BOGOTÁ
MI CIUDAD
MI CASA

Informe de gestión **2024**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

TRANSMILENIO

BOGOTÁ

CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

Equipo directivo TRANSMILENIO S.A.

María Fernanda Ortiz Carrascal
Gerente General

Pedro Mauricio Gutiérrez Rodríguez
Subgerente General

Marcos Antonio Ataya Saray
Subgerente Económico

Candelaria González
Subgerente Técnica y de Servicios

Yolima Pérez Ariza
Subgerente de Atención al Usuario y Comunicaciones

Claudia Cecilia Puentes Riaño
Subgerente de Negocios Colaterales

Camilo Forero
Subgerente Jurídico

Jaime Enrique Monroy Garavito
Director Técnico de BRT

Lucy Cucaita Cruz
Directora Técnica de Buses

Carmen Yanneth Rosales Suárez
Directora Técnica de Infraestructura

Natalia Tinjacá Mora
Directora Técnica de Seguridad

Gina Alexandra Vaca Linares
Directora Corporativa

Rafael Felipe Valdez Laguado
Director de TIC

Sandra Jeannette Camargo Acosta
Jefe de la Oficina de Control Interno

Janneth Johanna Buriticá Rodríguez
Jefe Oficina de Control Disciplinario Interno

Xiomara Romero Aguirre
Jefe de la oficina Asesora de Planeación

Miembros principales de la Junta Directiva

Carlos Fernando Galán Pachón
Alcalde Mayor De Bogotá D.C.

Ana María Cadena Ruiz
Secretaria Distrital de Hacienda

Dayron Felipe León Montealegre
Asesor - Despacho Ministerio de Transporte

Esteban Velasco Contreras
Subdirector de Asociaciones Público-Privadas
Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Miembros suplentes de la Junta Directiva

Claudia Andrea Díaz Acosta
Secretaria Distrital de Movilidad

Andrés Felipe Uribe Medina
Subsecretario Distrital de Hacienda

Diana Arrollo Bucheli
Asesora - Ministerio de Transporte (Despacho Viceministro)

Orlando Molano Pérez
Director del Instituto de Desarrollo Urbano IDU


#EnTransMiPasanCosasBuenas

Contenido

Pág.

Introducción 6

1. Presentación de TRANSMILENIO S.A. 9

2. Estructura Organizacional 13

3. Plan estratégico 17

3.1 Experiencia de usuario 18

Articulación con las Obras del Metro de Bogotá 18

Desarrollo de la Fase VI del Sistema Integrado de Transporte Público 20

Gestión del Sistema Integrado de Transporte Público 23

Infraestructura del Sistema 40

Gestión del sistema interoperable de recaudo SIR 46

Gestión ITS NO SIRCI en flota 48

Gestión SIRCI 50

Infraestructura TIC 52

Gobierno Digital 55

Seguridad de la información 56

Proyectos tecnológicos que soportan la operación 57

Relacionamiento con la ciudadanía 60

Pág.

3.2 Seguridad 64

Seguridad en el SITP 64

Evasión 70

Elusión 71

3.3 Sostenibilidad 72

Plan de Ascenso Tecnológico - PAT 72

Plan de Descarbonización 74

Plan de Ascenso de Infraestructura 76

Gestión ambiental 77

3.4 Viabilidad financiera 78

Gestión económica y financiera 78

Gestión de explotación colateral 81

3.5 Capacidad organizacional 92

Gestión Corporativa 92

Gestión Jurídica 95

Planeación Institucional 97

Sistema de control interno 108

Anexos 114

Introducción

Desde el inicio del 2024 la prioridad fue poner la casa en orden y mejorar la experiencia de viaje de nuestros usuarios. Así las cosas, enfocamos nuestros esfuerzos y recursos en la atención de diferentes necesidades operacionales y administrativas que permitieran impactar positivamente la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Bogotá. El resultado más importante que demuestra nuestra gestión fue el incremento de las validaciones totales del Sistema en un 2,7%.

En efecto, en el 2024 se ejecutaron acciones que parecieran básicas, pero que eran absolutamente necesarias, como la intervención integral en infraestructura del Sistema en procura del mantenimiento debido y el embellecimiento de nuestros recursos físicos. Así mismo, se realizaron refuerzos y reorientación del esquema de seguridad y vigilancia, y se logró una coordinación articulada con la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Seguridad, la empresa Metro y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y, en general con toda la administración Distrital para mitigar los impactos de las obras viales en nuestra operación, entre otros. Del mismo lado, se estructuraron procesos para vincular nueva flota al Sistema y, como base de nuestra filosofía, se trabajó arduamente en la potenciación de buenos comportamientos sociales que promovieran una cultura de respeto y servicio para recuperar el sentido de pertenencia y orgullo por este Sistema de transporte.

Sin duda fue un desafío constante. Un reto diario donde las ganas y la motivación por recuperar el brillo de nuestro Sistema se vieron amenazadas frecuentemente por adversidades propias de una ciudad como Bogotá. Así, los múltiples frentes de obra existentes en la ciudad y la modificación de sus cronogramas, el deterioro profundo de la infraestructura en algunas troncales y de la malla vial de los carriles exclusivos, el atraso del sistema de información al usuario, el letargo en la cultura organizacional, la pasividad cotidiana en la cultura de los usuarios, el fondo de estabilización tarifaria, las contingencias legales y contractuales, el ocaso de la vida útil de la flota, las ordinarias y casi diarias protestas y bloqueos, entre otros, demandaron que los esfuerzos de la fuerza laboral de la Entidad fueran incesantes e ininterrumpidos. Todas estas dificultades sumadas en el día a día generaron una reducción del 12% en la velocidad de nuestro componente troncal, que es el que se ha visto más afectado.

Sin embargo, nunca faltó el compromiso. Hoy consideramos que los logros de este equipo de trabajo fueron loables y, aunque parezcan a veces menores frente a las expectativas y las necesidades de movilidad en Bogotá, la conciencia de que los resultados que pretendemos no se verán de un día para otro mantuvo motivada a toda la Entidad. Así, para poderle brindar a los usuarios el servicio que ambicionamos, es dable advertir que conllevará tiempo y recursos, pero que, una vez superada esta etapa de transición, sólo debemos aunar esfuerzos para procurar la mejora continua.

A pesar de las múltiples contingencias mencionadas anteriormente, el número de usuarios que pagó su tiquete en el Sistema creció, la evasión en el componente troncal bajó 2,18 puntos porcentuales hasta llegar en el segundo semestre de 2024 a 13,14%, se redujeron los delitos en un 30%* en el componente troncal y 29%* en el zonal, la satisfacción promedio de los dos componentes sube de 37,5 a 41 puntos según Bogotá Cómo Vamos, los funcionarios y colaboradores están recuperando las ganas de trabajar por la ciudad, se garantizó que toda la operación se prestara de manera continua e ininterrumpida, logramos avanzar en el plan de acción de género, se redujeron de manera importante las contingencias judiciales de la entidad y del Sistema, la primera línea del metro avanzó, las nuevas troncales se están desatrasando, abrimos una licitación de compra de 269 vehículos articulados y biarticulados, repusimos la flota que ha cumplido su vida útil y que requiere la necesidad del servicio, le apuntamos a la cultura ciudadana como complemento perfecto de nuestros esfuerzos, lanzamos una nueva tarjeta para los usuarios más frecuentes y el sistema poco a poco ha recuperado su brillo, su color y su orgullo.

También, el trabajo en equipo con otras entidades distritales fue excepcional. TRANSMILENIO S.A. ha recuperado su lugar en la ciudad y seguirá posicionándose con la relevancia que tiene como gestor de desarrollo económico y cultural, acompañando las diferentes iniciativas de otros sectores para reducir la pobreza e incrementar la accesibilidad a servicios, trabajo, estudio, entretenimiento y cultura. Firmamos alianzas claves con la Secretaría de Educación (Atenea), de Integración Social, de Cultura, General (Alta Consejería De Paz, Víctimas y Reconciliación) y trabajamos hombro a hombro con las demás, especialmente con las entidades del Sector Movilidad, la Secretaría de Seguridad y la Secretaría de Gobierno.

No es fácil la tarea encargada por el Alcalde Carlos Fernando Galán y que queremos hacer para lograr usuarios más felices, por eso, en el año 2025 seguiremos construyendo y tejiendo desde la base y las necesidades sociales, para que el sistema de transporte público, que en el futuro cercano también tendrá líneas de metro, sea seguro, amable, confiable y eficiente. Seguiremos con la ejecución de las obras de infraestructura y con la atención de sucesos sociales, económicos y culturales propios de una ciudad capital como Bogotá, pero cada aporte que hagamos será parte del cambio para lograr nuestros objetivos. También desempeñaremos con más ahínco la nueva tarea de ser operadores urbanos con el propósito de llevar el desarrollo de la ciudad de la mano del transporte público para tener una urbe más eficiente y sostenible.

El balance de 2024 es positivo y este informe de gestión fue trabajado por todo el equipo de TRANSMILENIO S.A. tratando de recoger la totalidad de las actividades ejecutadas en el año y el impacto que las mismas han generado en la sociedad, procurando que, en los años venideros, los ciudadanos puedan disfrutar de un servicio público de transporte seguro, de calidad y sostenible, pensado y diseñado en beneficio de los usuarios.

*Se ajusta dato por revisión de junta directiva.


TRANSMILENIO
01

Presentación de TRANSMILENIO

Objeto de la entidad:

Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la multimodalidad de transporte, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.

También formará parte del objeto social de la entidad, participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada, en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como, en las áreas de influencia de la infraestructura soporte de su componente zonal.

Funciones[1]:

TRANSMILENIO S. A. cuenta, entre otras, con las siguientes funciones:

- Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia.
- Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio.
- Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta y que generen el mínimo impacto ambiental
- Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo
- Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias.
- Podrá prestar el servicio público de transporte masivo directa o indirectamente a través de personas que se encuentren habilitadas por la autoridad competente.
- Colaborar con la Secretaría Distrital de Movilidad y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio

1 Acuerdo 927 de 2024, Concejo de Bogotá.

- Anunciar, declarar la utilidad pública, las condiciones de urgencia y adquirir por enajenación voluntaria los inmuebles requeridos para el cumplimiento de su objeto social
- Elaborar y formular instrumentos de planeación, incluidas unidades de actuación urbanística y coordinar y ejecutar los procesos necesarios para su formalización e implementación en todos sus componentes
- TRANSMILENIO S.A. podrá liderar, estructurar, promover, desarrollar, ejecutar y participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada, en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes del SITP
- TRANSMILENIO S.A., podrá adelantar las acciones necesarias que le permitan realizar el mantenimiento y adecuación de la infraestructura de transporte asociada al SITP en sus diferentes componentes.
- TRANSMILENIO S.A., podrá gestionar, coordinar y planear el componente de cables en el Distrito Capital, así como la integración con la infraestructura actual y la operación dentro del SITP.
- Celebrar los contratos, convenios y acuerdos interinstitucionales necesarios para la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

Naturaleza jurídica

Sociedad por acciones de carácter público, con aportes 100% de entidades distritales, regida en materia presupuestal y contable por las normas de empresas comerciales e industriales del Estado, en particular el Decreto Distrital 662 del 2018; obligada a presentar contabilidad bajo los parámetros de la Contaduría General de la Nación (Resolución 414 de 2014), con reporte de estados financieros trimestrales a la Contaduría General de la Nación, la Secretaría Distrital de Hacienda y la Revisoría Fiscal.

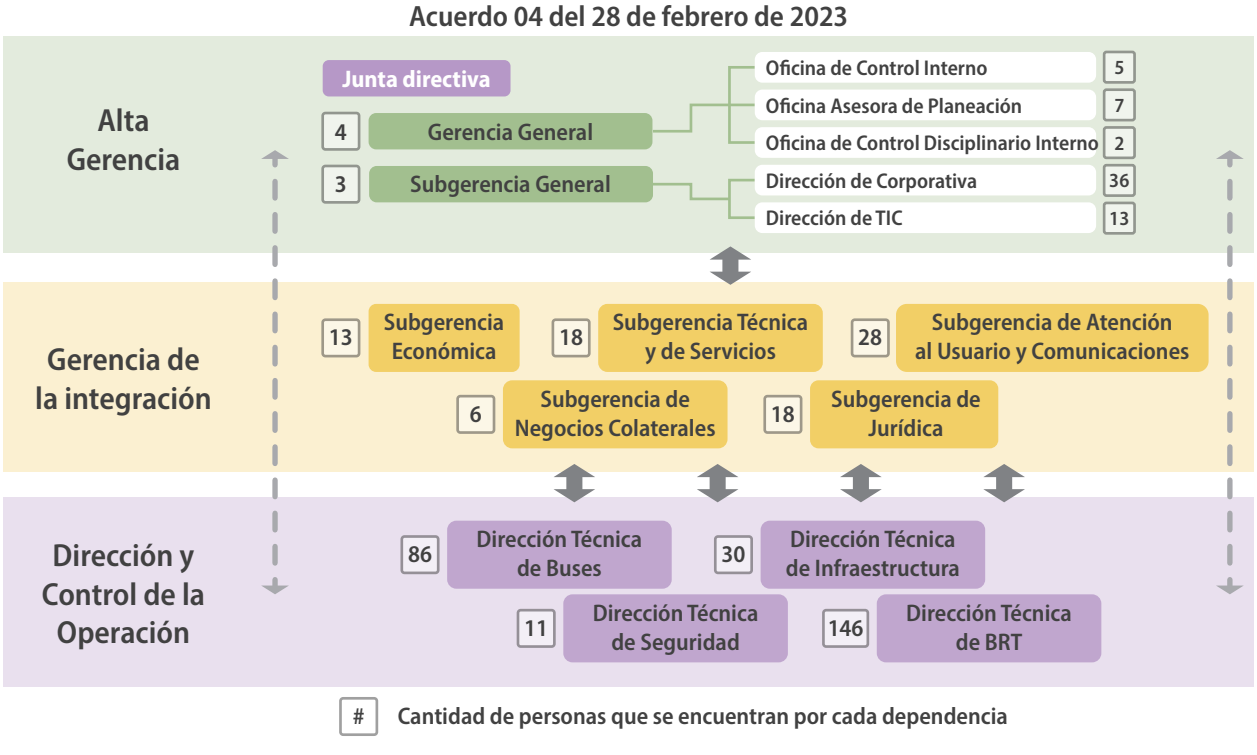
Por ser una sociedad anónima, TRANSMILENIO S. A. es un agente retenedor y responsable del impuesto de renta, IVA, ICA, predial y de vehículos.


TRANSMILENIO
02

Estructura organizacional

El Acuerdo de Junta No 004 de 2023 define la estructura organizacional de la empresa, la cual está articulada en tres ámbitos de gestión, así: (i) Alta Gerencia, (ii) Gerencia de la Integración y (iii) Dirección y Control de la Operación.

