



## **PERSONERÍA DE BOGOTÁ D.C.**

### **REVISIÓN A LA GESTIÓN PÚBLICA RESPECTO A LA ACCIDENTALIDAD DE LOS BUSES ADSCRITOS AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE-SITP.**



**ÁLVARO JOSÉ GIRALDO CADAVID**

Personero Delegado para la Movilidad y la Planeación Urbana

**DANIELA RUIZ MEJÍA**

Abogada

**Bogotá D.C., Noviembre 30 de 2017**

Al servicio de la ciudad



## TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	3
LISTA DE ACRÓNIMOS .....	3
MARCO NORMATIVO .....	4
ANTECEDENTES .....	5
1. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR .....	6
2. OBJETIVOS .....	7
2.1. OBJETIVO GENERAL .....	8
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	8
3. ACCIDENTALIDAD DEL SITP .....	8
4.1. CIFRAS .....	8
4.2. ESTADO DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS .....	17
4.3. CONDUCTORES .....	20
4. ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR TRANSMILENIO .....	22
5. CONCLUSIONES .....	24
6. RECOMENDACIONES .....	26



## INTRODUCCIÓN

Con base en la función de veeduría que desarrolla la Personería Delegada para la Movilidad y la Planeación Urbana, se consideró necesario llevar a cabo una revisión a la gestión pública sobre la accidentalidad de buses que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte (SITP), máxime si se tiene en cuenta el alto índice de accidentes que involucran este tipo de vehículos, por lo que resulta pertinente que esta delegada pueda determinar las posibles causas de los accidentes y la posible responsabilidad del ente gestor en la prevención y disminución de estos.

Para el desarrollo de la presente veeduría, se utilizó el método teórico de análisis y síntesis, por lo que se utilizó como base preliminar las noticias y titulares de los medios de comunicación que evidencian los constantes episodios de accidentalidad, donde están involucrados los buses adscritos a las empresas que componen el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá. Posteriormente se consideró pertinente realizar visitas administrativas y cuestionarios para resolver dudas que nazcan respecto a las cifras mencionadas por los medios y las acciones que realiza la entidad distrital para contrarrestarlas. Así mismo en el marco de las visitas y cuestionarios se busca definir la cobertura que tienen las concesiones que operan el Sistema de Transporte en la ciudad y realizar una comparación con las cifras de accidentes reportados para poder determinar el porcentaje de riesgo que posee el sistema.

Se considera que la alta accidentalidad de los buses del SITP, presuntamente puede tener origen en el estado actual de los vehículos o en la poca experiencia de los conductores, por lo que esta veeduría se enfatizó en demostrar si el ente gestor ha actuado con diligencia respecto a los procedimientos que ejecuta cuando ocurren accidentes tanto en el componente troncal como en el zonal, de igual forma, determinar cuál es la experiencia y requisitos generales que exigen para la vinculación de los conductores.

Como resultado del seguimiento, se desarrolla el presente informe, en el cual se incluye lo informado por Transmilenio S.A. y por la Secretaría de Movilidad, así como, el análisis de las respuestas emitidas por dichas entidades. Finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones producto de la revisión.

## LISTA DE ACRÓNIMOS

TM: Transmilenio S.A.  
SITP: Servicio Integrado de Transporte Público  
SDM: Secretaría de Movilidad  
TPC: Transporte Público Colectivo



## 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.
- **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.
- **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.

## ANTECEDENTES

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 carriles exclusivos denominados 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).

De acuerdo a la información suministrada por la empresa Transmilenio S.A., actualmente el sistema cuenta con 18 concesiones que operan el sistema de transporte en la ciudad, muchos vehículos adscritos al sistema se han visto envueltos en innumerables accidentes de tránsito generando problemas de salud pública y de movilidad. Según la publicación realizada por el portal virtual del periódico El Tiempo, en el año anterior se han registrado 4.602 accidentes donde se tuvo alguna participación por parte de un bus del SITP, aumentando así un 7% la siniestralidad de los buses comparado con el año 2015. Teniendo en cuenta las cifras de personas que moviliza diariamente los buses adscritos al SITP, es necesario que con esta revisión se pueda contribuir a garantizar la seguridad de los ciudadanos, pudiendo determinar las posibles causas de accidentalidad vial que tienen involucrados vehículos del sistema.

En el marco de la revisión a la gestión pública se solicitó información que pudiera evidenciar los controles que realiza la entidad respecto a los factores de experiencia y requisitos generales exigidos a los conductores del sistema, después del análisis realizado se pudo evidenciar que la entidad aclara que es el ente gestor y remite algunos puntos a los operadores que conforman el Sistema Integrado de Transporte, algunos de ellos enviaron la información correspondiente y otros no lo hicieron; la información enviada determina los controles elaborados por el ente gestor y menciona apartes del contrato de concesión entre los operadores y Transmilenio S.A.



Posteriormente, se realiza una visita administrativa, dónde se formula un cuestionario referente a las cifras de buses que componen el sistema integrado de transporte SITP, tanto componente zonal como troncal, cifra de accidentes de tránsito para el año 2016 y 2017, finalmente las estrategias implementadas por el ente gestor para la disminución de la accidentalidad.

## **1. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR**

La Administración Distrital en las primeras indagaciones efectuadas por este Despacho, aclara que el Sistema Integrado de Transporte Público desde su diseño contempló el uso del parque automotor proveniente del antiguo transporte público colectivo, los cuales al ingresar al nuevo sistema no contaban con registro de los kilómetros recorridos, por lo que presuntamente los concesionarios de operación desconocen el kilometraje de muchos de los vehículos que transporta a los ciudadanos, al igual que el ente gestor; elemento que es cuestionado ya que al no tener certeza del estado de los vehículos que fueron recibidos hace 12 años es inevitable discutir sobre la incidencia del estado de los mismos en la alta cifra de accidentalidad que involucran vehículos de ese sistema. Así mismo al solicitar la información en medio magnético la entidad remite algunas casillas solicitadas a los concesionarios para que alleguen respuesta, asunto que genera inquietudes sobre si el ente gestor está al tanto de toda la operación que ejecutan los concesionarios y si en realidad existe un control por parte de la entidad distrital sobre estos particulares que ejercen funciones públicas a la ciudadanía.

Adicionalmente, en ese mismo la entidad precisa que respecto al mantenimiento de los vehículos mediante el contrato de concesión del SITP, se obliga a que los concesionarios realicen mantenimiento según recomendaciones de los fabricantes de los vehículos y ajustados a las condiciones propias de la operación del sistema, y que estos son los responsables de comunicar al ente gestor algún problema con los vehículos que sea pertinente para evitar que preste el servicio.

