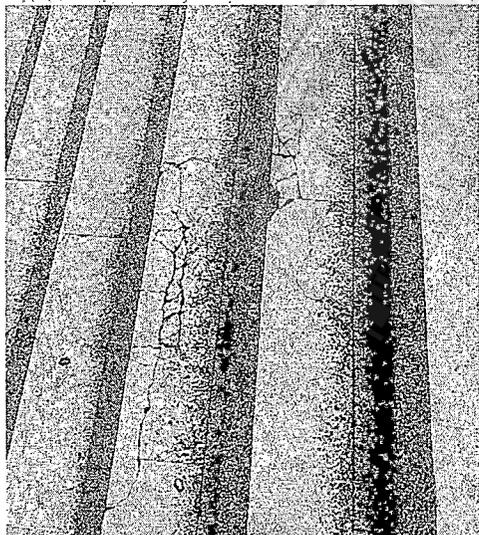
Si bien el portal Suba es una de las construcciones más recientes y cuenta con una capacidad superior en comparación con otros portales, el mismo presenta un

38



asentamiento en una de las plataformas, asentamiento que puede llegar a causar algún inconveniente para los usuarios o presentar fallas futuras. así mismo se observo la falta de elementos cerámicos de pisos y agrietamientos en escaleras.

En términos generales el portal cumple un óptimo estado en torno a los aspectos que se analizaron, no obstante debe prestarse atención a las recomendaciones que surjan de este documento.





9. CONCLUSIONES

1. Transmilenio S.A. para la vigencia 2017, en razón al alza en la tarifa del pasaje dentro del sistema, recaudará alrededor de \$ 500.000 millones, de los cuales no se tiene prevista inversión alguna para labores de mantenimiento a la infraestructura en estaciones y portales, ya que serán destinados para cubrir el déficit que presenta la empresa.
2. Como consecuencia del mantenimiento improvisado, la falta de control y no supervisión de las labores ejecutadas por parte de la entidad, el 37% de la superficie de los pisos no están al mismo nivel ni son de la misma textura; el 42% de las puertas no tienen funcionalidad alguna, el 44%, presenta fallas, no existe una sincronización de apertura y cierre a la llegada de los articulados, y los botones empleados para activar las puertas, en un 79% no funcionan.
3. La mayor parte de las películas de seguridad se encuentran deterioradas y/o desprendidas, representando riesgos para los usuarios que podrían verse expuestos a lesiones.
4. Tan solo el 9% de las estaciones visitadas cuenta con la debida demarcación y señalización de pisos. Algunos tableros electrónicos presentan prácticas irregulares en su reparación, en razón a la improvisación y falta de atención del ente gestor.
5. De las estaciones visitadas, se evidenció que el 100% de ellas cuenta con el gabinete contra incendios, no obstante se encuentran totalmente sellados



con remaches que impiden ser abiertos con facilidad; dificultando la atención de emergencias, las labores de cambio y recarga.

6. En razón al alto flujo de usuarios y la falta de mantenimientos oportunos, los pisos, divisiones, baños, estructuras, señalización entre otras presentan alto grado de deterioro. Dichos fenómenos son más frecuentes, en aquellos portales que fueron implementados y puestos en funcionamiento al inicio de operación del sistema (portal norte, portal 80, portal Usme y portal tunal).
7. En las visitas realizadas se encontró que el ente gestor no ha adelantado oportunamente las acciones encaminadas a dar solución al pésimo estado de la infraestructura, de ello se infiere que ha existido falta de atención, planificación y diligencia de la entidad.
8. Si bien es cierto, la entidad tiene previsto atender las obras de mantenimiento de la infraestructura del sistema mediante el contrato de obra 380 de 2015, también lo es, que el ente gestor viene desconociendo los principios de eficiencia y eficacia, derivado de una inadecuada planificación de la gestión y la actuación administrativa que le impide atender de manera oportuna las necesidades generales y de interés público y ello se soporta en las inconsistencias halladas al confrontar la información suministrada por la entidad y la recopilada por este despacho mediante visitas de campo.



10. RECOMENDACIONES

1. Se deja a consideración de la Personería Delegada para la Coordinación de Veedurías el traslado del presente informe al eje disciplinario de la Personería de Bogotá, para que sea allí donde se determine la pertinencia de iniciar acción disciplinaria contra funcionarios de TM al desconocer los principios de eficiencia y eficacia, derivados de una inadecuada planificación de la gestión y la actuación administrativa, en razón a los siguientes planteamientos:

La Constitución Política desarrolla los principios de eficiencia y eficacia, en algunos de sus articulados, en especial el artículo 139, inciso 4, en la medida que incorpora el concepto de “buena marcha del Gobierno”; artículo 140, inciso 8, en cuanto le impone al Poder Ejecutivo el deber de “Vigilar el buen funcionamiento de los servicios y dependencias administrativas”, y el 191 al recoger el principio de “eficiencia de la administración”.

La eficacia como principio supone que la organización y la función administrativa deben estar diseñadas y concebidas para garantizar la obtención de los objetivos, fines y metas propuestos. La eficiencia, implica obtener los mejores resultados con el mayor ahorro de costos o el uso racional de los recursos humanos, materiales, tecnológicos y financieros. (Sentencias: 2535-10, 2538-10, 2287-11).

En virtud de lo anterior, se puede concluir que TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del sistema integrado de transporte público de la ciudad de Bogotá, no ha actuado ni obrado de manera tal que pueda garantizar una óptima prestación del servicio de transporte a los ciudadanos, por tanto se presume que la entidad no



cuenta con los procesos idóneos que permitan satisfacer la necesidad pública de los administrados, ya que, a pesar de haber suscrito el contrato de obra 380 de 2015 con el CONSORCIO MILENIO AM & CIA, cuyo objeto es “realizar el mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura del sistema de transporte masivo, a cargo de la empresa de transporte del tercer milenio – Transmilenio S.A.”, por un valor inicial de \$25`229.331.818 y una adición de 13`497.682.733, al efectuar la revisión a la gestión pública este despacho corroboro que gran parte de la infraestructura física del componente troncal de Transmilenio se encuentra deteriorada y no han sido objeto de intervención oportuna por parte del ente gestor, se determinó la existencia de mantenimientos improvisado, la falta de control y la no supervisión de las labores ejecutadas, lo que infiere falta de atención, planificación y diligencia de la entidad.

2. Comunicar a la Transmilenio S.A., para que adopte las medidas a que haya lugar, con el fin de atender las falencias del sistema, especialmente aquellas relacionadas con la capacidad y el estado de la infraestructura de estaciones y portales, así como, la falta de atención oportuna por parte del ente gestor a las necesidades de mantenimientos preventivos y correctivos, que garanticen un mejor servicio para la ciudadanía.