Estructura organizacional - TRANSMILENIO S.A.



Fuente: Dirección Corporativa, noviembre 30 de 2024.

Alta gerencia

Es la responsable de la dirección general y estratégica, del desarrollo empresarial, de la implementación de buenas prácticas de gobierno corporativo y del emprendimiento de las acciones tendientes a la sostenibilidad del sistema, que garanticen el cumplimiento de su responsabilidad social y su misión A continuación, se presenta un resumen del personal correspondiente a la Alta Gerencia, no obstante, el detalle se presenta en el Anexo 1. Detalle de la planta.

Relación Personal Alta Gerencia

Denominación	Sexo		Vacante	Total cargos
	F	M		
Gerencia general	3	0	1	4
Subgerencia general	2	1	0	3
Oficina de Control Interno*	2	2*	1	5
Oficina Asesora de Planeación	5	2	0	7
Oficina de Control Disciplinario Interno	1	1	0	2
Dirección corporativa	13	16	7	36
Dirección de TIC	5	8	0	13
Total	31	30*	9	70

Ámbito de la gerencia de la integración

Es la responsable, de manera transversal, del monitoreo integral y sistemático de la vigilancia y control de la prestación del servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A., contemplando los factores económico, técnico, jurídico, de negocios y comunicacional, que garanticen el mejoramiento continuo del servicio en forma integral. A continuación, se presenta un resumen del personal correspondiente a la Gerencia de la Integración, no obstante, el detalle se presenta en el Anexo 1. Detalle de la planta.

Relación Personal Gerencia de la Integración

Denominación	Sexo		Vacante	Total cargos
	F	M		
Subgerencia Económica	6	6	1	13
Subgerencia Técnica y de Servicios	6	11	1	18
Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones	16	10	2	28
Subgerencia de Negocios Colaterales *	3	2	1	6
Subgerencia Jurídica	10	7	1	18
Total	41	36	6	83

*Se ajustan datos por revisión de junta directiva.

Dirección y control de la operación

Es la responsable de ejecutar las acciones de vigilancia y control de los niveles de servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A., en coordinación directa con la Gerencia de la Integración, para garantizar la calidad, cobertura, continuidad, eficiencia y acceso del Servicio Público de Transporte. A continuación, se presenta un resumen del personal correspondiente a la Dirección y Control de la Operación, no obstante, el detalle se presenta en el Anexo 1. Detalle de la planta.

Relación Personal Dirección y Control de Operación

Denominación	Sexo		Vacante	Total cargos
	F	M		
Dirección Técnica de Buses	17	61	8	86
Dirección Técnica de Infraestructura	10	20	0	30
Oficina de Control Disciplinario Interno	2	9	0	11
Dirección Técnica de BRT	53	87	6	146
Total	82	177	14	273

Resumen	Sexo		Vacante	Total cargos
	F	M		
Total	154	243	29	426

Fuente: Dirección Corporativa – Talento Humano. Fecha de corte: 19 de diciembre de 2024

La planta de personal de la empresa tiene 426 cargos; 16 de nivel directivo, 3 de nivel asesor y 1 secretaria ejecutiva vacante. Dichos cargos son catalogados como libre nombramiento. Por su parte, existen 406 cargos de trabajadores oficiales vinculados mediante contratos de trabajo a término indefinido. A 31 de diciembre de 2024 se contaba con 28 vacantes de trabajadores oficiales y 1 de empleo público.

Por otra parte, del personal que trabaja en TRANSMILENIO S.A. el 38,79%* son mujeres y el 61,21%* son hombres. De la planta de personal, el 3,8% de cargos corresponden al nivel directivo, el 0,5% al nivel asesor, el 38% a nivel profesional, el 44% a nivel técnico y el 13% corresponde a asistencial y secretarial conjuntamente.

*Se ajustan datos por revisión de junta directiva.



03

Plan estratégico

TRANSMILENIO S.A., mediante Acuerdo de la Junta Directiva No. 05 de 2024, actualizó el Plan Estratégico con el fin de que la entidad esté alineada con los ejes definidos en el Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá Camina Segura" y conforme al rol funcional definido en el escenario de movilidad actual; este plan tiene una duración y alcance estimado para el periodo 2024-2028.

Misión

Somos los responsables de gestionar el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., en sus componentes troncal, zonal, alimentación y cable, que conecta a las personas con las oportunidades que brinda la ciudad, en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia.

Visión

En el 2028 seremos orgullo de los bogotanos y colombianos por prestar un servicio de transporte público confiable, inteligente e innovador, centrado en las necesidades de los usuarios.

A continuación, se desarrollan los lineamientos corporativos determinados en el Plan Estratégico de TRANSMILENIO S.A., y se presentan los temas adelantados por la entidad que permitieron su cumplimiento durante el año 2024.

3.1 Experiencia de usuario

"Mejorar la experiencia de viaje de la comunidad usuaria del Sistema Integrado de Transporte Público, mediante la implementación de medidas que optimicen la accesibilidad, la confiabilidad y la seguridad del servicio, con el fin de aumentar la satisfacción de las necesidades y expectativas de la comunidad usuaria, fomentando así su fidelización y contribuyendo al desarrollo de una movilidad urbana más eficiente y sostenible."

Articulación con las Obras del Metro de Bogotá

Redistribución de servicios y alternativas de movilidad en el corredor oriental de la Ciudad

En el marco de la ejecución de las obras de construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB, en el año 2024 la Empresa Metro de Bogotá solicitó el cierre de cuatro (4) estaciones de la troncal Caracas del Componente Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP.

De acuerdo con lo anterior, y con el objetivo de mitigar el impacto de los cierres, se llevaron a cabo estrategias de ajustes de los servicios del Componente Troncal con el fin de garantizar las conexiones a los principales destinos de los usuarios y, por otro lado, optimizar la cantidad de buses que circulan por la troncal Caracas durante las obras.

A continuación, se listan los detalles de las estaciones objeto de cierre total:

Estaciones, Fechas y Modificaciones de servicios por inicio de obra de la Primera Línea de Metro de Bogotá - PLMB

Estación cerrada	Fecha de cierre	Modificación
Calle 26	4/05/2024	Adición Calle 34: BK23
Marly	25/05/2024	Adición Av. 39: BH75 y CF19 Adición Calle 57: BH75
Calle 72	13/07/2024	Adición Flores: CF19
Calle 63	31/08/2024	Adición Calle 76: BL18 y BH13 Suspensión: Calle 76: BH27

Fuente: Elaboración propia Subgerencia Técnica y de Servicios, TRANSMILENIO S.A.

Adicionalmente, entre las acciones evaluadas se realizó la modificación de trazado de servicios para disminuir la carga de buses/hora de la troncal. Este fue el caso del servicio CH17 (Portal Suba – Portal Usme), el cual transitaba sobre la troncal Caracas Centro y a partir del 27 de julio del 2024, realiza su recorrido sobre la troncal NQS Central. Este cambio generó modificaciones en otros servicios troncales como:

- **Ruta Fácil 7: Recorte de trazado, ahora opera en la estación Polo para permitir la conexión entre las troncales Suba y Calle 80.**
- **CF19: Cambio de tipología y modificación de horario para fines de semana.**
- **EF32 y CL25: Modificación de horario ampliado para fines de semana.**

Por otra parte, en el Componente Zonal se implementó una ruta circular que permite a los usuarios de la Av. Caracas, entre Calle 57 y Calle 45 y cercanías, conectarse con la Av. NQS, a la estación Universidad Nacional. Esta medida permitió que las estaciones con mayor afluencia de usuarios como es Calle 63 y Marly, pudieran realizar sus viajes sobre la troncal NQS.

De igual manera, se ofrecieron conexiones al Componente Troncal con las rutas zonales existentes, como lo es la ruta A002, para lo cual se implementó un paradero zonal en la Calle 63 con Cra. 12 y se permitió la conexión con la Av. NQS, en las estaciones Campin y Movistar Arena.

Finalmente, el Componente Zonal cuenta con más de 36 rutas que circulan en la zona de influencia afectada por el avance de las obras del Metro y que conectan con los diferentes destinos de la ciudad. Igualmente 16 de dichas rutas, circulan sobre la Cra. 7a y conectan con las troncales del sistema, ofreciendo a los usuarios diferentes opciones mediante el trasbordo.

Gestión articulada

A través del convenio específico con numeración TMSA – CONV2681-23 y numeración EMB 109, se realizó la desinstalación, embalaje, transporte y bodegaje de los equipos SIRCI de las estaciones Calle 63, Calle 26, Calle 72 y Marly, estaciones que salieron de operación para darle continuidad al proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB.

Para el año 2025, se continuará con la gestión articulada para adelantar las labores requeridas de conformidad con el avance de las obras de la PLMB. Adicionalmente, se prevé la puesta en operación de las estaciones que se habilitarán una vez se complete la intervención de la Empresa Metro de Bogotá en el corredor de la troncal de la Caracas.

Finalmente, para el año 2025 se completará el cierre del convenio vigente hasta el mes de febrero. Por otro lado, se está avanzando en la elaboración del nuevo convenio específico con la Empresa Metro de Bogotá, el cual contempla las condiciones para la desinstalación, embalaje, transporte y almacenamiento de los equipos SIRCI, así como su instalación de las estaciones por entregar.

Desarrollo de la Fase VI del Sistema Integrado de Transporte Público

Introducción, contexto y etapas

Los escenarios de entrada de infraestructura para el Componente Troncal del Sistema para los siguientes años, requieren la incorporación de nueva flota que permita operar de manera efectiva estos kilómetros adicionales y garantizar un servicio de calidad y eficiencia en la ciudad.

Es así como la denominada Fase VI del SITP contempla la incorporación de al menos 613 nuevos buses de cero y/o bajas emisiones. En el marco de este proyecto estratégico, el 08 de agosto de 2024, TRANSMILENIO S.A. publicó el Proyecto de Pliego de Condiciones de la Licitación Pública TMSA-09-2024 correspondiente a la Etapa I de la Fase VI, para la adjudicación de un contrato de concesión para la provisión de flota e infraestructura de recarga eléctrica necesaria para su operación.

De esta forma, se previó la adjudicación de un contrato de concesión de provisión de 157 vehículos articulados y 112 vehículos biarticulados de tecnología 100% eléctrica (que iniciaría operación en tres lotes previstos para los meses de febrero y julio de 2026 y enero de 2027), el diseño, instalación y mantenimiento de infraestructura de recarga eléctrica para los Patios El Vínculo, ubicado en Soacha y el Patio Calle Sexta, ubicado en Bogotá, así como de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) no SIRCI, cuyo objetivo es mejorar la calidad del servicio del Sistema TransMilenio, garantizando la seguridad física y operacional tanto de los usuarios como de los prestadores de la operación, así como la experiencia de viaje mediante la divulgación de información institucional, operativa y de servicios.

Cofinanciación de buses eléctricos para la Fase VI del Sistema

Las partidas presupuestales que respaldan la ejecución de la Etapa I de la Fase VI, de acuerdo con las disposiciones previstas en la estructuración, corresponderán a vigencias futuras constituidas en favor de TRANSMILENIO S.A. por parte del Distrito Capital y Vigencias futuras de la Nación, cuyo valor en el contrato de concesión de provisión se determinará con base en la oferta del proponente que resulte adjudicatario del proceso de selección.

Para el efecto, en el año 2024, TRANSMILENIO S.A. inició las gestiones, a través del Distrito Capital, para la disposición de los montos necesarios con el fin de que, en cada fecha de pago mensual de la retribución del concesionario de provisión, se cuente con los recursos suficientes, teniendo en cuenta el escenario base de las vigencias futuras a cargo de la Nación.

Así mismo, durante 2024, TRANSMILENIO S.A., avanzó en la preparación de la solicitud de cofinanciación de la Nación de la Etapa I de la Fase VI, solicitando la cofinanciación de componentes independientes, tales como (i) Vehículos nuevos: 269 buses de tecnología 100% eléctrica; (ii) Infraestructura física: comprende las obras requeridas para el abastecimiento energético de la nueva flota en el Patio Calle Sexta; (iii) Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS). La cofinanciación de la Nación permitiría reducir el déficit del Sistema, al reducir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario y, por tanto, las necesidades del FET, que se cubren principalmente con recursos del Distrito Capital.



Desarrollo del componente técnico

Teniendo en cuenta que los escenarios de entrada de la infraestructura del Componente Troncal se darán de manera gradual entre el 2025 y el 2030, la adquisición y operación de la flota también se debe ejecutar de forma paulatina. Así, la flota prevista para La Etapa I de la Fase VI se ha estimado considerando la entrada en funcionamiento de la Extensión NQS a Soacha en sus fases II y III, la Troncal Alimentadora Avenida Cali y algunos tramos funcionales de la Troncal Alimentadora de la Avenida 68, los cuales mejorarán la cobertura y conectividad de la red troncal, generando diferentes alternativas de viajes para los usuarios.

En la medida en que se pongan en operación los segmentos de los proyectos, TRANSMILENIO S. A. deberá ajustar el diseño operacional de los servicios del Componente Troncal del Sistema, mediante: (i) Diseño de nuevas rutas (ii) Ajuste de frecuencias y paradas y (iii) Extensión o modificación de rutas existentes.

Previendo lo anterior, y para estimar la flota requerida para suplir las necesidades de viajes, en 2024 se evaluaron los escenarios de los diferentes hitos de entrada en operación de nueva infraestructura, a través de escenarios de modelación de transporte con propuestas de ajuste al diseño operacional, teniendo en cuenta las nuevas troncales con sus estaciones, las conexiones operativas que estarán disponibles, y la demanda de usuarios que se generará.

Estructuración jurídica

Durante el 2024, TRANSMILENIO S.A. inició la estructuración de la Etapa I de la Fase VI, la cual estuvo respaldada por un sólido marco normativo el cual garantiza que las inversiones cumplan con principios de sostenibilidad y eficiencia del Sistema. Es así, como se decidió convocar el proceso de selección, de conformidad con lo establecido en las Leyes 80 y 105 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y del Decreto 1082 de 2015, bajo la modalidad de selección de licitación pública.

Bajo esta modalidad de selección, el concesionario debe financiar la adquisición de la flota y la infraestructura de recarga eléctrica necesaria, asumiendo riesgos relacionados con la obtención de financiamiento y la capacidad de repago. De esta forma, el modelo concesional permite generar certeza para la entidad concedente respecto de la cuantía de sus obligaciones. Al fijar los límites superiores e inferiores de los ofrecimientos económicos, TRANSMILENIO S. A. acota el marco de acción de los proponentes.

Beneficios e impactos ambientales

El escenario de reducción estimado para la Etapa I de la Fase VI para los 269 buses articulados y biarticulados de tecnología 100% eléctrica, comparado con un escenario base en el que la flota cumpliría con el estándar mínimo previsto en las normas vigentes (diésel o GNV con estándar de emisión Euro VI), prevé una reducción del 100% de las emisiones de contaminantes locales como material particulado y Óxidos de Nitrógeno durante la operación que asciende a 4,5 TON de CO2 por año, y la reducción en un 90% de emisiones de CO2 que asciende anualmente a 20.458 TON de CO2.