Por otro lado, para el tema de experiencia y requisitos que exigen para la vinculación de los conductores al sistema, la entidad distrital menciona que la selección, capacitación, contratación y presentación para la vinculación de los conductores es potestad única y exclusiva de cada uno de los concesionarios de operación, quienes bajo su responsabilidad contractual presentan en la carpeta de cada conductor la documentación exigida en el contrato de concesión, así mismo la entidad determina la inclusión de como mínimo la licencia de conducción vigente, no tener infracciones que conlleven a suspensiones o cancelaciones de licencia y no haber estado sancionado por conducir en estado de embriaguez, además se debe presentar el certificado de aprobación de los cursos de capacitación establecido por Transmilenio S.A. Respecto a las capacitaciones, existen dos programas: el programa de capacitación para vinculación que se le da a los





conductores de buses convencionales, el cual tiene un módulo específico para manejo preventivo y accidentalidad que busca desarrollar habilidades y conocimientos necesarios para ejecutar diferentes maniobras en las diversas condiciones de la vía, y el programa de actualización de capacitación anual que debe ser impartido a los conductores, el cual posee un módulo de manejo preventivo y accidentalidad; las anteriores capacitaciones dejan ver que aparentemente la entidad distrital y los concesionarios contractualmente estipularon la necesidad de formación que debería tener los conductores de vehículos adscritos al SITP, como duda queda si realmente la formación impartida es suficiente para las contingencias y operación que tiene el sistema en la ciudad, teniendo en cuenta que en el año 2016 se presentaron 6.305 accidentes de tránsito y en el año 2017 4.080 a corte de agosto del mismo año, según lo informado por la entidad distrital en visita administrativa realizada.

En la información enviada por la entidad, fruto de la visita administrativa realizada por este despacho a Transmilenio S.A. se menciona el procedimiento que ejecuta la entidad cuando ocurre un accidente de tránsito en el componente zonal, al mencionar el procedimiento operativo normalizado que se aplica por parte de los Centros de Control del Sistema cuando ocurre un accidente de tránsito. Así mismo, menciona las estrategias implementadas por la entidad para la disminución de la accidentalidad, como las inspecciones de manejo preventivo, velocidad, alcoholimetría, e inspección a patios, también las correspondientes acciones de prevención que realiza el ente gestor junto con la SDM y con los concesionarios de la operación zonal del sistema, igualmente enumera las acciones de atención encaminadas a la prevención que realiza la entidad para disminuir la cifra de accidentalidad.

Con todo lo anterior, este despacho pudo determinar que si bien es cierto el ente gestor ha generado varias herramientas y mecanismos para que la cifra de accidentalidad disminuya, en ocasiones se queda corta al realizar un control efectivo y constante a los operadores quienes son los que manejan directamente la operación del sistema, de igual forma, deja un vacío al no tener claro el estado de los buses desde el inicio de la operación y las condiciones que deben tener las personas que manejan los vehículos.

## **2. OBJETIVOS**

En el presente capítulo, se relaciona el objetivo general y los objetivos específicos de la revisión a la gestión pública referente a la accidentalidad de buses adscritos al Sistema Integrado de Transporte- SITP



## 2.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un análisis respecto a las causas de accidentalidad vial que involucran los buses adscritos al SITP.

## 2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer las posibles causas que producen la accidentalidad vial de los buses adscritos al SITP.
- Verificar si la empresa de Transporte Tercer Milenio- Transmilenio S.A. ha tomado medidas para reducir los índices de accidentalidad.

## 3. ACCIDENTALIDAD DEL SITP

### 4.1. CIFRAS

La empresa Transmilenio S.A. informa a este Despacho, que para el año 2016 se presentaron 6.305 accidentes tanto para el componente troncal como zonal y para el año 2017 se presentaron 4.080 accidentes de tránsito donde se vieron involucrados vehículos del Sistema de Transporte, pertenecientes a los componentes zonal y troncal, dicha información es con corte a 31 de agosto del año 2017. Por otro lado, la SDM en oficio DCV-34704-17 firmada por el Director de Control y Vigilancia, informó a esta Personería el número de siniestros viales con participación de vehículos del SITP donde refleja que en el año 2016 se reportaron 5.110 siniestros, para el año 2017 se reportaron 5.053 siniestros viales.

La SDM comparte tablas con la relación de víctimas fatales y lesionadas a causa de siniestros con participación de vehículos de la flota SITP las cuales se transcriben a continuación:

- Siniestros viales reportados con participación de vehículos del SITP

Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
75	1.472	3.806	4.296	5.110	5.053

- Víctimas fatales y lesionadas a causa de siniestros viales con participación de vehículos de la flota SITP- ZONAL

Victimas	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Fatales	0	12	34	43	34	49





Lesionadas	9	357	1.215	1.699	1.758	1.815
------------	---	-----	-------	-------	-------	-------

Además, la Secretaría informa los actores viales que resultaron involucrados con accidentes de la flota SITP-ZONAL y su gravedad.

- Víctimas fatales de siniestros viales reportados con participación de vehículos del SITP por condición.

Condición	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Ciclista	0	1	10	9	11	13
Conductor	0	1	1	1	0	3
Motociclista	0	4	10	10	9	9
Pasajero	0	3	7	5	5	6
Peatón	0	3	6	18	11	18
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>49</b>

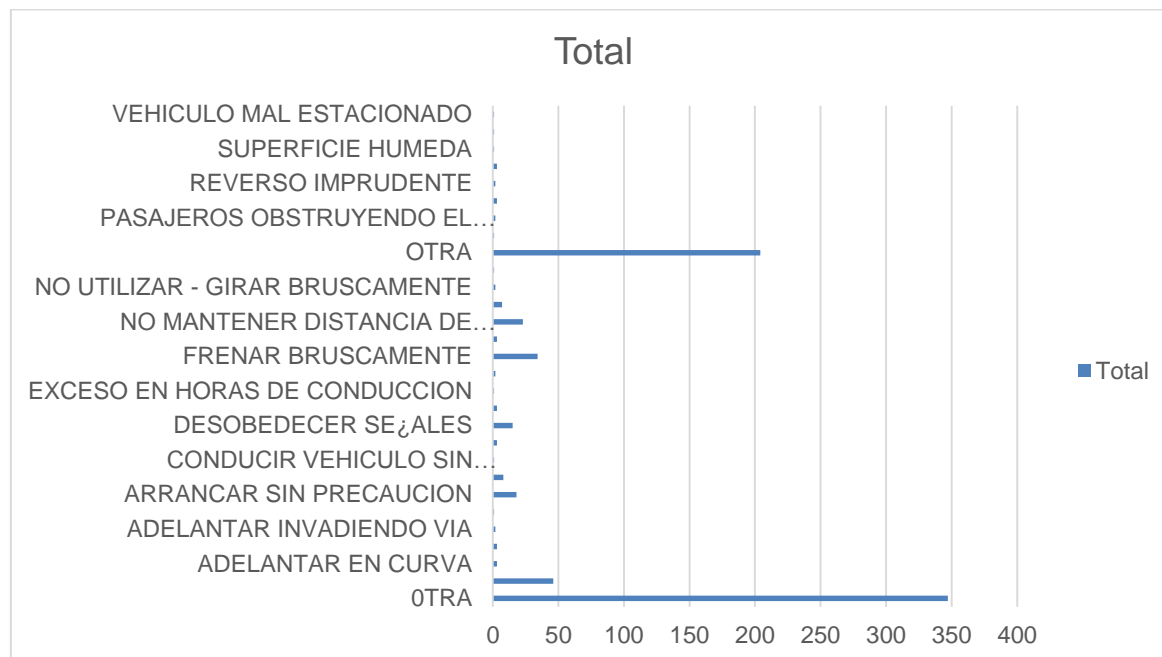
- Víctimas lesionadas a causa de siniestros viales reportados con participación de vehículos del SITP por condición.