De esta forma, la tecnología 100% eléctrica de la nueva flota, permitirá el cumplimiento de obligaciones derivadas de tratados internacionales suscritos por Colombia, la implementación de normas tendientes al ascenso tecnológico de la flota vinculada a la prestación del servicio y la materialización de objetivos de política pública local y nacional tendientes a la mitigación de los efectos de la crisis climática global. Lo anterior, permitirá (i) capitalizar estrategias de movilización de recursos hacia la financiación verde, lo que abarata el endeudamiento de los proponentes (ii) explotar el mercado de carbono como mecanismo de financiación del SITP y, (iii) generar externalidades positivas para la salud y la calidad ambiental de los bogotanos.

Estructuración económica y financiera

La estructuración económica y financiera del Proyecto contó con la elaboración de estudios de mercado, adelantados durante el año 2024, para el desarrollo del modelo económico y financiero que considera inversiones iniciales significativas en infraestructura y flota. Los estudios de mercado realizados por TRANSMILENIO S. A., se llevaron a cabo según las especificaciones técnicas requeridas para la prestación del servicio, y conforme a estudios realizados para flota eléctrica. Por tanto, la estructuración financiera incluyó la participación de actores públicos y privados.

A partir de supuestos técnicos, operacionales y macroeconómicos, la estructuración económica y financiera del proyecto contempla para el plazo del contrato de provisión de flota, la proyección de los costos, inversiones, así como la determinación de las tarifas de remuneración, teniendo en cuenta las condiciones aplicables y realizando con ello la proyección de ingresos del concesionario de provisión. Lo anterior, con el fin de determinar el valor del contrato, los valores mínimos de capacidad financiera y los valores máximos a tener en cuenta en la evaluación de ofertas en el proceso de selección.

Finalmente, los ingresos del proyecto corresponderán a las vigencias futuras de la Nación y del Distrito. Por su parte, los costos operacionales del proyecto corresponden a la remuneración por provisión de la flota de articulados y biarticulados, y de infraestructura de recarga eléctrica para los Patios El Vinculo y Calle Sexta.

Gestión del Sistema Integrado de Transporte Público

Gestión técnica y analítica del Sistema

Rediseño del sistema, con base en la entrada de nueva infraestructura de transporte en la ciudad.

Actualmente, el sistema de transporte público de la ciudad y la región se encuentra en proceso de expansión, con la entrada en operación de nuevos proyectos se va a modificar la dinámica de movilidad de la ciudad. Por esto, es necesario evaluar los requerimientos de cobertura e integración entre los diferentes modos, para brindar un servicio de calidad y que sea confiable para los usuarios y con ello dimensionar la cantidad de flota necesaria para la operación.

De acuerdo con lo informado por las entidades ejecutoras de las obras, los proyectos estarán disponibles para operación de forma gradual durante los próximos 4 años, en los cortes temporales descritos:

Escenarios de entrada de nueva infraestructura para el Componente Troncal

Escenario	Año- Demanda	Semestre - Oferta	Proyectos
0	2024	SEGUNDO	Av. Caracas completa desde Molinos hasta Portal Usme
1	2026	PRIMER	Escenario 0 más: • Av. Cali desde Av. Villavicencio hasta Soacha • Av. Cali desde Av. Villavicencio hasta Glorieta Américas • UF 1 Av. 68 desde C26 hasta retorno C13 (estación "C19")
2		SEGUNDO	Escenario 1 más: • Fases II y III Soacha • UF 1 Av. 68 - estaciones "Av. Esperanza" y "Calle 13". • UF 3 Av. 68 desde C26 hasta Av. Américas • UF 4 Av. 68 desde Av. Américas hasta Calle 18 Sur • Cable San Cristóbal
3	2027	PRIMER	Escenario 2 más: • UF 5 Av. 68 desde Calle 26 hasta Calle 95
4		SEGUNDO	Escenario 3 más: • UF 2 Av. 68 desde Calle 95 hasta Cr 9 - Conexión en Av. Suba • UF 6 Av. 68 desde Calle 18 sur hasta Autosur • Grupos 1 y 2 Calle 13 desde Puente Aranda hasta Cr 69F • Corredor Verde C 100 hasta C 200. Conexión troncal 68 • Cable Potosí

Escenario	Año- Demanda	Semestre - Oferta	Proyectos
5	2028	SEGUNDA	Escenario 4 más: • **PLM -Calle 13 desde carrera 69B hasta Rio Bogotá**

Fuente: Elaboración propia Subgerencia Técnica y de Servicios, TRANSMILENIO S.A.

Gestión para patios

Se continuó con la gestión interinstitucional con entidades como Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - RenoBo, Terminal de Transporte, Instituto de Desarrollo Urbano- IDU, Secretaría Distrital de Planeación - SDP, Secretaría Distrital de Movilidad- SDM, entre otros, de los proyectos para patios zonales a los que no les fueron asignados recursos en el PDD 2020-2024, que permitirá dar viabilidad en el largo plazo a la implementación de patios zonales definitivos, como los proyectos de Piedra Herrada, San José, Laguna II, Bachué ALO Calle 90, Cerros de oriente; esto, con el fin de gestionar los recursos financieros que permitan su continuidad.

Igualmente, se avanzó con la gestión interinstitucional con el IDU, SDP, SDM, entre otros, a fin de garantizar la permanencia de los patios troncales temporales existentes y en operación ubicados sobre el corredor de la reserva vial de la ALO por la Calle 80.

Finalmente, se remitió al IDU, como entidad ejecutora, los documentos técnicos operacionales y de infraestructura de los patios zonales definitivos San José, Bachué ALO Calle 90, y la ampliación del patio troncal en el predio Laguna II, para el desarrollo de alternativas en prefactibilidad con tecnología eléctrica.

Fortalecimiento del equipo de analítica de datos en el análisis de información para la toma de decisiones técnicas

Con el fin de mejorar los procesos de planeación presente y futura de la infraestructura de soporte (patios), la oferta de servicios y la flota del SITP, se hace necesario contar con la mayor cantidad de información, con altos niveles de calidad y de forma oportuna. Lo anterior, para contar con los datos que soportan técnicamente la toma de decisiones, desde el entendimiento del propio sistema y del territorio.

En este sentido, la Subgerencia Técnica y de Servicios de la entidad (STS), cuenta con un valioso grupo de procesamiento y análisis de la información estadística. Sin embargo, gracias a los avances tecnológicos, el crecimiento propio del sistema y de los grandes volúmenes de información con los que se cuenta en los últimos tiempos, se hizo necesario fortalecer y ampliar el equipo de trabajo y se conformó de esta manera el Equipo de analítica de datos de la STS. El principal objetivo es apoyar la depuración, consolidación y disposición de datos alfanuméricos y espaciales, por medio de herramientas de analítica de datos, modelación, micro simulación y mapeo de la información.

Este equipo se planificó e implementó en el año 2024 y se encarga de gestionar la centralización y unificación de las grandes cantidades de datos históricos provenientes de las más diversas fuentes propias y externas, con el objetivo de explotarla, disponerla y generar valor a partir de procesos de analítica de datos.

Entre los principales logros obtenidos con el equipo de analítica de datos se encuentran los siguientes:

1. Constituir las mesas [Datos TM] e [Información geográfica TMSA]
2. Realizar la reingeniería de información geográfica.
3. Desarrollar el visor geográfico.
4. Desarrollar el tablero de control de encuesta de movilidad 2023.
5. Generación de información base para el modelo asignación de transporte elaborado por la STS, en su escenario base y escenarios proyectados.
6. Construcción de herramienta estratégica de consulta de validaciones del sistema.
7. Se realizaron micro simulaciones de estaciones, intersecciones y portales.

Teniendo en cuenta, los buenos resultados del equipo de analítica, los proyectos que están aún pendientes de implementar y los retos venideros de la entidad, específicamente en el contexto de la planificación de transporte público de Bogotá Región, se plantea continuar avanzando con el robustecimiento del equipo de analítica de datos.



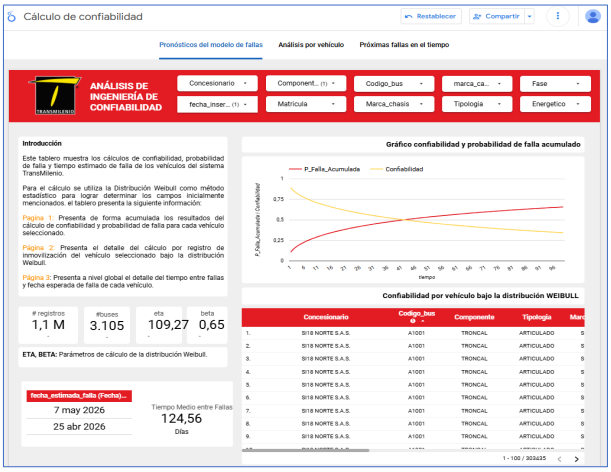
Gestión de flota troncal y de alimentación

Gestión de información y modelos predictivos para el incremento de la confiabilidad en el desempeño de la flota.

La construcción e implementación del Protocolo para el análisis de confiabilidad de buses, supervisados y controlados por la Dirección Técnica de BRT, ha sido un mecanismo implementado por el área de vehículos, que tiene como objeto establecer los lineamientos y el tratamiento frente a situaciones particulares que requieren el desarrollo de diferentes acciones, planes u oportunidades de mejora por parte de los Concesionarios para restablecer las condiciones técnicas de la flota de buses.

En este contexto, dentro de los Criterios de Selección del Protocolo en mención, el mecanismo definió en el desarrollo de análisis de información mediante el uso de modelos predictivos, empleando herramientas de ingeniería de confiabilidad, por medio de la aplicación de distribuciones estadísticas ajustadas al comportamiento de eventos de falla de los buses, en función de la gestión de la información registrada por parte de TRANSMILENIO S. A. y considerando los históricos de fallas reportados en el Sistema de Control de Flota.

Cálculo de confiabilidad



Fuente: Dirección Técnica de BRT

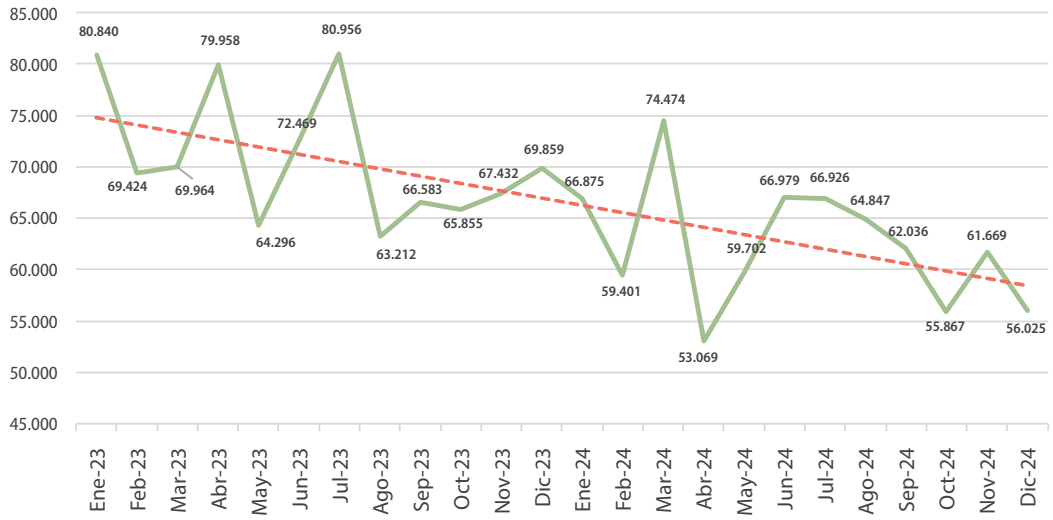
El resultado de este procesamiento fue la construcción de un tablero de confiabilidad, compuesto por tres visualizaciones que permiten segmentar la información según las necesidades particulares del análisis. El modelo predictivo permite relacionar las novedades definidas como fallas técnicas y las demás que generaron varadas efectivas atribuidas a mantenimiento, así mismo genera proyecciones conforme a indicadores en ingeniería de mantenimiento, que evalúan la disponibilidad de la flota y que analizan la duración entre cada uno de los eventos de falla del vehículo.

Con base en lo anterior, desde el área de vehículos y con la implementación del Protocolo de Confiabilidad, han permitido motivar la actualización y modificaciones en los planes de mantenimiento de los Concesionarios, así como en la ejecución de actividades que se encontraban pendientes de mantenimiento, el fortalecimiento de procesos de inspección técnica y la utilización de históricos para diferentes análisis que soportan y reflejan el comportamiento real de flota en la gestión de los concesionarios, de cara al indicador de gestión de mantenimiento Distancia promedio entre varadas -DPV.

Distancia promedio entre varadas – DPV

TRANSMILENIO S.A. supervisa la Gestión del Mantenimiento que realiza cada concesionario de operación sobre los buses vinculados al sistema. Esto, a través, de la medición y el cálculo de la Distancia Promedio entre Varadas-DPV (km/bus varado) dependiendo del desempeño operacional del sistema.

Comportamiento del DPV en el Componente Troncal



Fuente: Dirección Técnica de BRT

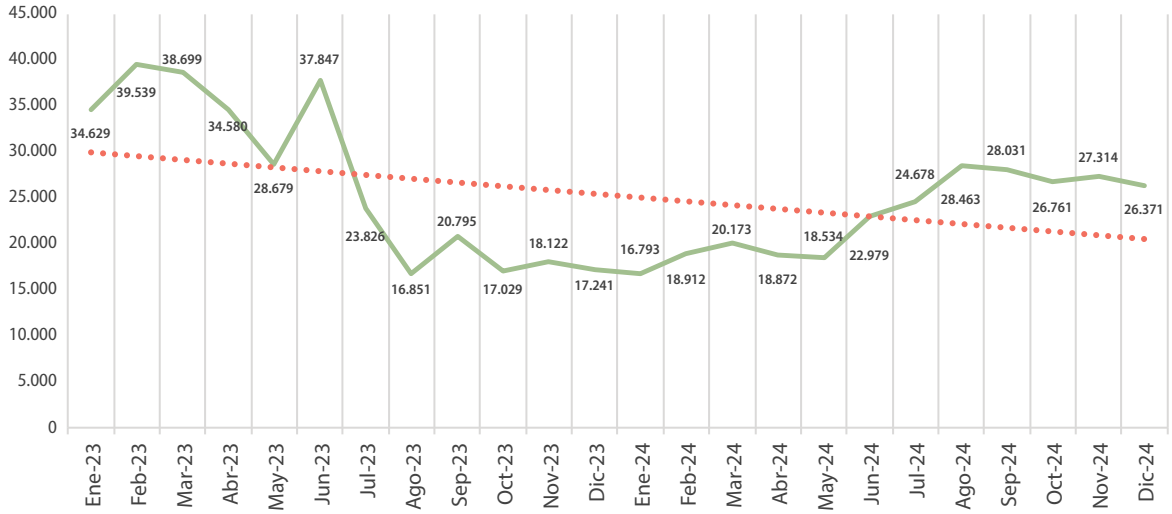
Para el periodo de enero a diciembre de 2024, se registró un DPV promedio de 62.322 km. Así mismo, se observa que la tendencia durante 2024 fue descendente, iniciando con un valor DPV de 66.875 Km (en enero de 2024) y cerrando el año en diciembre de 2024 con un DPV de 56.025 km (cálculo preliminar).

Es importante destacar que, a pesar de la tendencia descendente del DPV durante 2024, en todo caso este indicador se ha mantenido superior a los 33.000 Km y 41.000 Km, equivalentes al valor estándar del DPV, para Fase III y Fase I y II NG respectivamente.

En cuanto al DPV del Componente de Alimentación, en la siguiente gráfica se presenta el comportamiento desde enero de 2023 hasta diciembre de 2024.



Distancia promedio entre varadas sistema - componente alimentador



Fuente: Dirección Técnica de BRT

Se puede observar que, en general, el DPV del Componente de Alimentación ha tenido una tendencia descendente. En enero de 2024 se tuvo un límite inferior con un DPV de 16.793 Km, no obstante, a partir de ese mes, se puede observar la tendencia creciente en 2024, obteniendo valores hasta de 28.463 en el mes de agosto 2024, manteniéndose cerca de dicho valor en los meses de septiembre a noviembre del 2024.

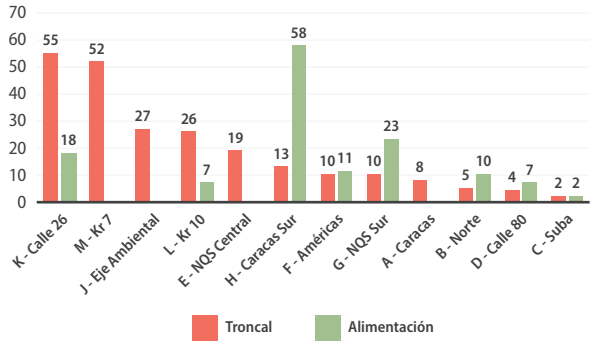
Es importante mencionar que, los valores correspondientes al mes de diciembre de 2024 son preliminares, dado que, actualmente se encuentran en la evaluación del debido proceso, así mismo, se destaca que a nivel Sistema, este indicador a partir de junio de 2024 se ha mantenido superior al nivel crítico para el componente de alimentación, es decir, superior a los 21.000 Km y 22.000 Km, equivalentes al valor crítico del DPV, para Fase III y Fase V respectivamente.

Gestión de recursos para mejora de oportunidad ante novedades operativas y regularidad en los servicios del Componente Troncal

La Dirección Técnica de BRT de TRANSMILENIO S.A., a través del Centro de Control, frente al cumplimiento de la operación diaria, con apoyo de personal en vía, técnicos de cámaras y con el equipo de supervisores, así como la tecnología dispuesta para la labor, supervisa y controla la operación durante los 7 días de la semana de 89 servicios troncales, 10 duales y 105 alimentadoras y 17 urbanas de protocolo, dichos servicios operan con buses biarticulados (1260), articulados (576), padrones duales (260) y alimentadores (893). El área de control de BRT, a diario, logra mantener la operación del sistema troncal y de alimentación, pese a los diferentes factores que la afectan (accidentes, buses varados, bloqueos, congestión, deficiencias y limitaciones operativas), y que, de no ser atendidos oportuna y adecuadamente, pueden generar contingencias de escala Distrital y generar un impacto negativo para la seguridad.

En el desarrollo de las diferentes manifestaciones del año 2024 se evidencia que la afectación en el Sistema en los componentes troncal y de alimentación, ha sido del 96%[2], sin poder garantizar flujo de vehículos en los diferentes corredores viales para la prestación del servicio, se tuvo una afectación de 457 horas para el Componente Troncal y 566 horas para el Componente de Alimentación.

Bloqueos y manifestaciones – Afectación zonas por componente



Fuente: Dirección Técnica de BRT

Contrastando la afectación de puntos de impacto por componente y zona, Alimentación en zonas de H Caracas sur, G NQS Sur y Troncal Zona K Calle 26, M Kr 7 y J eje Ambiental, fueron las zonas más afectadas en términos de interrupción en la prestación del servicio.

En el transcurso de la vigencia se puso en marcha la digitalización de los controles de paso en vía, la captura se realiza a través de un desarrollo dentro del aplicativo Vision BRT. La finalidad del proyecto es mejorar la regularidad en los servicios troncales, tener un mejor control sobre la flota y hacer medición del desempeño de los supervisores de fuerza operativa que se encuentran en vía. El proyecto inició con un piloto en tres portales del sistema (Suba, Dorado y 20 de Julio) y actualmente ya el registro se está haciendo en todos los portales del sistema.

Adicionalmente, en el aplicativo Web -VISION BRT- se creó con una funcionalidad que permite identificar los puntos del Sistema en donde se presenta alguna reducción de velocidad significativa en la flota, generando alarmas automáticas que pueden ser configuradas en los equipos de cómputo que sean necesarios, para poder tener un mensaje mediante notificaciones de Windows.

2 Hasta el día treinta (30) de noviembre, contando con la medición del último mes de 2024 a mediados de enero de 2025.

Una vez se detecta la alarma, desde el Centro de Control de TRANSMILENIO S. A., se activa el direccionamiento de recursos al punto (personal en vía o recomotos[3]) y se verifica con la flota en servicio para identificar posible causal de la novedad, luego se reporta la novedad al Centro de Gestión de Tráfico de la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, para que se tenga conocimiento de la situación y se proceda con la gestión correspondiente, se inicia con las acciones de regulación y contingentes necesarias para atender la novedad y mitigar el impacto puntual y sobre todo el Sistema.

Desde el Centro de Gestión de Movilidad (CGT) se verifica la novedad, para confirmar si se tiene reporte de algún tema puntual, se mantiene comunicación constante con TRANSMILENIO S. A., para confirmar la novedad que origina la alarma de velocidad y toma acciones contingentes para mitigar el impacto y solventar la situación particular. De acuerdo con la novedad, se activa el direccionamiento de recursos al punto para gestionar el control del tráfico mixto en la zona afectada o para la atención directa de accidentes o bloqueos. Se hace seguimiento al impacto que la novedad pueda tener en otros puntos o zonas de la ciudad.

Gestión de Flota Zonal

Ajuste de Oferta Zonal - eficiencias operacionales

El proceso de Kilómetros Eficientes Zonal es a través del cual se gestiona la optimización y mejora del componente zonal del sistema. Consiste en unas mesas de trabajo semanales, entre las diferentes áreas de la Entidad.

Para el período de enero a diciembre de 2024, se implementaron 198 cambios, de los cuales predominan cambios de flota y trazado. En el siguiente cuadro se presenta el resumen por tipo de cambio.

3 Su función es solucionar rápidamente cualquier situación que afecta la circulación de los articulados en los carriles exclusivos, movilizándose en motocicletas.

Mejoras Operacionales - enero a diciembre de 2024

Código	Nombre	Cantidad
PIR	Cambio de cabecera	3
TRZ	Cambio de trazado	114
COP	Cambios operacionales	4
PRG	Cambio de programación	24
FLT	Cambio de tipología o ajuste de flota	34
NUE	Nueva ruta	9
SUS	Suspensión de servicio	10
Total		**198**

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios

En ese sentido, al cierre 2024, la demanda mensual del componente Zonal ha promediado 50,8 millones de validaciones por mes, lo que representa un incremento del 4,4% en comparación con año anterior. Este crecimiento se concentra principalmente en los meses de febrero, abril, mayo, julio, agosto y octubre, que registraron validaciones superiores a los 51 millones por mes.

En cuanto a la demanda en día hábil típico (DHT), se han registrado aproximadamente un promedio de 2,02 millones de validaciones diarias, superando en un 3,86% el año pasado. Además, la hora pico (06:00-07:00) ha registrado en promedio cerca 202 mil validaciones, mostrando una evolución positiva con un incremento del 3,5% en comparación con el año anterior. Esta evolución positiva se atribuye entre otros factores a la introducción de nuevas rutas y la optimización del servicio.

Por otra parte, con la finalidad de reducir el déficit que ha venido acumulando el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), desde el área de la Dirección Técnica de Buses se propuso una optimización de oferta mediante el ajuste de horarios, para lograr un uso eficiente de los recursos. En síntesis, se establecieron criterios para racionalizar la oferta, caracterizando los viajes objeto de suspensión mediante el análisis de validaciones históricas. La propuesta fue presentada y aprobada por los comités Técnico y Directivo de Kilómetros Eficientes.

El ajuste abarcó 15 concesionarios y 65 rutas, resultando en la reducción de 1.151 expediciones y 34.156 kilómetros semanales. Según estimaciones de la DTB, se espera generar ahorros al FET por aproximadamente $117 millones de pesos semanales y $6.500 millones de pesos anuales.

Adicionalmente, se desarrollaron análisis de oferta para periodos estacionales con reducciones de kilometraje programado:

- Semana Santa: 10-11%
- Vacaciones escolares: 8-11%
- Receso escolar octubre: 7-8%
- Vacaciones fin de año: 7-20%

El objetivo principal fue optimizar la programación, correspondiendo al comportamiento real de la demanda y a las necesidades de los usuarios.

Diseño y puesta en producción de herramientas para la toma de decisiones en el Centro de Control de la operación zonal

Se adelantó un diagnóstico de necesidades de los roles de gestión del centro de control, lo que permitió priorizar y desarrollar herramientas con apoyo del equipo de analítica de datos. Durante 2024, se produjeron dos grupos de herramientas:

Herramientas de apoyo para seguimiento de rutas:

- Cumplimiento de Flota OnLine
- Desfases de Intervalos OnLine
- Reporte y Registro de Manifestaciones
- Supervisión de cambios de ruteros

Herramientas para mejoramiento de procesos:

- Asignación de personal a puestos de trabajo
- Seguimiento de desfases de tiempos de ciclo
- Indicadores de Gestión del Centro de Control
- Validación de eliminaciones por congestión vehicular

Se espera que estas herramientas generen un impacto positivo en el seguimiento de rutas y mejoren el servicio a los usuarios. Se planea establecer métodos para medir su impacto, basándose inicialmente en encuestas de satisfacción.



Diagnóstico, diseño conceptual e implementación indicadores de flota

Durante 2024, la Dirección Técnica de Buses desarrolló una propuesta conceptual y metodológica para medir indicadores de uso de la flota, incorporando el ciclo de vida de la calidad y las desviaciones entre la operación y la programación.

Se diseñó un esquema de medición que introduce el concepto de "factor de utilización", superando los sesgos de mediciones tradicionales. Este desarrollo proporciona un criterio de análisis para evaluar el desempeño técnico y económico de los concesionarios, utilizando métricas basadas en placas utilizadas y tiempo de uso de cada vehículo.

El objetivo principal es determinar las brechas entre la programación y ejecución de los activos, así como su impacto en la calidad del servicio. Se implementaron tablas en bases de datos donde se disponen las diferentes métricas de indicadores de flota programada, flota referente Contractual y medidas de utilización de flota.

Algoritmo de estimación de orígenes y destinos

En 2024, el algoritmo para estimar matrices de origen-destino del SITP experimentó avances significativos en la adaptación a nuevas fuentes de datos de la bodega institucional y en la estandarización de tablas resultantes.

Las mejoras permitieron generar resultados para 76 fechas del año 2023 y 92 fechas del año 2024, cubriendo días hábiles, sábados, domingos y festivos, con aproximadamente 10 millones de registros distribuidos en tres tablas:

- Matrices de viajes expandida
- Matrices expandidas de Orígenes-Destinos
- Perfiles de carga rutas zonales

Los resultados han facilitado análisis tácticos y operacionales para evaluar impactos de ajustes en rutas zonales, validar la carga de buses en puntos críticos, y desarrollar un proyecto de modelo de rutas adaptado específicamente a domingos y festivos.

Diagnóstico de acción vacío de limitación y reglas de intervalos para los despachos

El análisis del grupo de analítica de la Dirección Técnica de Buses identificó dos oportunidades de mejora en la regulación y control de rutas:

1. Acción de regulación "vacío de limitación":
   - » Es la acción más común en el centro de control
   - » Su uso genera impactos negativos para el servicio y sostenibilidad del sistema
   - » Su suspensión podría reducir el déficit en $74 millones de pesos (76% de reducción)
2. Cumplimiento de intervalos de despacho:
   - » Aproximadamente 7,5% de los despachos no cumple los lineamientos del Manual de Regulación y Control
   - » Incumplimientos se deben a limitaciones tecnológicas y de supervisión
   - » Estos viajes generan efectos nocivos para el servicio

A partir de este diagnóstico, se están evaluando mecanismos de mitigación apoyándose en herramientas tecnológicas y mejoras de procesos.

Migración de la herramienta de control de flota para Fase V.

En el marco de los Otrosíes 20, 21 y 22, del Contrato de Concesión 001 de 2011[4], en cabeza de la Dirección de TIC, se desarrolla e implementa por parte del Concesionario Recaudo Bogotá, el proyecto de mejoras y nuevas funcionalidades del sistema de control de flota denominado FMS Mejorado.

En relación con el componente zonal, durante el 2024, se ha venido realizando la migración gradual de las rutas que conforman este componente, con la premisa de migrar inicialmente aquellas las concesiones de las Unidades Funcionales (Fase V,) cuyo control y programación se encuentra en cabeza del Ente Gestor. Dentro de este proceso se destacan los siguientes hitos:

- 17 de enero de 2024: Inicio operación ruta piloto HH710
- 12 de febrero de 2024: Puesta en producción Unidades Funcionales de la zona Fontibón (25 rutas, 704 vehículos)
- 12 de agosto de 2024: Puesta en producción Unidades Funcionales zonas, Usme, Perdomo y Suba Centro (44 rutas 1117 vehículos)

A partir del análisis de los resultados obtenidos de la migración de las Unidades Funcionales, en los diferentes componentes de la plataforma del FMS Mejorado, se contempla que una vez esta plataforma se encuentre estabilizada a nivel operativo, así como, a nivel de reportes de información y se realice la migración de un grupo de rutas piloto de Fase III, cuyos resultados de evaluación darán la base para definir el avance de la migración gradual de las concesiones que conforman esta fase del Sistema.

4 Contrato de recaudo

Análisis para la actualización de valores de referencia de la Fase III (Evaluación Integral de Calidad - Evaluación de mínimos requeridos)

En seguimiento a los acuerdos de los Otrosíes de 2019 entre TRANSMILENIO S.A. y los concesionarios de la Fase III, durante 2024 se trabajó en la actualización de valores de referencia para la Evaluación Integral de Calidad (EIC).