Condición	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Ciclista	3	17	124	145	182	170
Conductor	0	30	51	82	8	107
Motociclista	1	35	140	221	179	197
Pasajero	1	227	701	1.017	1.069	1.111
Peatón	4	48	199	234	248	230
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>357</b>	<b>1.215</b>	<b>1.699</b>	<b>1.758</b>	<b>1.815</b>



De otra parte la Secretaría de Movilidad, informó mediante CD anexo, lo cuestionado por este despacho referente a la solicitud de información donde se evidencien los vehículos vinculado al SITP que hayan estado involucrados en accidentes de tránsito y las causales de los mismos. Dicha información fue plasmada en gráficas de la siguiente manera:

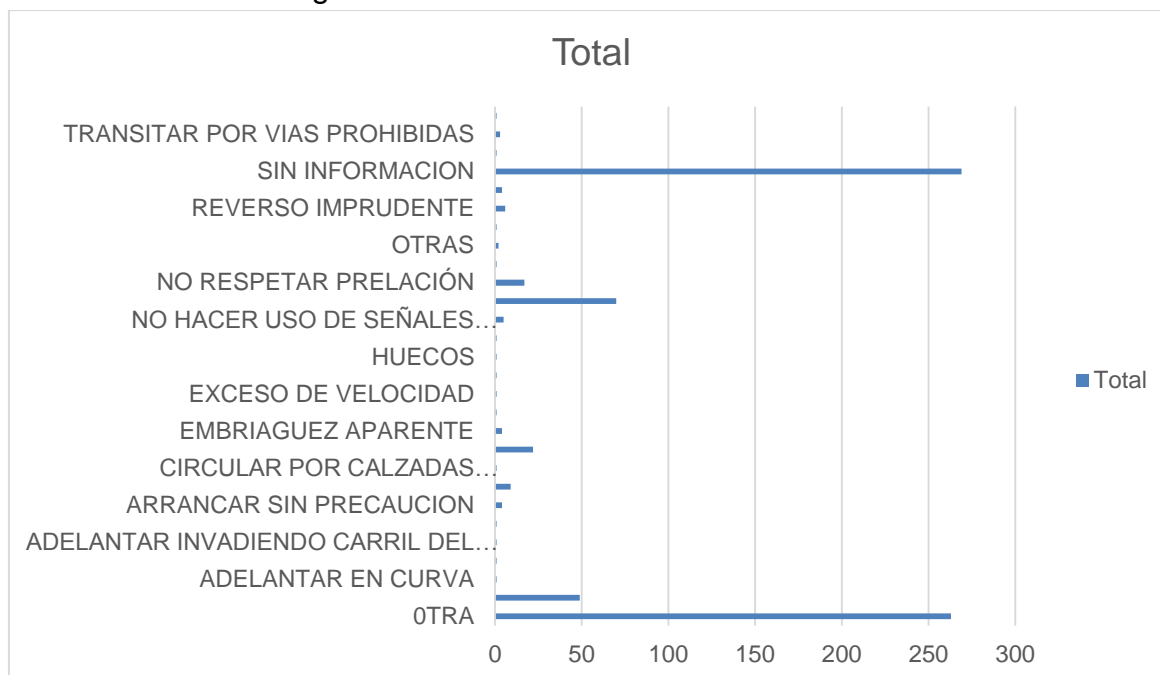
- Para el año 2012 - Primera Causal:



En la gráfica anterior se reportan 3.048 siniestros de los cuales 247 se causaron por adelantar cerrando, 144 por no mantener distancia de seguridad, 104 por frenar bruscamente y 63 por desobedecer señales de tránsito, por otro lado se registran 522 como posible causa *otra* y 1.659 con la posible causa *otra*, si bien es cierto se describen con la misma palabra no es claro para este Despacho por qué se toman como diferentes y que posible causa se enmarca en la causal *otra*. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

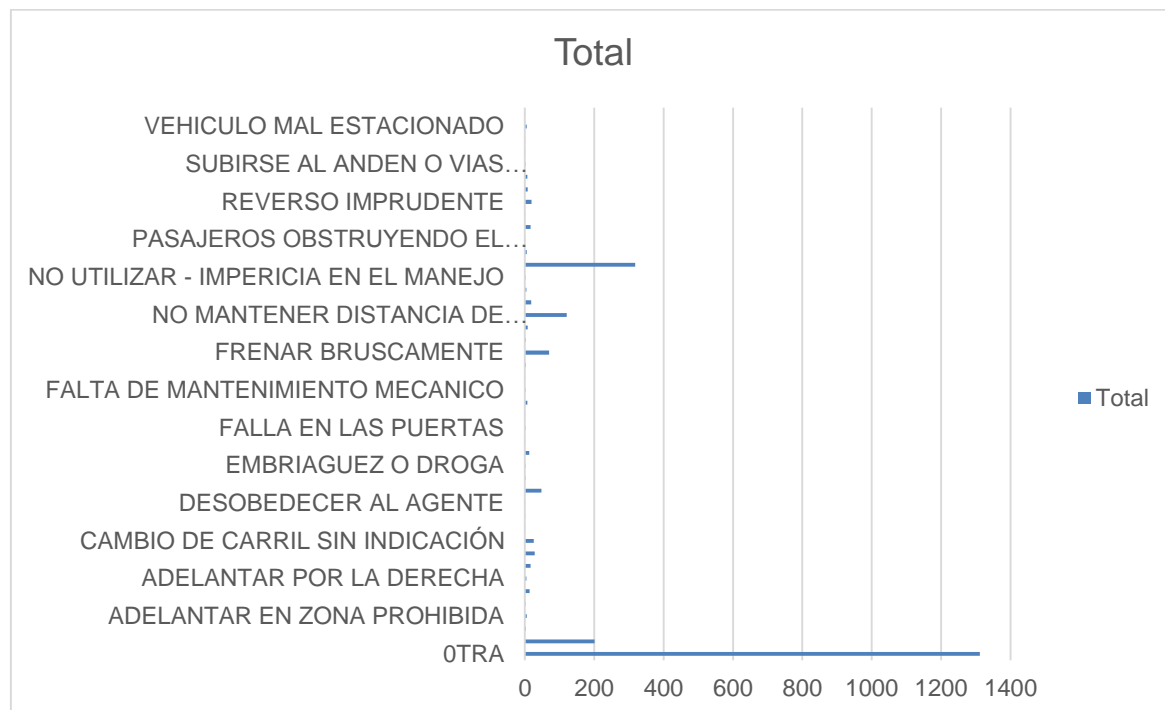


- Para el año 2012- Segunda causal:



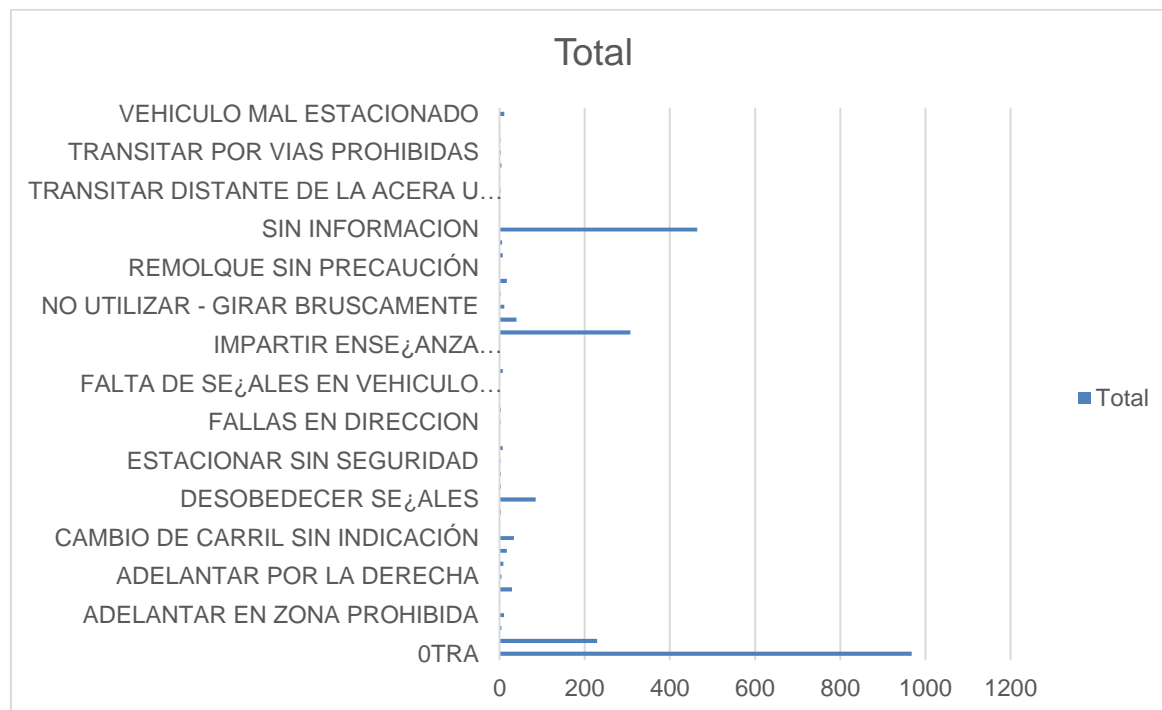
En la gráfica anterior se reportan 3.048 siniestros de los cuales 733 se registran como sin información, 377 por no mantener distancia de seguridad, 278 por adelantar cerrando y 107 por desobedecer señales de tránsito, por otro lado se registran 1.231 como posible causa *otra*, para esta Delegada no es claro la diferencia entre la posible causal enmarcada en *otra* y en la cifra más grande que le sigue es decir la encausada en *sin información*. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

- Para el año 2013 – Primera Causal



En la gráfica anterior se reportan 3.048 siniestros de los cuales 247 se registran como adelantar cerrando, 144 no mantener distancia de seguridad, 104 frenar bruscamente, por otro lado se registran 522 como posible causa *otra*, y 1.659 enmarcada en *otra* repetidamente se registra en el documento y no se conoce la diferencia entre las mismas. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

- Para el año 2013- Segunda Causal

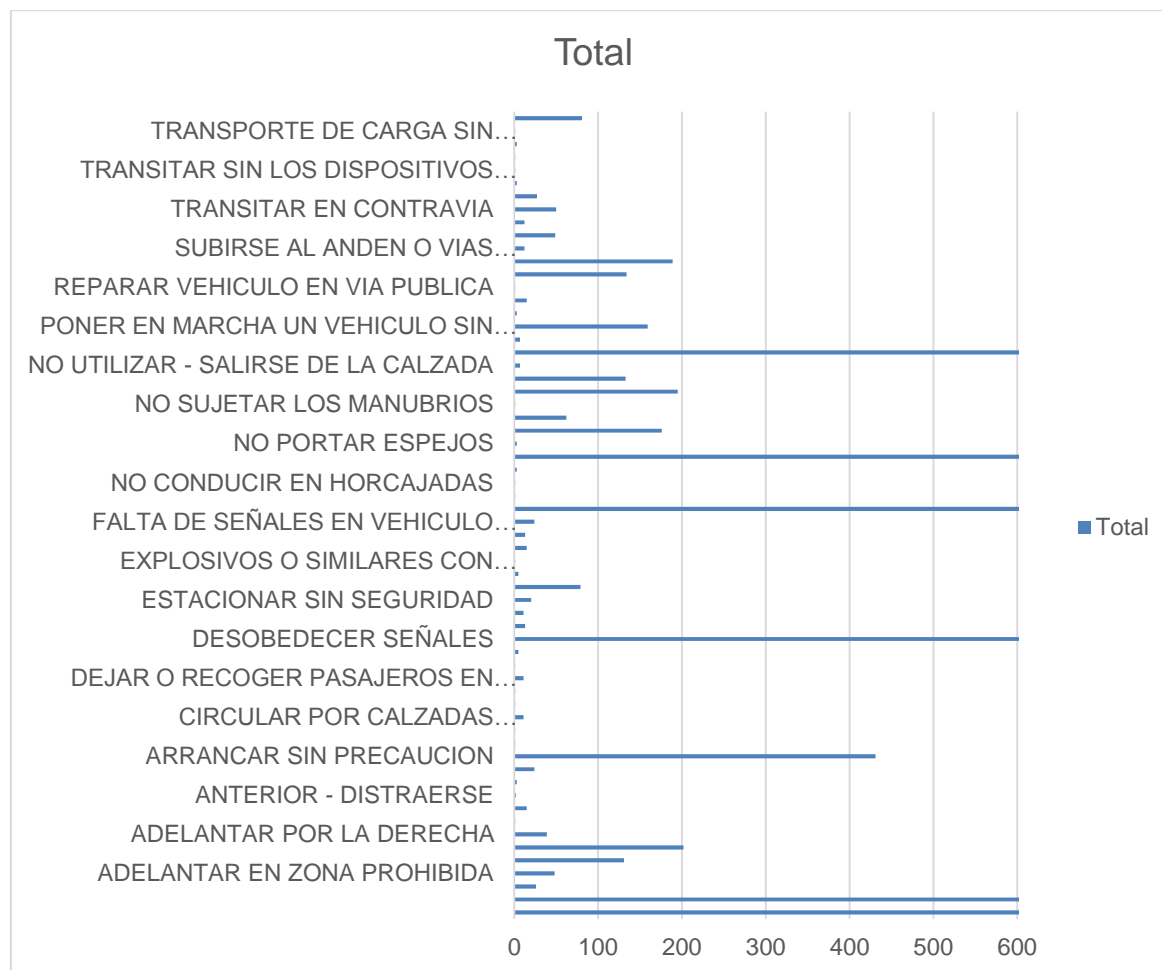


En la gráfica anterior se reportan igualmente 3.048 siniestros de los cuales 278 se registran como adelantar cerrando, 377 no mantener distancia de seguridad, 107 desobedecer señales, 733 se encuentran clasificadas como sin información y 1.239 posibles causas referenciadas como *otra*. Nuevamente no se conoce la diferencia entre la clasificación de *otras* y *sin información*. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