Mediante mesas de trabajo, se revisaron aspectos fundamentales como:

- Período de referencia.
- Estado y edad de la flota.
- Recursos de reposición de concesionarios.
- Desempeño operacional.
- Segregación del indicador de gestión de mantenimiento.

Los resultados principales fueron:

- Solo el 24% de los valores de referencia tuvo variaciones.
- Incremento en los indicadores de cumplimiento de servicios (ICS) y distancia promedio entre varados (DPV).
- Nuevos valores de referencia entrarán en vigencia a partir del segundo semestre de 2025.

Para la etapa definitiva (período T4), se mantendrán los mismos valores "Estándar" y "Crítico", eliminando el valor "Mínimo Puntuable".

Se espera que esta actualización genere un aumento en el desempeño operacional y, consecuentemente, en la satisfacción de los usuarios del Componente Zonal del SITP.



Permanencia de los Valores del Índice de Conductas Operacionales

Se respaldó la continuidad de los valores de referencia del Índice de Conductas Operacionales (ICO) para el periodo T3, fundamentales en la Evaluación Integral de Calidad (EIC) del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Los análisis estadísticos demostraron que modificar los valores críticos del ICO no generaría variaciones significativas en los puntajes o clasificaciones operativas. Esta conclusión, junto con la incorporación de tecnologías avanzadas y el fortalecimiento del control de infracciones, permitió mantener los valores existentes. La conservación de los valores de referencia del ICO asegura una evaluación justa y consistente del desempeño operacional, fortaleciendo los pilares de calidad y sostenibilidad del SITP.

Análisis de concepto para criterios de extensión de vida útil Flota Fase III

Durante 2024, la DTB elaboró un concepto técnico para evaluar la posible extensión de vida útil de los vehículos de la Fase III, considerando que cerca del 63% de la flota estaría próxima a cumplir su vida útil entre 2025 y 2026.

El análisis se basó en:

- **Procesamiento de datos de caracterización de flota, varados y productividad**
- **Evaluación técnica y económica de costos nivelados de oferta**
- **Revisión de documentos contractuales y normativos**

Como resultado, se generó una recomendación para la extensión de la vida útil que requiere el cumplimiento simultáneo de dos criterios:

1. **Confiabilidad: Estándares de desempeño de varadas**
2. **Productividad: Kilometraje promedio de vehículos con vida útil remanente**

Esquema de oferta de servicio para eventos artísticos y de entretenimiento

Bogotá ha sido sede de eventos artísticos y de entretenimiento con alto nivel de reconocimiento internacional y la decisión de la Alcaldía Mayor fue apoyar a las personas que asisten a dichos eventos, con alternativas de transporte público. TRANSMILENIO S. A. inició con un piloto para el Festival Estéreo Picnic que, después de muchos años, volvía a realizarse en Bogotá. El piloto se diseñó y coordinó con el empresario del evento y contó con su apoyo en logística, señalética, entre otros. El esquema se diseñó bajo dos premisas:

1. **Cuidar la seguridad de los usuarios con un esquema operativo que les permitiera la evacuación del Parque Simón Bolívar y la llegada segura a lugares donde pudieran completar su viaje a casa.**
2. **Cuidar los costos de operación y lograr un balance con la tarifa pagada por los usuarios.**

En el primer piloto se diseñaron tres rutas zonales saliendo del Parque Simón Bolívar, a partir de las 10:30 pm hasta finalizar la evacuación, y una ruta de BRT saliendo de la estación Salitre El Greco, a partir de las 3:00 am. Se contó con apoyo del concesionario Recaudo Bogotá durante el día del evento, con énfasis en el horario de evacuación. El trabajo con el empresario (Páramo) fue indispensable para organizar la operación, facilitar una salida especial del parque hacia el abordaje de las rutas, contar con vallas y señalética que guiaran a los usuarios, así como, con un equipo de 75 personas para cuidar el abordaje y para hacer cumplir el PMT que permitió la operación de la flota. El piloto se desarrolló con éxito.

Para el concierto de Karol G se diseñó una operación basada en las mismas premisas, con evacuación desde el Estadio El Campin. Se diseñaron dos rutas zonales, una hacia el norte y una hacia el sur. La logística a cargo del empresario no funcionó como estaba previsto. El mayor aprendizaje fue la necesidad de tener una buena coordinación con los empresarios de manera que se cuiden los usuarios y se pueda prestar un servicio en las mejores condiciones posibles.

Fecha	Evento	Personas Movilizadas	% de Aforo
marzo, 2024	Festival Estéreo Picnic	11.200	8%
abril, 2024	Conciertos Karol G	5.026	6%
julio, 2024	Conciertos Morat	11.928	9%
sept, 2024	Festival Cordillera	7.091	11%

Actualización del Modelo de Asignación de Transporte de la Entidad

El modelo estratégico operacional del SITP, integra los componentes, troncal, zonal y de cable para evaluar su desempeño en el escenario base del año 2023. Así mismo, los objetivos de la actualización del modelo corresponden a la necesidad de un mayor detalle en la estimación de demanda y flota, la integración de nuevas infraestructuras, y la optimización de las condiciones de operación para responder a las necesidades de movilidad y cobertura, actuales y futuras.

Teniendo en cuenta que se necesita un mayor nivel de detalle en la estimación de demanda por estación y por flota, el modelo estratégico

operacional, al ser una herramienta avanzada para la simulación de proyectos específicos, permite analizar el impacto de nuevas infraestructuras y ajustes operacionales en los principales corredores y tramos de la ciudad. A través del modelo, es posible evaluar cómo estos cambios afectarán los niveles de demanda y las condiciones de operación en los distintos servicios que componen el sistema de transporte.

A continuación, se presentan los avances, logros y desafíos en la actualización del modelo de asignación de transporte, incluyendo su impacto en la planeación y gestión del sistema de transporte público de Bogotá.



Logros

- El proceso de calibración del modelo de transporte refleja de manera fiable las condiciones reales de operación, validando así la precisión de la calibración. En la siguiente figura se relaciona la curva de calibración.
- La herramienta de modelación permitió la evaluación de dos proyectos estratégicos para la ciudad. El primero, para la cofinanciación de la provisión de flota eléctrica para la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Público; el segundo, el proyecto de estimación de necesidades de flota troncal y zonal para el mediano plazo operacional.

Avances

- Fortalecimiento del equipo técnico de modelación de la Subgerencia Técnica y de Servicios con talento altamente capacitado.
- Implementación y automatización de procesos para la extracción y procesamiento de datos desde la bodega SAE, así como de la parametrización de elementos que hacen parte de la estructura general del modelo.
- Optimización de flujos de trabajo entre Analítica de Datos y Modelación para soportar decisiones en tiempo real.

Finalmente, durante 2025 será de vital importancia trabajar articuladamente con la Secretaría Distrital de Movilidad para garantizar la sincronización en futuros desarrollos, así como seguir en el avance de la automatización de procesos para reducir tiempos de análisis y mejorar la capacidad predictiva del modelo, junto con la evaluación e integración de nuevas infraestructuras viales y de transporte en horizontes temporales futuros.

Gestión Cable Ciudad Bolívar

Pacto de Cumplimiento TransMiCable Ciudad Bolívar (Estructuración, niveles de servicio, mesas de socialización)

El 24 de agosto de 2023 se interpuso Acción Popular contra TRANSMILENIO S. A., la Operadora Distrital de Transporte - ODT (La Rolita) y la Alcaldía Mayor de Bogotá, por la suscripción del contrato interadministrativo que otorgó la operación del Cable de Ciudad Bolívar (TransMiCable) a La Rolita.

El 25 de abril de 2024, el juez competente ordenó a TRANSMILENIO S. A. iniciar y adelantar el trámite del proceso de selección objetiva para la adjudicación del contrato de operación de TransMiCable en Ciudad Bolívar.

El 26 de junio de 2024, TRANSMILENIO S. A. presentó al Juez la propuesta de pacto de cumplimiento para mitigar los eventuales riesgos en la prestación del servicio de TransMiCable, ante un posible fallo a favor del accionante.

El Juez 47 Administrativo del Circuito de Bogotá, aceptó la propuesta de Pacto de Cumplimiento, presentada por TRANSMILENIO S. A., la cual había sido concertada y firmada el 31 de julio de 2024 por los intervinientes en el proceso, la Alcaldía Mayor, la ODT (La Rolita), Doppelmayer y líderes de la comunidad de Ciudad Bolívar.

Con este Pacto de Cumplimiento se garantiza la prestación del servicio de TransMiCable de Ciudad Bolívar de manera continua e ininterrumpida, en condiciones de calidad, seguridad y oportunidad. El pacto, requerirá proceder con una terminación anticipada y organizada del contrato actual con la ODT, que coincidirá con la puesta en marcha del nuevo contrato de operación.

Con la aprobación del Pacto de Cumplimiento, TRANSMILENIO S.A. tendrá que desarrollar las siguientes actividades:

a. **Contratar la estructuración integral del nuevo proyecto de operación de TransMiCable.**
b. **Abrir el proceso de selección objetiva para la contratación del nuevo operador.**
c. **Adjudicar y firmar el nuevo contrato de operación del TransMiCable de Ciudad Bolívar.**
d. **Firmar el acta de inicio con el nuevo operador, culminar la etapa preoperativa y firmar el acta de terminación del Contrato Interadministrativo de Operación con la ODT.**

Adicionalmente TRANSMILENIO y la ODT en 2024 iniciaron la planeación de las mesas de socialización con la comunidad de Ciudad Bolívar, sobre el proceso de implementación del Pacto de Cumplimiento, las cuales se mantendrán a lo largo de todo el proceso.

De esta forma, TRANSMILENIO S.A., en articulación con el Sector Movilidad, iniciará la estructuración de un nuevo contrato de operación para TransMiCable que será adjudicado en un proceso de selección objetiva, transparente y conforme a la normatividad vigente, bajo los más altos estándares técnicos, jurídicos y financieros. El Pacto fue suscrito con miras a la protección del patrimonio público, atendiendo a los principios de contratación estatal aplicables.

La ODT respetará los contratos laborales suscritos con sus empleados y, mediante un trabajo organizado y transparente, velará por la estabilidad de sus trabajadores directos hasta el momento en el que se termine el contrato vigente, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Durante 2024 y conforme a lo ordenado en el juzgado se realizaron reuniones de seguimiento con periodicidad trimestral, las cuales continuarán hasta la culminación del contrato.

Contratación del estructurador del futuro contrato de operación y mantenimiento del TransMiCable Ciudad Bolívar

En el marco del pacto de cumplimiento de la Acción Popular No. 2023-00403, se adelantó la contratación del estructurador (técnico, financiero y legal) del futuro contrato para la operación y mantenimiento del Sistema TransMiCable de Ciudad Bolívar.
Para ello, se tramitó el concurso de méritos No. TMSA-CM-005-2024 cuyo objeto es: "Contratar la consultoría para llevar a cabo todas las actividades necesarias para realizar la estructuración integral del contrato para la operación y mantenimiento del Sistema TransMiCable de Ciudad Bolívar."

En ese sentido, en el mes de septiembre de 2024, se publicaron los prepliegos y demás documentos del proceso de selección. Posteriormente, en octubre se publicaron los pliegos de condiciones definitivos y, en noviembre, se llevó a cabo el cierre del concurso de méritos. Así, a la fecha de cierre se recibieron 5 ofertas que se recogen a continuación:

No.	Nombre de Proponente
1	Unión Temporal TransMiCable Estructuración 2024
2	Consorcio CC Cable Bolívar
3	UT D&O ISTC Cables
4	Consorcio AG Ciudad Bolívar
5	Consorcio Estructuración TransMiCable

Una vez evaluadas las ofertas, la entidad publicó el informe de evaluación definitivo el 19 de diciembre y ese mismo día se publicó el acto de adjudicación al Proponente Unión Temporal TransMiCable Estructuración 2024. El contrato de consultoría – a ejecutar en el 2025- tendrá una duración de 8 meses y culminará con la adjudicación del contrato de operación y mantenimiento del TransMiCable de Ciudad Bolívar.

Desempeño TransMiCable Ciudad Bolívar

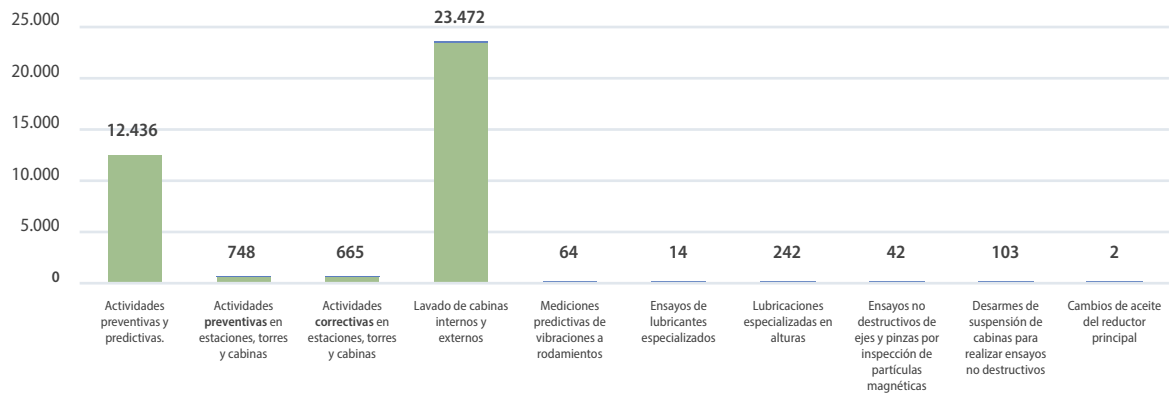
El proyecto de TransMiCable, ha tenido un impacto positivo en alrededor de 80.000 residentes de Ciudad Bolívar, mejorando significativamente la experiencia de transporte. La demanda de usuarios durante el 2024 presentó valores en promedio de 24.500 usuarios en un día típico hábil, registrándose un promedio de 660.000 validaciones totales al mes en las cuatro estaciones (Tunal, Juan Pablo II, Manitas y Mirador del Paraíso). Al interior de la entidad se han articulado actividades, desde cada uno de los componentes, entre las cuales se encuentran las siguientes:

- Desde la Dirección Técnica de Infraestructura, se hizo seguimiento a los niveles de desempeño en los componentes de aseo y mantenimiento a la infraestructura. En el año 2024 se hizo apertura de un total de 18 indicadores de aseo y 133 indicadores de mantenimiento a la infraestructura, los cuales han sido atendidos por la ODT, demostrando un factor de calidad y nivel de servicio categorizado en un buen desempeño para estos dos componentes.
- La supervisión contractual también incluyó la implementación de un plan integral para el mantenimiento, monitoreo y actualización de los sistemas operativos y plataformas tecnológicas. Este esfuerzo se realizó en colaboración con la Dirección de TIC, con el objetivo de estabilizar la operación y administración de la ODT como operador del sistema TransMiCable.
- La gestión realizada en el año 2024 bajo la supervisión contractual de los sistemas tecnológicos de control fue crucial para asegurar el correcto funcionamiento y la eficiencia del transporte masivo. Se logró a través de la implementación de estrategias de actualización, mantenimiento de la infraestructura tecnológica y la gestión adecuada de usuarios, datos y comunicación. Todo esto, respaldado por la Dirección de TIC y el plan integral de mantenimiento permitió consolidar una operación efectiva y segura. Esto fue fundamental para la evolución del sistema de cable, asegurando un mantenimiento adecuado y la gestión de datos en armonía con las necesidades operativas.