Es importante aclarar que la forma en que está diligenciado el documento de Excel enviado por la SDM, para el año 2012 y 2013 tiene dos posibles causas que ocasionaron el siniestro, por lo que no es claro para esta Delegada cuál es la que se toma como principal, en este sentido se realizó una gráfica por cada causal y cada año. A partir del año 2014 el documento contiene diez posibles causas que inciden en el siniestro, lo que resulta aún más confuso ya que no se evidencia cuál es la principal causa o quien determina la causa que probablemente genera el accidente. Por lo anterior se describen las causas de accidentalidad desde el año 2014 al 2017 por causa registrada de la siguiente manera:



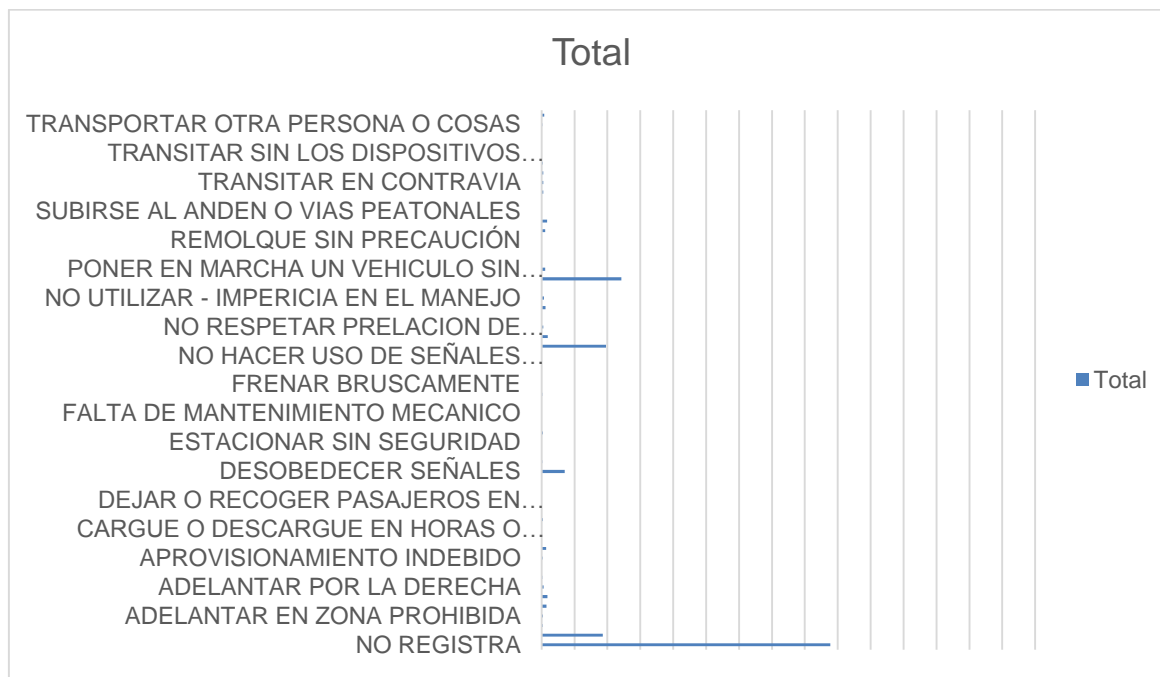
- Para el año 2014-2017 Primera Causal: Conductor 1



En la gráfica anterior se reportan 17.751 siniestros de los cuales 1.900 por adelantar en curva, 1.789 por no mantener la distancia de seguridad, 722 por frenar bruscamente, por otro lado se registran 4.279 como posible causa *otra*, y 5.934 que no se encuentra encausada en ninguna; lo anterior deja en evidencia que el diligenciamiento de estos datos no arroja cifras y causas fehacientes que ayuden a determinar la causalidad de accidentes en la ciudad. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

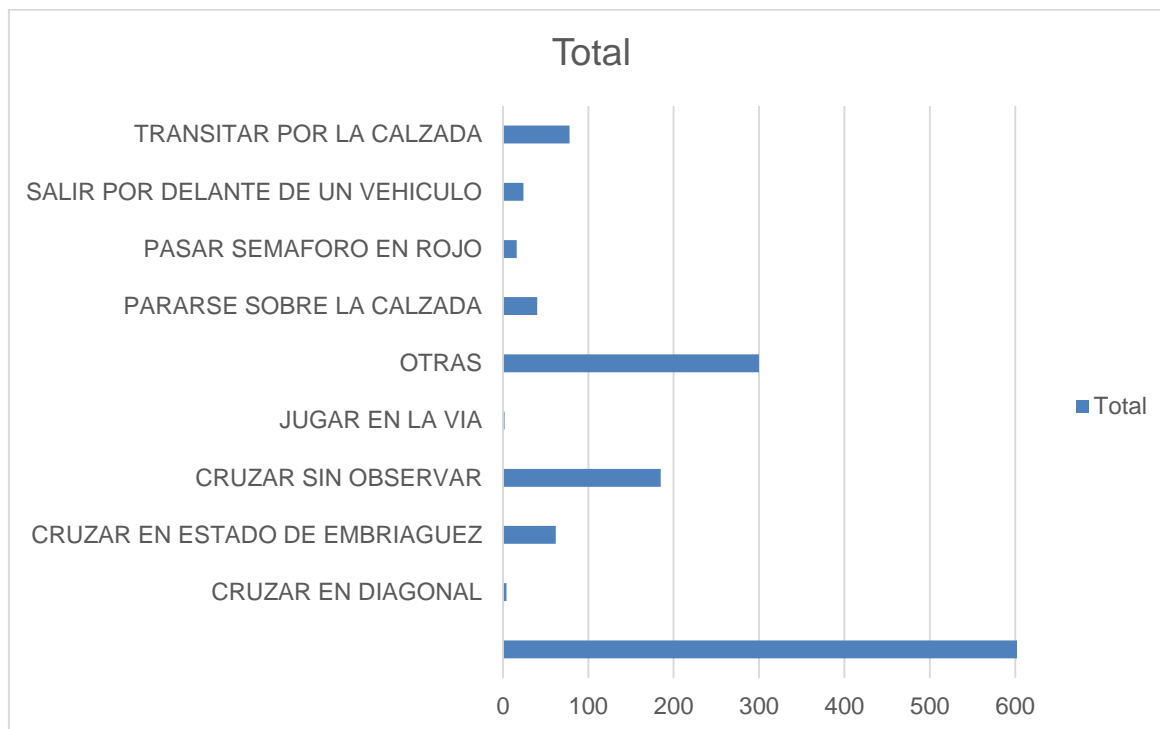
- Para el año 2014-2017 Segunda Causal: Conductor 2





En la gráfica anterior se reportan 17.751 siniestros de los cuales 1.861 se registran como adelantar cerrando, 1.958 no mantener distancia de seguridad, 699 desobedecer señales de tránsito, por otro lado se registran 2.428 como posible causa *otra*, y 8.777 clasificada como no registrada. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

- Para el año 2014-2017 Segunda Causal: Peatón



En la gráfica anterior se reportan 17.751 donde se vinculó al peatón en los siniestros, de estos 185 son por cruzar sin observar, 78 transitar por la calzada, por otro lado se registran 300 como posible causa *otra*, y 17.040 no están clasificadas. Los siniestros restantes se clasifican en otros posibles orígenes con cifras menores a las anteriormente explicadas, las cuales se ven reflejadas en la gráfica.