- Ahora bien, a nivel del desempeño del Plan Estratégico de Atención al Usuario y Comunicaciones, en el año 2024 se contó con un (1) punto de atención con línea telefónica y correo electrónico para la recepción de PQRS y atención al usuario, donde se recibieron 33 registros entre trámites y requerimientos ciudadanos.
- Con respecto al componente de gestión social, se ejecutaron 90 acciones de fortalecimiento, participación ciudadana y control social, 30 espacios de articulación interinstitucional, 29 acciones pedagógicas en cultura TransMiCable y 33 iniciativas ciudadanas en temáticas de arte y cultura. Finalmente, para el componente de responsabilidad social se han realizado 35 sensibilizaciones al personal de la operación en temas de vocación de servicio y 10 alianzas estratégicas para fortalecer la responsabilidad social.
- A nivel de seguridad, se realizaron inspecciones verificando los servicios de vigilancia, obteniendo un indicador de cumplimiento óptimo. En materia de evasión del pago, se corroboraron las labores del personal de vigilancia privada disuadiendo los evasores, efectuando la retroalimentación sobre la efectividad las acciones del protocolo anti-evasión, disminuyendo el índice de 18,33% en el primer semestre a un 6,33% en el segundo semestre de 2024.
- Finalmente, con relación a la seguridad vial y emergencias, se garantizó el seguimiento sobre las medidas preventivas y/o correctivas ante cualquier incidente o novedad identificada, a los equipos de rescate y simulacros de emergencia de rescate vertical, efectividad de los procedimientos y capacidad de respuesta, promoviendo el desarrollo del Plan de Gestión de Riesgos y Desastres, que incluye estrategias específicas para abordar situaciones críticas.

Respecto al mantenimiento del componente electromecánico, se realizó la supervisión a las obligaciones establecidas en el contrato 2671-23, así como a las obligaciones correspondientes a los contratos de mantenimiento 2700-23 y 1236-24 para mantenimientos especiales suscritos con Doppelmayer Colombia, logrando la ejecución de las inspecciones especiales de 37.500 horas y de cada 9.000 horas de operación, las cuales la Entidad contrató con el fabricante del sistema. Así mismo, es importante resaltar otras actividades de mantenimiento que fueron ejecutadas durante el 2024, las cuales se indican en la siguiente gráfica:

Actividades de mantenimiento ejecutadas durante el 2024 por la ODT.



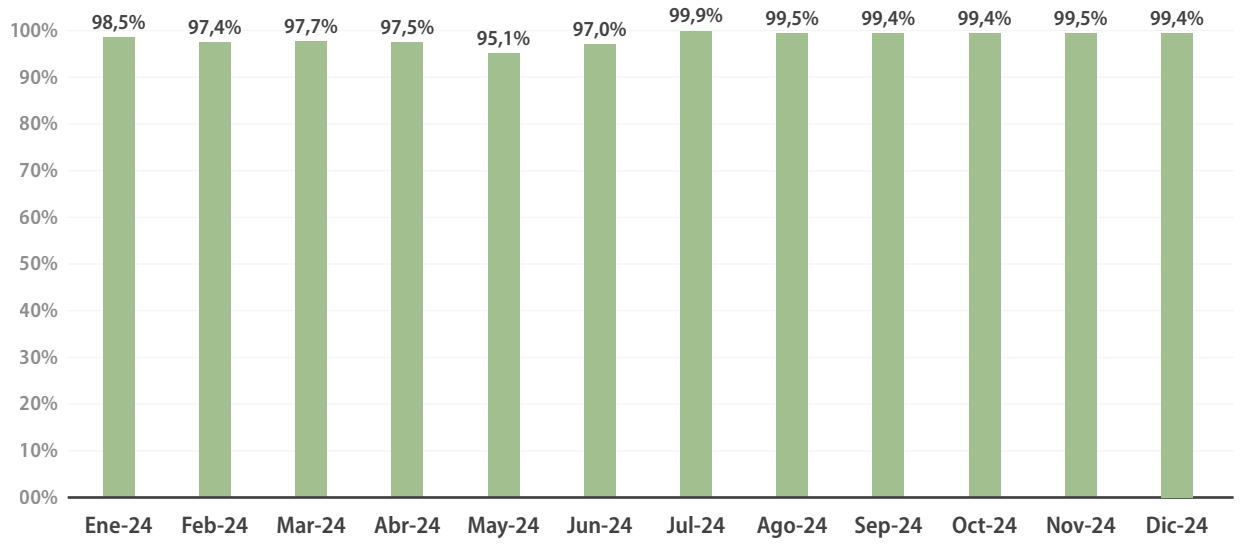
Fuente: Dirección Técnica de BRT

Disponibilidad TransMiCable Ciudad Bolívar

El Indicador de disponibilidad del sistema - Dj, determina el porcentaje de las horas previstas (programadas) para la operación en las que efectivamente se presta servicio. A continuación, se presentan los niveles de disponibilidad del TransMiCable de Ciudad Bolívar durante el año 2024.

Entre enero y diciembre de 2024 la disponibilidad del Sistema TransMiCable se mantuvo mayor al 95% y con un valor promedio de 98,4%.

Disponibilidad del Sistema TransMiCable



Fuente: Dirección Técnica de BRT

Futuras líneas de cable (Potosí y San Cristobal)

Cable Aéreo San Cristóbal

Se ejecuta con recursos IDU, desde la dirección técnica de infraestructura se ha acompañado al IDU en la revisión y ajuste de los diseños finales, emitiendo observaciones que aseguran el cumplimiento de los requisitos para la operación y el mantenimiento del sistema. Este cable conectará el portal 20 de Julio con las estaciones La Victoria y Altamira. Las principales características del proyecto son:

$341.838.822,92	Inversión IDU
9 min. 50	Tiempo de recorrido
21,6 km/h	Velocidad
144	Cabinas
4.000 pax/h/sentido	Capacidad del sistema
22	Torres
2,8 km	Longitud total del Cable

El componente de Gestión Social de la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones realizó las siguientes actividades en torno al proceso de adecuación del Cable de San Cristóbal:

- Caracterización social de la zona de influencia – ficha técnica.
- Acompañamiento en 3 recorridos técnicos por las obras en desarrollo por el equipo de gestión social de Transmilenio junto a equipo social de la interventoría IDU 1319 de 2023.
- 4 recorridos sociales al TransMiCable de Ciudad Bolívar con comunidad de San Cristóbal para reconocimiento.
- Acompañamiento a 20 instancias de participación locales, donde se informó la ciudadanía en las generalidades del proyecto.
- Se realizo el proceso de elección de los nombres de las estaciones ubicadas en los barrios la victoria y Altamira.
- Participación en ferias de servicios locales, brindando información del proyecto.
- 5 jornadas de personalización de tarjetas TuLlave con las van de Recaudo Bogotá.
- Con el fin de generar conocimiento, sentido de pertenencia y corresponsabilidad en torno al TransMiCable de San Cristóbal, sus equipamientos complementarios, el desarrollo urbano y la movilidad sostenible, se realizaron las actividades de pedagogía que se relacionan:

  1. 6 actividades lúdicas de TransMiChiquis en colegios públicos priorizados, con información del proyecto.
  2. 4 intervenciones en articulación con el equipo social de la interventoría del contrato IDU 1319 de 2023 en colegios priorizados para el proyecto.

Cable Aéreo Zona Norte Ciudad Bolívar – POTOSÍ

Este proyecto consiste en un sistema de transporte aéreo tipo monocable desenganchable que mejorará la movilidad en la localidad de Ciudad Bolívar, conectando a los usuarios desde el Portal Sur del Sistema TransMilenio, con el barrio Potosí. Tendrá estaciones intermedias en los barrios Tres Reyes y Santa Viviana. Actualmente se encuentra en etapa de diseños y desde TRANSMILENIO S. A. se ha realizado seguimiento técnico a los diseños que se adelantan por parte del IDU, para garantizar que se cumpla con los estándares de seguridad y operación requeridos. . Actualmente el porcentaje de avance es 86,20%.

Las recomendaciones emitidas por las áreas técnicas de la entidad se han realizado de manera oportuna, contribuyendo a fortalecer los esquemas básicos y los diseños preliminares del proyecto. Las principales características del proyecto son:

$570.799 millones	Inversión IDU
3.306 m	Longitud total del Cable
4.000 pax/h/sentido	Capacidad del sistema
110	Cabinas
10/cabina	Personas sentadas



Infraestructura del Sistema

Mejora de la infraestructura existente

Puertas automáticas

Con la instalación de puertas automáticas se ha evidenciado una mayor percepción de seguridad de los usuarios, la mitigación del fenómeno de evasión y mejoras en la infraestructura del sistema.

	Estaciones
248* **Puertas instaladas 2024**	**148 Puertas** en las Estaciones Calle 85, Virrey, Calle 106, Av. Primero de Mayo, Country Sur, San Diego.
	100 Puertas Convenio IDU Estaciones Nariño, CAD, Molinos, Ricaurte, Universidad Nacional, Puente Largo, Campiña 1 vagon y Danubio

Se publicó la Licitación Pública No TMSA-LP-06-2024 para contratar el suministro, instalación y mantenimiento de puertas automáticas deslizantes de dos y cuatro hojas y equipos ITS y complementarios para estaciones del componente BRT del sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá D.C., del cual fue adjudicado el lote 1 bajo el contrato CTO1627-24 por un valor de $18.701.031.503. Con este contrato se instalarán 174 nuevas puertas en las siguientes estaciones: Hortua, Fucha, Restrepo, Quiroga, Calle 40 sur, Consuelo, Concejo Memoria, Concejo de Bogotá y Ciudad Universitaria.

Por otra parte, se publicó la Licitación Pública TMSA-CM-06-2024, para contratar la Interventoría para los contratos de suministro, instalación y mantenimiento de puertas automáticas deslizantes de dos y cuatro hojas y equipos ITS y complementarios para estaciones del componente BRT del sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá D.C, proceso que fue adjudicado por la suma de $ 1.819.199.992.

*Se ajusta dato por revisión de junta directiva.

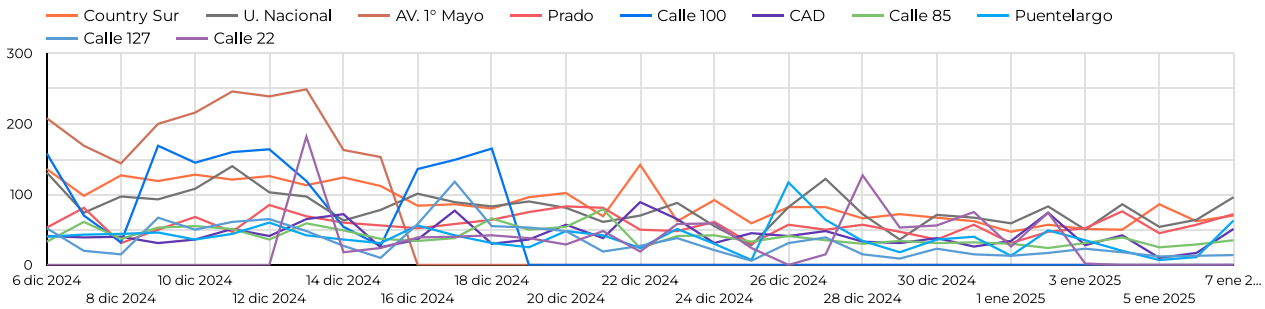
Adicionalmente, se contrató el mantenimiento, soporte y funcionalidad de las puertas automáticas deslizantes de dos y cuatro hojas, equipos ITS y complementarios entregados por el IDU y aquellos cuya etapa de mantenimiento y soporte original fue finalizada y su interventoría por un monto de $11.989.751.263.



Ahora bien, a lo largo del año 2024, desde el componente tecnológico de puertas, se dio continuidad al proceso de supervisión del contrato de interventoría 1289-21, con el fin de gestionar el cumplimiento a los términos contractuales establecidos en el anexo técnico de ITS. Así mismo, se logró la puesta en funcionamiento de 12 estaciones adicionales en el marco de las obras llevadas a cabo por el IDU, para un total general de 40* estaciones activas y plenamente funcionales.

Se llevó a cabo el despliegue del proyecto doble antena, que permitió mejorar considerablemente la efectividad de la sincronía del sistema Bus-Estación, para la demanda de apertura y cierre de puertas. De otra parte, se realizó permanente verificación del comportamiento de los eventos de obturación de botón local, con el fin de determinar entre las áreas supervisoras, el modo de funcionamiento y operación de este, a fin de prevenir eventos de evasión.

Tablero accionamiento botón local



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Por otra parte, teniendo en cuenta el objetivo de satisfacer las necesidades de la entidad en cuanto a los sistemas de control y monitoreo de las puertas automáticas, así como, fomentar procesos de mejora continua que optimicen la experiencia del usuario, desde la Dirección de TIC se apoyó y orientó las actividades de gestión y supervisión del componente de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) en el proyecto de renovación de puertas automáticas en las estaciones del sistema TransMilenio.

Despliegue y pruebas de puertas automáticas en estación



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

La implementación de estos sistemas ITS en el transporte público ofrece diversos beneficios, destacándose la mejora en la experiencia del usuario, dado que permiten una gestión más eficiente del tráfico, facilitando la optimización de rutas y la reducción de tiempos de espera, lo que resulta en un servicio más confiable y accesible. Esto no solo fomenta el uso del transporte público, sino que también beneficia a toda la comunidad.

Desde el área de tecnología de la entidad, se ha llevado a cabo un seguimiento técnico detallado de la implementación de estaciones y la adición de puertas automáticas, supervisado por la interventoría del proyecto, el cual ha permitido evaluar los indicadores tecnológicos de ITS, mostrando el éxito en la construcción y el aprovechamiento de datos del sistema, para la toma de decisiones por parte de los supervisores del proyecto. Así mismo, se realizaron visitas de campo a las estaciones para evaluar el funcionamiento de las puertas automáticas.

Un aspecto importante de este proyecto es la gestión de datos, que se ha convertido en un elemento innovador para la mejora de la calidad del servicio. A través del análisis de datos enviados al Centro de Gestión (CDEG), se ha logrado construir bases de datos que facilitan la explotación de información necesaria para una gestión eficiente.

La implementación de puertas automáticas en las estaciones de TransMilenio, ha representado un avance significativo en el uso de tecnología y el aprovechamiento de datos de los sistemas ITS. Estas puertas no solo mejoran el flujo y la seguridad de los pasajeros, sino que, al estar integradas con los sistemas de monitoreo, permiten la recopilación de información en tiempo real sobre el movimiento y comportamiento de los usuarios. Gracias a la transmisión de datos al CDEG, se ha optimizado la planificación y gestión del servicio.

El impacto durante el año 2024, logrado mediante el seguimiento contractual y la propuesta de acciones de mejora, mostró un aumento el porcentaje de éxito en la sincronización del sistema Bus-Estación con las nuevas puertas automáticas a un 99,4%. Además, se desarrollaron e implementaron tableros de control que proporcionan información sobre el comportamiento de sincronización y el accionamiento de botones, facilitando así la toma de decisiones basadas en estadísticas precisas. Por otra parte, se avanzó en la estructuración técnica para llevar a cabo la contratación del servicio de soporte y mantenimiento del sistema Bus-Estación (RFID), en la vigencia 2025, en estaciones troncales del sistema, como apoyo a los equipos complementarios de las puertas automáticas.

Para el año 2025, se pretende adelantar la capacitación del personal de la Dirección Técnica de Seguridad en el uso de la nueva plataforma para la apertura y cierre remota de las puertas, así como, asegurar la calidad de los datos sobre el monitoreo de las puertas, lo cual es esencial para la toma de decisiones y garantizar la sincronización de todos los componentes del ITS y la conectividad a internet de las estaciones, para prevenir incidentes de vandalismo.

Barreras perimetrales

En el año 2024 se instalaron barreras perimetrales en 21 estaciones del sistema. Con esta intervención se logró un total de 91 estaciones con barreras perimetrales, el cual equivale al 65,5% de estaciones del sistema, quedando un pendiente de 48 estaciones por ejecutar equivalente a un 34,5%.

	Estaciones
Barreras perimetrales instaladas en 21 estaciones en 2024	Pepe Sierra, Cra. 43 - Comapan, Tygua San José, Guatoque - Veraguas, Prado Veraniego, Calle 127, CDS Carrera 32, Alquería, NQS Calle 30A Sur, NQS Calle 38 Sur, Sevillana, Hortua, Venecia, Mandalay, Niza Calle 127, Las ferias, Centro memoria, Boyacá, Santa Isabel, Suba Tv. 91, Suba - Calle 116, Calle 127.

Mantenimiento de infraestructura del sistema

Con respecto al mantenimiento del sistema, para el año 2024 se desarrollaron las siguientes actividades:

- **Mantenimiento rutinario mensual de 22 ascensores**
- **Mantenimiento rutinario bimensual de 22 plantas eléctricas**
- **Mantenimiento rutinario mensual de 148 bombas en el componente hidráulico y eléctrico**
- **Mantenimiento rutinario mensual del sistema de ventilación de la estación Museo Nacional y Patio de la Hoja.**

Dentro de las acciones de mantenimiento correctivo se realizaron las siguientes:

- **Retiro de cielo raso y cambio de iluminación por herméticas, cielos rasos y el cambio de iluminación por herméticas en 59 estaciones ubicadas en las troncales Calle 26, Caracas Sur, Norte, NQS Central, Calle 80 y NQS Sur.**
- **Instalación de 5.401 nuevas lámparas tipo LED T8, con cubierta difusora de 18 W de 1.200 MM y se hizo el retiro de 4.397 m2 de cielo raso metálico.**
- **Demarcación peatonal de estaciones, demarcación vial en portales, renovación en la de la troncal Norte desde la estación calle 85 hasta el terminal donde se realizaron entre otras las siguientes actividades:**
- **Reemplazó de información al usuario: Ruteros de vigas por ruteros de 25,5 x 25 y Traslado de porta mapas**
- **Retiro de tomacorrientes de los vagones, desmontar y retirar corazas y cableado de puertas antiguas y cables colgando sin usos en vagones.**

Adicionalmente se realizó la renovación del Portal Norte en donde se desarrollaron las siguientes actividades: Pintura de la estructura de acceso al portal, limpieza de los vidrios de las ventanas de la oficina por la parte exterior, mantenimiento a la iluminación de lámparas fundidas y parpadeantes, reposición de zócalos ausentes en rampas, reposición de cintas antideslizantes deterioradas en escaleras, fijación y pintura de módulos divisorios

entre plataforma troncal y alimentadores o cambio por celosías u otro tipo de división, temporizar el encendido de la lámpara del túnel, entre otras.

Dentro de las actividades representativas del Portal Norte, está la fabricación de las celosías para reemplazar los nichos publicitarios de las plataformas 1 y 2, actividad que fue ejecutada al terminar la vigencia

Paraderos TransMizonal

Como parte de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Distrital "Bogotá camina segura" 2024-2027, se encuentra la de lograr el mejoramiento de las condiciones de 600 paraderos del SITP; por esta razón, desde la Dirección Técnica de Infraestructura, se vio la necesidad de garantizar la accesibilidad de paraderos en la ciudad, dentro de los parámetros de seguridad y accesibilidad en el espacio público donde se debe contar con señales podo táctiles que orienten y alerten a las personas con discapacidad que hacen uso de los paraderos en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte y la información, así como de las vías públicas, y otras instalaciones interiores y exteriores asociadas al Sistema

Por lo anterior, se prepararon los documentos para contratar el suministro e instalación de elementos para el mejoramiento de quince (15) paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, a cargo de TRANSMILENIO S. A", esta meta será continua hasta lograr el mejoramiento de la infraestructura de los 600 paraderos en el año 2027.

Mejoramiento y ampliación de estaciones actuales

TRANSMILENIO S.A. gestionó los recursos requeridos para continuar con la ejecución del proyecto, durante la vigencia 2024 se efectuó el recibo de la infraestructura relacionada con la ampliación de cuatro (4) estaciones, así: i). Universidad Nacional - Troncal NQS Central, puesta en operación el 27 de abril de 2024; ii). Ricaurte (NQS) - Troncal NQS Central, puesta en operación el 22 de junio de 2024; iii). Puentelargo, puesta en operación el 09 de noviembre de 2024 y vi) Ampliación Campiña-Troncal Suba, puesta en operación el 14 de diciembre de 2024.

De otra parte, se continúa realizando por parte TRANSMILENIO S. A. el seguimiento a la ejecución de la ampliación de las estaciones Olaya, Socorro, Campiña (nuevo vagón), Calle 187 y Terminal.

Con base en los propósitos de la Entidad, actualmente que se enfrentan retos significativos en el proyecto tales como la capacitación del personal de la Dirección Técnica de Seguridad en el uso de la nueva plataforma para la apertura y cierre remota de las puertas, así como asegurar la calidad de los datos sobre el monitoreo de las puertas, lo cual es esencial para la toma de decisiones y garantizar la sincronización de todos los componentes del ITS y la conectividad a internet de las estaciones, para prevenir incidentes de vandalismo.



Expansión de la infraestructura (Nuevos corredores troncales y cables)

Proyectos Nuevos

Troncal Avenida Carrera 68

Por parte de la Dirección Técnica de Infraestructura, se ha realizado el seguimiento y acompañamiento al IDU para la construcción de esta troncal, emitiendo observaciones que aseguran el cumplimiento de los requisitos para la operación y la ejecución presupuestal de los contratos asociados.

El proyecto contempla la construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio de la Avenida Carrera 68, desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur, para un total de aproximadamente 17 kilómetros. Este corredor contará con 20 estaciones nuevas, 1 estación trasladada, 4 conexiones operacionales directas (Av. Suba, Calle 26, Avenida Américas y Autopista Sur), 5 retornos operacionales y 13 TransMibici con capacidad de 1260 cupos. Esta troncal corresponde a una de las troncales alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB.

Como parte de la gestión adelantada, desde TRANSMILENIO S. A. se han gestionado los recursos financieros que permitan garantizar la ejecución total del proyecto, el cual cuenta actualmente con un avance de ejecución del 58,25% de los 9 tramos contratados, el tramo 5 comprendido entre Av. Esperanza y la Calle 46 finalizó el mes de septiembre de 2024, cuyas obras permiten la conexión operacional de la troncal Calle 26 con la troncal Av. 68 en ejecución.

Para este proyecto TRANSMILENIO S. A., tramitó en 2024 la reprogramación de la Vigencias Futuras por valor de $1,7 billones, con el fin de armonizar la ejecución actual frente a la disponibilidad de recursos requeridos en cada vigencia para la ejecución de las obras.

Troncal Avenida Ciudad de Cali

El proyecto contempla la construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio del corredor Avenida Ciudad de Cali, desde la Avenida Circular del Sur hasta la Avenida Manuel Cepeda Vargas, siendo este el tramo 1 de la troncal Av. Ciudad de Cali. Su longitud aproximada es de 7,4 kilómetros. Este corredor contará con 8 estaciones y 3 retornos operacionales. El proyecto corresponde a una troncal alimentadora de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB.

Como parte de las actividades adelantadas, se han gestionado los recursos financieros que permitan garantizar la ejecución total del proyecto, el cual cuenta con un avance de ejecución del 76,43, de los 4 tramos contratados, el tramo 1 comprendido entre Av. Circunvalar del sur y la Avenida Bosa finalizó el mes de septiembre, el cual cuenta con tres (3) estaciones nuevas para el sistema, taquillas externas y tres TransMibici con capacidad de 509 cupos.

Para este proyecto desde TRANSMILENIO S. A., tramitó en el 2024, la reprogramación de las Vigencias Futuras por valor de $231 mil millones, con el fin de armonizar la ejecución actual frente a la disponibilidad de recursos requeridos en cada vigencia para la ejecución de las obras.



Troncal Calle 13

El proyecto contempla la construcción para la adecuación al Sistema TransMilenio de la Calle 13, desde Puente Aranda (Carrera 50) hasta el límite occidental del Distrito con el Río Bogotá en una longitud de 11,4 km, contará con 13 estaciones sencillas, 1 estación cabecera y un patio eléctrico con capacidad para 106 buses biarticulados.

Para este proyecto se adelantaron las gestiones correspondientes para garantizar los recursos financieros que permitan la ejecución de las obras, la adquisición predial, el traslado de redes, entre otras. Durante el 2024 se adelantó la etapa de pre-construcción de los lotes 1 y 2 que se encuentran en ejecución, así mismo, se realizó la actualización de los lineamientos para la estructuración de los lotes 3 al 6 y el patio eléctrico, que se encuentran pendientes para su contratación.

Para este proyecto se tramitó en 2024 la reprogramación de las Vigencias Futuras de los lotes en ejecución por valor de $795 mil millones, con el fin de armonizar la ejecución actual frente a la disponibilidad de recursos requeridos en cada vigencia para la ejecución de las obras.

Troncal Carrera Séptima

Para la Troncal Carrera Séptima, se proyectó la construcción desde la calle 24 hasta la calle 200, divido en 3 tramos; sin embargo, la licitación de los tramos 1 y 2 fue revocada. Por lo que se construirá el tramo 3 entre las calles 99 y 200 y el patio portal, con una extensión de 11,6 km 15 estaciones, 1 patio portal, 1 conexión operacional en la calle 100 y 3 retornos operacionales en las calles 11, 134 y 167D. Este tramo del corredor se ejecuta por medio de 3 lotes, que se distribuyen de la siguiente manera:

- **Lote 1: De la calle 99 a la 127, se ejecuta mediante el contrato de obra IDU1739-2023, cuenta con 4 estaciones, las intersecciones de la calle 100 y la 127. A inicio de noviembre del 2024 se realizó una adición a la etapa de pre-construcción por un periodo de 3,5 meses, por lo que el inicio de la construcción se tiene programado para febrero de 2025 y la finalización en febrero de 2028.**
- **Lote 2: De la calle 127 a la 183, se ejecuta mediante el contrato de obra IDU1727-2023 cuenta con 8 estaciones, las intersecciones de la calle 134 y la 147. A inicio de noviembre del 2024 se realizó una adición a la etapa de pre-construcción de 5 meses, por lo que el inicio de la construcción se tiene programado para marzo de 2025 y la finalización en septiembre de 2027.**
- **Lote 3: De la calle 183 a la 200, incluyendo el patio portal, se ejecuta mediante el contrato de obra IDU1740-2023 cuenta con 3 estaciones, las intersecciones de la calle 183 y la 200. El contrato actualmente se encuentra suspendido hasta el 05 de febrero de 2025, debido a temas inherentes de aprobación de acueducto y trámites ambientales.**

Para este proyecto TRANSMILENIO S. A., tramitó en 2024 la reprogramación de la Vigencias Futuras de los lotes en ejecución por valor de $1,5 billones, con el fin de armonizar la ejecución actual frente a la disponibilidad de recursos requeridos en cada vigencia para la ejecución de las obras.



Extensión Troncal Caracas

El proyecto contempla la construcción de la Extensión de la Troncal Caracas desde la Estación Molinos hasta el Portal Usme, en una longitud de 3,8 km, incluye la construcción de los carriles del sistema TransMilenio y mixtos, construcción de un puente peatonal a la altura de la estación Molinos, y la implantación de tres estaciones:

- Estación Alimentadora Molinos, nueva, en funcionamiento desde el 01 de julio de 2023
- Estación BRT Molinos se desmonta la estación BRT existente y se construye una nueva, en funcionamiento desde el 30 de enero de 2024
- Estación BRT Danubio, nueva, en funcionamiento desde el 02 de noviembre de 2024
- El proyecto finalizó el 11 de septiembre de 2024

Patio Troncal La Reforma

Como parte de la adecuación del Sistema TransMilenio en la extensión troncal Caracas desde el Portal Usme hasta la Estación Danubio, se construyó el Patio La Reforma, el cual cuenta con capacidad para 136 buses, 92 articulados y 44 biarticulados, zonas administrativas y de mantenimiento. Este patio será el segundo de la Concesión 688 de 2018.

Desde la Dirección Técnica de Infraestructura, se ha realizado la gestión y seguimiento al desarrollo de los contratos de obra e interventoría para la construcción del mencionado patio, ejecutados por los contratistas seleccionados por el IDU.

El patio cuenta con un área útil de 47.786 m2, el acceso para articulados se hará a través de un paso a desnivel el cual se desprende de la calzada derecha de la Avenida Boyacá, esta calzada genera un empalme a nivel con la plataforma del patio. El patio cuenta con parqueaderos para articulados y biarticulados, 10 cárcamos para mantenimiento y dos para latonería y pintura, zona para lavado exterior, un área de inspección visual, posteriormente se dispone del espacio para la estación de servicio con cuatro surtidores en dos isletas, además se proyecta el espacio para el área administrativa, área ambiental, sistemas de bombeo y tanques para zona de lavado y planta de tratamiento de aguas.