Para las demás causas descritas en los documentos de Excel se clasifican causa peatón 2, se consideró necesario eliminar la gráfica que arrojó la tabla de Excel, ya que en los 17.741 accidentes reportados entre el 2014 y 2017 sólo estuvieron involucrados 9 peatones clasificados como peatón 2, por lo que al realizar la gráfica resulta confusa. Así mismo para las causales de pasajero I, causa de pasajero II, causa vial I y causa vial II, al realizar las gráficas para explicar dichas causalidades, la cifra de participación fue mínima por lo que los datos registrados no se reflejarían en las gráficas.

La elaboración de las gráficas se realizó teniendo en cuenta el documento de Excel enviado por parte de la Secretaría de Movilidad, quienes manejan los datos y encausan los posibles orígenes de los accidentes donde se encuentran vinculados vehículos pertenecientes a la flota del Sistema Integrado de Transporte, esta Delegada realizó el análisis de dicha tabla y generó las gráficas anteriores, con el



fin de determinar y explicar los casos más concurrentes que ocasionan los múltiples accidentes de la ciudad. Se registraron los siniestros desde el año 2012 al 2017, pero el documento se dividió entre los siniestros del 2012 al 2013 los cuales se diligenciaron con dos posibles causas y del 2014 al 2017 que establece diez posibles causas, esta división dificulta que las cifras puedan ser comparadas entre los dos lapsos de tiempo anteriores, evidenciando que la información entregada no puede ser analizada con facilidad y cuestionando el método usado para el diligenciamiento de dicha matriz.

La graficas evidencia que el aumento de la accidentalidad ha sido progresivo con cada año de operación del sistema, es indiscutible que es uno de los problemas fundamentales de movilidad que tiene la ciudad. Es de especial atención para este despacho que las cifras más altas las clasifican en causales de no registra u otras, por lo que no es claro en realidad cuál es la posible causa que produce el siniestro o qué se acción se encasilla en dicha causal. Por lo anterior el seguimiento que hace la SDM resulta insuficiente al definir las posibles causas donde están involucrados vehículos adscritos al SITP lo que evita que se tomen las medidas para reducir los altos índices de accidentalidad en la Ciudad. Teniendo en cuenta la obligación de la Secretaría de fungir como autoridad de transporte se considera necesario que el diligenciamiento o determinación de las posibles causas de accidentalidad, arrojaran los orígenes más frecuentes para que de esta manera se diseñen políticas que eviten o mitiguen los siniestros en la capital.

## **4.2. ESTADO DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS**

Para el análisis respecto al estado de la flota de vehículos que compone el Sistema integrado de Transporte- SITP, es necesario aclarar el número de consorcios que forma el sistema, tanto en su componente zonal, de alimentación, como en el troncal, dicho registro se tomó según comunicación enviada por Transmilenio S.A. con número de radicado 2017EE15803, el Sistema Integrado de Transporte cuenta con 18 concesiones que lo operan. En el siguiente cuadro se encontrará discriminado con el número de vehículos vinculados por cada una de las concesiones.

- Zonal



CONCESIÓN	BUSES
Consorcio Express Usaquén	1.148
Este es mi bus Tintal Zona Franca	198
Masivo Capital Suba Oriental	343
Suma	467
Gmovil	703
Etib	1.216
Tranzit	544
Masivo Capital Kennedy	904
Consorcio Express San Cristóbal	478
Este es mi Bus Calle 80	378

- Alimentación

CONCESIÓN	BUSES
Alcalpital Fase II	72
Consorcio Express San Cristóbal	124
Consorcio Express Usaquén	46
Este es mi Bus Calle 8	72
Este es mi Bus Tintal Zona Franca	20
Etib Bosa	101
Gmovil Engativá	60
Masivo Capital Kennedy	139
Masivo Capital Suba Oriental	22
Suma Ciudad Bolívar	108



Tranzit Usme	110
--------------	-----

- Troncal

CONCESIÓN	BUSES
Consorcio Express San Cristóbal	261
Consorcio Express Usaquén	246
Transmasivo	220
Connexión Móvil	161
Gmovil Engativá	175
Ciudad Móvil	187
SI99	253
Metrobus	141
Somos K	171
Express del Futuro	191

Teniendo en cuenta el consolidado de buses se clarifica que para el componente zonal se cuenta con 10 concesiones y 6.379 buses que son los que operan actualmente el SITP, según información entregada por la Empresa Transmilenio S.A., se menciona que los concesionarios tienen la obligación de realizar el mantenimiento mecánico de los vehículos como se estipula en las obligaciones contractuales de contrato de concesión, entre las que está el lavado, mantenimiento, gestión y alistamiento de la flota, y éste es autónomo de la selección de los talleres, servitecas, estaciones de servicios, centros de diagnóstico, etc.

Respecto al mantenimiento de los vehículos el concesionario es el responsable de tener en cuenta los manuales y estándares de mantenimiento recomendados por el fabricante o proveedor, dichos estándares deben contemplar una programación del mantenimiento preventivo, los servicios y las reparaciones que permita, a través de las informaciones suministradas por el conductor, evaluar la necesidad de un mantenimiento correctivo. Igualmente se menciona que el concesionario



garantizará en forma permanente el buen estado mecánico de los vehículos de su flota, así mismo se aclara que en todo caso podrán ser monitoreados y supervisados todos los procedimientos por Transmilenio S.A., para efectos de los cual el concesionario se encuentra obligado a poner a disposición de la entidad la persona o entidad designada para realizar las revisiones técnicas que permitan verificar el buen estado de los mismos, cada vez que así lo requieran.

La entidad menciona que realiza estrictamente control en los siguientes procesos, revisión tecnomecánica vigente como lo exige el código nacional de tránsito, el cual se debe hacer anualmente para los vehículos automotores de servicio público, igualmente mediante los certificados semestrales de mantenimiento que son expedidos por el auditor técnico acreditado por Transmilenio, esta certificación se convierte en el cumplimiento del requisito contractual por parte del concesionario del mantenimiento de la flota; se realizan inspecciones periódicas anuales donde se evalúan condiciones detalladas de todos los sistemas del chasis y la carrocería, de igual forma, se realiza un seguimiento al mantenimiento preventivo programado. Los procesos anteriormente descritos los ejerce Transmilenio sobre cada uno de los concesionarios, garantizando así que la flota opere sin anomalías y con vehículos en las mejores condiciones para transportar vidas humanas.

Al conocer las medidas que ejecuta Transmilenio es pertinente mencionar que si bien es cierto tiene responsabilidad de ente gestor, y se evidencia el seguimiento y control que realiza, resulta escaso al compararlo con lo que viven cada uno de los ciudadanos día a día en el sistema, aunque en el contrato los concesionarios se comprometen a realizar revisiones y mantenimientos, son innumerables los vehículos que no pueden prestar el servicio o que están inmersos en trágicos accidentes sin determinar las posibles causas. Diariamente en las vías de Bogotá se encuentran vehículos de la flota que no pueden prestar el servicio porque no están en condiciones aptas o porque simplemente a la mitad de un recorrido queda a mitad de camino.

### **4.3. CONDUCTORES**

En el marco del análisis a la gestión pública se realizó en el cuestionario presentado a TM, la solicitud de informar cuál es la programación que se tiene establecida para las jornadas laborales de los conductores vinculados al Sistema Integrado de Transporte, ya que es importante determinar si el recurso humano puede inferir en la accidentalidad de la flota y si éstos cuentan con las garantías necesarias para el tipo de trabajo en el que se desenvuelven, teniendo en cuenta adicionalmente que la conducción se considera como una actividad peligrosa. El ente gestor informó





mediante oficio de la remisión a cada uno de los concesionarios de la operación, ya que la selección, capacitación, contratación, presentación para vinculación y programación de turnos de los conductores para servicios programados, es potestad única de los concesionarios. A continuación se realiza una tabla con lo informado por los concesionarios.

Concesión	Horas
Connexión Móvil S.A.S.	Promedio de 48 horas semanales
Somos	36 y 48 horas semanales
Etib S.A.S.	48 horas semanales, 12 horas extra semanales adicionales.
Este es mi Bus	Promedio de 48 horas semanales
Suma	3 tipos de turno, jornada en la mañana, tarde y jornada normal
Ciudadmóvil	48 horas semanales
Sí 99	36 y 48 horas semanales
Consortio Express	Promedio de 48 horas
Express del Futuro	Jornada laboral ordinaria de 48 horas semanales
Gmovil	
Tranzit S.A.S.	48 horas semanales
Metrobus S.A.	Jornada máxima de 10 horas, incluyendo 2 horas extras
Transmasivo S.A.	36 y 48 horas semanales
Alcapital	Jornada laboral máximo de 8.5 horas

Por lo anterior esta Delegada considera que según lo comunicado por la entidad, los concesionarios acatan la normatividad vigente respecto a la carga laboral que puede soportar cada uno de los conductores de la flota del sistema, teniendo en cuenta que su actividad está clasificada como una actividad peligrosa y movilizan



la mayor parte de la ciudadanía. Por otro lado al cuestionarse este ente de control sobre la idoneidad y experiencia que tienen los conductores adscritos al sistema, la entidad respondió que de acuerdo a los lineamientos establecidos en los Contratos de Concesión y los documentos de referencia Manual de Operaciones del SITP la selección, capacitación, contratación y presentación para vinculación es potestad única y exclusiva de cada uno de los concesionarios de operación solamente el ente gestor se encarga de la verificación de documentación para cada uno de los conductores, lo que resulta para esta delegada insuficiente ya que es notorio que las habilidades presentadas por los conductores del SITP evidencia que algunas de las personas no reúnen las condiciones que debería tener un ciudadano que maneja vidas humanas, si bien es cierto el ente gestor exige la licencia de conducción vigente, no haber tenido infracciones que conlleven a la suspensión o cancelación y no haber sido sancionado por conducir en estado de embriaguez, la realidad de las cifras de accidentalidad y siniestros en los que se han visto envueltos la flota adscrita al SITP, compone un cuestionamiento de si el ente gestor realiza un seguimiento y estudio juicioso de las personas que pone a cargo de movilizar cientos de ciudadanos al día.

#### **4. ESTRATEGIAS IMPLEMENTADAS POR TRANSMILENIO**

Respecto a las estrategias implementadas por Transmilenio para la disminución de accidentalidad en el componente zonal, la entidad aclara que se realizan acciones de control, acciones de prevención y acciones de atención encaminadas a la prevención. En las primeras acciones están las inspecciones de manejo preventivo los cuales se ejecutan a través de la Interventoría en el marco del manual de operaciones, para el mes de Julio se realizaron 12.526 inspecciones de manejo preventivo con hallazgo de 2.626 casos, para las inspecciones de velocidad se realiza una verificación del cumplimiento a los límites de velocidad por parte de los operadores para el mes de julio se realizaron 6.697 inspecciones de velocidad encontrando 1.918 hallazgos, para las inspecciones de alcoholimetría adelantándose 121.748 inspecciones de los cuales se identificaron hallazgos en 43 casos. Para el tema de los hallazgos de manejo preventivo e incumplimiento del manual de operaciones, TM realiza un desincentivo al concesionario y se establece un período máximo de 30 días para que el conductor involucrado en el hallazgo respectivo, asista a una jornada de recapacitación por 4 horas. Para el mes de Agosto se realizaron 283 jornadas con asistencia de más de 14.957 conductores.



Por otro lado, respecto a las acciones de prevención, TM identificó mediante georreferenciación, los puntos críticos de accidentalidad del Sistema y de manera conjunta con los diferentes concesionarios y en compañía de la interventoría y la SDM adelantaron actividades “Juntos Somos Más”. TM menciona que para el año 2017 se realizaron 3 intervenciones en puntos críticos de accidentalidad: como lo son la avenida Ciudad de Cali entre la calle 6Dy Calle 1, Avenida Calle 100 con Avenida Suba y Av. Boyacá con Diagonal 62 Sur. Así mismo los concesionarios de operación zonal realizan actividades de prevención dentro de, como campañas encaminadas a fortalecer el comportamiento preventivo en la vía por parte de los operadores. En el año 2017 se realizaron 131 campañas enfocadas a temas como: prevención con actores vulnerables, respeto por los límites de velocidad, maniobras peligrosas, precaución en condiciones adversas y cordialidad. Finalmente la entidad menciona las acciones de atención encaminadas a la prevención como la asistencia a eventos de accidentalidad para el mes de agosto se realizó recopilación de información de 1.034 eventos ocurridos en el componente zonal, de otra parte se analizan los eventos de accidentalidad esta actividad la realiza TM en compañía de los concesionarios para el mes de Junio se realizaron 279 análisis de eventos; como consecuencia del análisis de eventos de accidentalidad la entidad realiza una asignación de lecciones aprendidas al concesionario, para el mes de junio del presente año se asignaron 314 lecciones aprendidas. Finalmente, la entidad menciona que cuando se identifica responsabilidad en la ocurrencia de los eventos de accidentalidad, TM realiza la suspensión de la Tarjeta de conducción involucrada en el evento de accidentalidad. Para el mes de Junio se suspendieron 28 tarjetas de conducción por ese aspecto.

Es notorio que la entidad ha tratado de realizar esfuerzos de capacitación para evitar las cifras de accidentalidad actuales, pero resulta insuficiente teniendo en cuenta que la cifra de vehículos accidentados es superior a las practicas realizadas por TM, solamente en el primer semestre del año 2017 se suspendieron 28 tarjetas de conducción teniendo en cuenta que según reporte entregado por la SDM en más de 5.000 siniestros viables estuvieron involucrados vehículos adscritos al SITP, por lo que para este Despacho resulta escaso el control que realiza TM para evitar las cifras de accidentalidad y proponer medidas conducentes a las buenas prácticas de manejo que deberían tener tanto los conductores como los operadores, si bien es cierto TM es el ente gestor, la administración tiene como deber propender por la seguridad de los ciudadanos y las estadísticas contrarían este precepto legal.

De otra parte, teniendo en cuenta que las cifras de accidentalidad en la Ciudad son altas, resulta pertinente que se cree un grupo interinstitucional entre la SDM y TM,



para realizar estrategias o seguimientos a las cifras y controles que hace la Secretaría cuando reporta siniestros en los cuales se encuentran involucrados vehículos del SITP, eso generaría una mayor cobertura y protección de vidas humanas, así mismo podría establecer las causas reales o principales de la accidentalidad y de esta manera crear nuevas soluciones a los innumerables sucesos que producen víctimas fatales y lesionados .

## 5. CONCLUSIONES

- Teniendo en cuenta el decreto 567 de 2006, por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la SDM, la entidad tiene estipuladas varias obligaciones, las cuales presuntamente no se han cumplido en estricto sentido, Teniendo en cuenta que según el artículo 2 literal b del decreto mencionado, dicha entidad debe fungir como autoridad de transporte, por lo anterior mediante el desarrollo de esta actividad se reportan los accidentes ocurridos en la ciudad, dichos sucesos deberían ser reportados de manera correcta y clara, para que con ellos se puedan establecer estadísticas y determinar posibles causas de la accidentalidad. Así mismo en el artículo 12 literal L y M, se estipula la obligación de adelantar los análisis estadísticos de las cifras de accidentalidad en la ciudad y proponer alternativas para su reducción, también con base en los análisis técnicos en materia de accidentalidad, proponer a las dependencias competentes de la Secretaría acciones que permitan reducir la accidentalidad en Bogotá. Lo anterior denota que la secretaría debe tener un control estricto que regule la accidentalidad y que diseñe o proponga políticas para disminuir los siniestros viales en la ciudad, lo que en consideración de este Despacho no se realiza detenidamente, ya que la información enviada es confusa y no arroja cifras claras y contundentes.
- Por otra parte la empresa Tercer Milenio- Transmilenio S.A. según el contrato de concesión con los operadores del Sistema Integrado de Transporte- Sitp en la cláusula tercera se mencionan los propósitos del contrato, en el numeral 3.1. se estipula garantizar la prestación del servicio público esencial urbano masivo de pasajeros en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, siendo el propósito especial la prestación del servicio enmarcado en un ambiente de seguridad, el ente gestor tiene como deber realizar más controles y seguimientos a cada uno de los



concesionarios, teniendo en cuenta las altas cifras de accidentalidad que reportan los vehículos adscritos al Sistema en el componente zonal.

Por otro lado en la cláusula número 25 en el acápite de derechos y obligaciones de los usuarios, se menciona en el numeral 2.5.1. recibir el servicio en condiciones de calidad, eficiencia y seguridad, retomando el punto anterior es un derecho ciudadano de los habitantes de Bogotá, usar el transporte público con garantías de seguridad, por lo que Transmilenio tiene responsabilidad de generar mecanismos, componentes y elementos que eviten las altas tasas de accidentalidad y disminuya los números de lesionados que ocasionan dichos siniestros. Igualmente en el mismo documento se estipulan en la cláusula número 23 los derechos de Transmilenio S.A., se alude el Derecho a realizar la supervisión, vigilancia y control del sistema SITP, si bien es cierto el ente gestor compartió con este ente de control las intervenciones realizadas, parece que las mismas no son suficientes generando un sinnúmero de lesionados, vehículos sin operación y dificultades en la movilidad de la ciudad cuando sucede uno de estos siniestros. Así mismo en el manual del sistema integrado de gestión de Transmilenio S.A. en el numeral 6.1. Se menciona la del uso eficiente de la flota, a la prestación del servicio público de transporte en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad, por lo que nuevamente la entidad promulga garantizar la prestación del servicio, pero es inevitable pensar si en realidad la empresa Transmilenio S.A. si es garante de los derechos ciudadanos y si el servicio realmente es eficiente y seguro.

- Al finalizar el estudio realizado a las posibles causas que ocasionan la accidentalidad en la ciudad, donde están vinculadas la flota de vehículos adscritos al SITP, de determino que la empresa Transmilenio S.A. no tiene un registro de las causas que provocan las altas cifras de accidentalidad, por su parte, la SDM indica que su análisis parte de lo registrado en el sistema SIGAT II en el cual se incluyen los accidentes reportados por la Policía de Tránsito con diligenciamiento de IPAT. En consecuencia, al analizar la información, no resulta precisa al definir la causa principal de cada uno de los accidentes reportados donde se involucra un vehículo adscrito al SITP, así mismo, no es claro la forma de diligenciamiento del documento y que persona o equipo define la clasificación o la causal origen de los siniestros reportados. En este orden, es evidente que la administración no tiene un control que permita definir las causas y de esta manera crear mecanismos o herramientas que eviten que las cifras de accidentalidad suban año tras año.



- No obstante lo anterior, del análisis a la información recaudada, se encuentran como causas más notorias, el no mantener distancia de seguridad, desobedecer señales de tránsito, adelantar en curva, superficie húmeda, frenar bruscamente, entre otras. Sorpresivamente el porcentaje más alto se clasifica en otra o sin información, lo que genera cuestionamientos referentes al significado o connotación de estas causales, en consecuencia al no poder tener claridad sobre las causas que han generado el mayor número de accidentes, ni la SDM ni Transmilenio S. A. realizan un seguimiento que permita mitigar la accidentalidad vial de los buses adscritos al SITP.

Lo expuesto, permite inferir que existe al parecer una omisión en la adopción de medidas que reduzcan los índices de accidentalidad en la ciudad.

## **6. RECOMENDACIONES**

- Realizar seguimiento al control que realiza el ente gestor para reducir los índices de accidentalidad, para verificar la veracidad de la intervención que realiza a los consorcios que componen el Sistema Integrado de Transporte.
- Debido a la posible existencia de conductas sujetas a control disciplinario, por parte de la Secretaría de Movilidad y de la empresa Tercer Milenio-Transmilenio S.A., se sugiere dar traslado del presente informe, a la Personería Delegada para la Coordinación de Asuntos Disciplinarios, para lo pertinente.