El proyecto fue entregado por TRANSMILENIO S. A. al concesionario SOMOS U S.A.S., el 18 de diciembre de 2024 con acta firmadas por las partes, para que SOMOS U realice las adecuaciones contractuales.

Gestión del sistema interoperable de recaudo SIR[5]

Diseño conceptual

Se alcanzaron los objetivos definidos, los cuales tienen como marco de referencia el Decreto 168-23 "Por medio del cual se crea el Sistema Interoperable de Recaudo para el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones" y el Convenio Interadministrativo 1505-23 suscrito entre TRANSMILENIO S. A., la Secretaría Distrital de Movilidad y la Agencia Analítica de Datos de la Ciudad "Ágata", para obtener el Diseño Conceptual del SIR. Dentro de los principales productos obtenidos se tienen: La información de seguridad y el mapping del medio de pago "TuLlave", el cual permite su Interoperabilidad con el nuevo SIR y la Hoja de Ruta para las siguientes etapas del proyecto.

- La construcción del Diseño conceptual implicó la recopilación de Información necesaria para estructurar el SIR, a través de reuniones con diferentes organizaciones como: la Empresa Regiotram, la Autoridad de transporte de Barranquilla, la empresa SONDA proveedora tecnológica de la solución de transporte de la ciudad de Cartagena, la autoridad de Ciudad de México D.F., la autoridad del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (Autoridad Única de Transporte), con el equipo directivo de Siemens - Soluciones MaaS, con la empresa NXP que es uno de los fabricantes de la tarjeta TuLlave. Con la empresa T-Money para revisar alternativas involucradas en la transición de

5 Sistema Interoperable de Recaudo

TuLlave a una tarjeta de ciudad; con la organización PROBOGOTA en la preparación de los talleres destinados vincular a expertos internacionales y otras ciudades en el tema de Interoperabilidad; con el Banco de la República analizando la intersección de su Sistema Bre-B (Sistema de pago de bajo valor) y el SIR.

- Así mismo, la coordinación y participación en mesas de trabajo, talleres con diferentes actores de la Empresa Metro, SDM y TRANSMILENIO S. A., para revisar los documentos entregados por Ágata relacionados con los documentos de diseño conceptual del SIR.

Con el actual concesionario SIRCI y su aliado tecnológico, se coordinó y participó en reuniones con el equipo de TRANSMILENIO S. A. y SDM, buscando validar la entrega de componentes relacionados con la interoperabilidad y un modelo de pruebas del mapping.

Definición técnica del estándar de interoperabilidad y del sistema central

En el marco del proyecto del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR), se realizó la definición técnica del estándar de interoperabilidad y el sistema central de compensación. Por esto, se coordinaron mesas de trabajo con directivos y el equipo técnico de TRANSMILENIO S. A., la Empresa Metro y la SDM, con el objetivo de hacer planeación, revisión y ajustes de estrategia integral para la contratación del SIR. En dichas mesas de trabajo se analizaron los documentos elaborados para el Estudio de mercado del estándar de interoperabilidad, sustentándolos y ajustándolos con las recomendaciones que aplicaban. Así mismo, con el apoyo de PROBOGOTA, se realizaron mesas de trabajo con la SDM para definir las hipótesis sobre el nuevo Sistema SIR que se implemente en Bogotá y que incluya los diferentes componentes que hagan parte del SITP.

Por otro lado, se realizó el estudio de mercado para la construcción del estándar de interoperabilidad y de acuerdo con las recomendaciones de los expertos del Banco Mundial y del mercado, se cambió la estrategia y se unificó en uno solo los tres procesos en construcción como parte de la estructuración del nuevo Sistema Interoperable de recaudo de Bogotá. Para ello, se inició el estudio de mercado para "Diseñar, desarrollar, implementar y operar el Estándar de Interoperabilidad del "SIR", junto con la metodología de verificación de su cumplimiento, además de diseñar, desarrollar, implementar y operar el Sistema Central de Compensación de Recaudo".

De otra parte, se apoyó la planeación del proyecto global del SIR, el cual cobija el Sistema Interoperable de Recaudo, así como los proyectos que se clasifican como ITS SIRCI y no SIRCI y los componentes asociados.

Por lo anterior, el año 2024 fue significativo para el SIR, ya que se avanzó y fortaleció la definición del diseño conceptual, logrando el cierre del Convenio Interadministrativo Marco de Colaboración No. 1505-23 entre TRANSMILENIO S.A., la Secretaría Distrital de Movilidad y la Agencia de Analítica de Datos y el cierre del CTO 2712-23, cuyo objeto fue el Diseño del Modelo Conceptual del SIR, logrando la entrega de siete (7) productos fundamentales para el diseño detallado del SIR.

Se concluye con respecto al Proyecto del SIR, los siguientes y grandes hitos que se definieron para el proyecto y que deberán ser ejecutadas en el año 2025 como complemento a las acciones adelantadas en el año 2024:

- Desarrollar el Estudio de Mercado que fue iniciado en noviembre del 2024, aclarando las dudas de los diferentes participantes, analizando las observaciones y ajustando los documentos técnicos según sea necesario.
- Avanzar con la contratación del citado proceso, para lo cual se deberán adelantar los temas requeridos en términos contractuales, documentales y presupuestales.



Así mismo, los operadores de recaudo, de manera complementaria al Sistema Central de Compensación (SCC), será necesario desarrollar las acciones del proceso relacionado con la contratación de quienes operarán sobre los corredores del Sistema TransMilenio, actuales y nuevos, las rutas del SITP y el Metro, según las definiciones institucionales.

Emisor de tarjetas

Será necesario desarrollar, de manera preliminar, las acciones relacionadas con el proceso de emisión de los diferentes medios de pago definidos en el Estándar de Interoperabilidad, para que soporten la transición del actual medio de pago TuLlave. De manera particular, durante 2025, se deberán desarrollar las acciones encaminadas a dejar las condiciones para que durante el año 2026 se adelanten los procesos de contratación de dicho Emisor.

Red de recarga

Será la encargada de proveer diferentes medios y canales de acceso a los usuarios para que puedan adquirir o recargar sus medios de pago incluidas las Tarjetas Inteligentes Sin Contacto -TISC y cuentas de transporte para el uso del servicio. Dicha red incluirá puntos físicos, opciones digitales como aplicaciones móviles y plataformas en línea, asegurando la disponibilidad y accesibilidad para que los usuarios mantengan saldo en sus medios de pago, buscando con ello, optimizar la experiencia del usuario, reducir filas y tiempos de espera y promover un uso más eficiente del sistema de transporte. Durante 2025, se deberán desarrollar las acciones encaminadas a dejar las condiciones para que durante el año 2026 se adelanten los procesos de contratación.

Sistema de control de flota:

Durante el año 2025 se deberán adelantar las actividades tendientes a definir la mejor estrategia a seguir para garantizar que TRANSMILENIO S.A. continue gestionado y operando la flota del Sistema.

Sistema de información al usuario:

En el año 2025, se deberá definir la mejor estrategia para la transición del actual Subsistema que hace parte del contrato de concesión SIRCI 001-2011.

Gestión ITS NO SIRCI en flota

Seguimiento ITS NO SIRCI en flota

La renovación tecnológica ha sido un gran reto, debido a las diferentes interpretaciones del concepto por parte de los Concesionarios troncales, por lo cual se han extendido los plazos, evaluando propuestas que contienen un alto nivel de complejidad técnica y jurídica.

Por lo anterior, se materializaron los planes de renovación de los Concesionarios BMO en 440 vehículos y Somos U (Lote 1) en 153 vehículos y para el caso específico de SI18 Norte y SI18 Calle 80, se acordó el replanteamiento de los tiempos de ejecución de las actividades relacionadas con esta renovación, quedando para la vigencia 2025 su ejecución.

Esta renovación tecnológica ha servido para mejorar las condiciones actuales en referencia a la calidad de datos generados por los ITS No SIRCI,

no obstante, se identifica que el cambio exclusivo de equipos no es propiamente la mejor solución, por lo que se llegó a un entendimiento al interior de la Entidad sobre la necesidad de replantear y proponer alternativas diferentes, en futuros procesos de provisión de flota con implementación de ITS no SIRCI.

Adicionalmente, se llevaron a cabo las actividades de seguimiento que permitieron verificar el cumplimiento de las obligaciones de cada uno de los Concesionarios, en el marco del Anexo ITS, tales como, actualización de inventarios, verificación de mantenimientos preventivos y correctivos, validación de la correcta transmisión de datos al centro de gestión y un 100% de avance respecto a las verificaciones de las funcionalidades del equipamiento ITS no SIRCI a bordo de la flota zonal, con corte del 31 de diciembre de 2024, lo cual ha permitido garantizar que las funcionalidades y requerimientos establecidos estén disponibles para el 100% de los usuarios internos y externos.

Centro de Gestión - CDEG

El gran reto asumido por el equipo de especialistas del CDEG durante el año 2024, fue apoyar la etapa transicional hacia un modelo de soporte básico gestionado internamente por el equipo "In-House" de TRANSMILENIO S.A., planteando mejoras en la plataforma a nivel de servicios de Google Cloud Platform (GCP) y Smart Helios enfocadas a su estabilización y optimización, mediante diferentes iniciativas y proyectos relacionados con actualizaciones en los módulos existentes, desarrollos de nuevas funcionalidades y ajustes en las configuraciones de los componentes y servicios de GCP requeridos por la migración implementada al nuevo Broker IoT de Clear Blade.

Estos esfuerzos lograron estabilizar los ambientes de QA (ambiente de pruebas) y Producción del CDEG, además de reducir os costos mensuales de la plataforma (disminución acumulada alrededor de 110 millones de pesos) y del consumo de soporte contratado con su proveedor SKG Tecnología, escalando únicamente los requerimientos de casos que requerían su atención y desarrollo, para los cuales se estableció conjuntamente metodologías de preestimación y estimación de horas a ejecutar bajo la modalidad de bolsa de horas por demanda.



Estabilización y Operación de ITS NO SIRCI en flota

Es importante el impacto en el desarrollo de los ITS, logrando el paso al ambiente de producción del CDEG para los 406 vehículos de los Concesionarios de Operación ZMO Fontibón III y ZMO Fontibón V, los cuales eran los únicos de la Fase V que no habían surtido este paso por motivos propios de los Concesionarios. Entre los esfuerzos que permitieron la consolidación de este logro, se incluyen las 21 mesas técnicas de trabajo, adicional al seguimiento cotidiano, brindando mayores espacios de verificación y validación sobre su implementación, así como, la habilitación de la presentación de pilotos con al menos 4 versiones de software beta que permitieron dar la madurez técnica esperada, evidenciando que la totalidad de los 21 eventos, las 10 alarmas y las 2 tramas periódicas se generaran de acuerdo con lo establecido.

Finalmente, el trabajo colaborativo entre el Ente Gestor y estos Concesionarios permitió asegurar el envío de datos de calidad al CDEG para poder continuar con la implementación de soluciones de analítica y desarrollo que apoyen la gestión operativa. Así mismo, se contempló calculará el Indicador del componente ITS de la EIC/ETIC, de acuerdo con el Manual de Niveles de Servicios, a partir del mes de diciembre de 2024.

Gestión SIRCI

Subsistemas SISU, FMS y de Recaudo

Subsistema SISU

Se llevó a cabo la verificación de los procesos tecnológicos, centrándose en el funcionamiento de la herramienta OTRS V6 - OTOBO, para asegurar su conformidad con los requisitos establecidos en el contrato de concesión del sistema de información del subsistema de información y servicio al usuario (SISU).

Entre los logros alcanzados se destacan, el análisis exhaustivo de la funcionalidad del sistema, utilizando las credenciales proporcionadas por el Concesionario para acceder a la URL https://helpdesk.rbsas.co/otobo/index.pl; la consolidación de la información del subsistema de atención al usuario, garantizando la consistencia en la asignación de números de ticket; y el seguimiento a las respuestas del Concesionario del SIRCI registradas en la herramienta de mesa de ayuda, asegurando que las soluciones ofrecidas se alineen con los problemas reportados.



Subsistema control de flota (FMS)

Mediante el otrosí 22 del 14 de junio de 2024 al Contrato SIRCI, por una parte, se logró definir la metodología para entrega y recepción a satisfacción, por parte del Ente Gestor, de los requerimientos de las fases I y II del proyecto de mejoras al sistema de control de flota (FMS Mejorado), permitiendo que la remuneración al Concesionario SIRCI sea de manera progresiva, de acuerdo con aquellos que se reciban en estado "exitoso" o "exitoso con observaciones", así como también la definición de los criterios técnicos de aceptación de la información que dará la pauta para culminar la migración de la totalidad de la flota del SITP al FMS Mejorado, a través del documento de métricas "CRITERIOS MÍNIMOS DE MEDICIÓN DE CONSISTENCIA DE DATOS PARA AVANCE EN EL PROCESO DE MIGRACIÓN AL FMS MEJORADO" .

Por otra parte, con corte al 31 de diciembre de 2024, se han registrado avances durante la etapa de "ajustes" con el fin de estabilizar y puesta a punto el FMS Mejorado, entre otros, los siguientes:

1. En alrededor de 10 mesas técnicas se definió, junto con las áreas usuarias del sistema, el Concesionario SIRCI y su integrador tecnológico, el documento de métricas " CRITERIOS MÍNIMOS DE MEDICIÓN DE CONSISTENCIA DE DATOS PARA AVANCE EN EL PROCESO DE MIGRACIÓN AL FMS MEJORADO". Con base en este documento acordado entre las partes, se realizarán los ajustes a todos los reportes asociados a kilometraje en el FMS.
2. En alrededor de 15 mesas técnicas se definió junto con las áreas usuarias del sistema, el Concesionario SIRCI y su integrador tecnológico, el documento de "Ajustes y mejoras asociadas al cálculo de Kilometraje", con base en este documento acordado entre las partes se realizarán los ajustes a todos los reportes asociados a kilometraje en el FMS.
3. En alrededor de 8 mesas técnicas se definió junto con las áreas usuarias del sistema, el Concesionario SIRCI y su integrador tecnológico, el documento de "Ajuste acciones regulación desfase instantáneo, volver horario teórico y tiempos de recorrido".
4. Se recibieron a satisfacción 153 requerimientos, los cuales fueron remunerados al Concesionario SIRCI en el mes de octubre de 2024.

5. **Se recibieron a satisfacción un total de 29 requerimientos, los cuales se encuentran en evaluación y concepto de pago por parte de la Interventoría del SIRCI.**
6. **Se realizaron sesiones para la preparación de logística y prueba de los casos de kilometraje y**
7. **aclaración y entendimiento de requerimientos de la fase II.**

En 5 mesas técnicas con las áreas usuarias se definió el documento con los ajustes a realizarse al módulo de Novedades del FMS, acorde con el nuevo flujo que el Ente Gestor realiza.

El principal impacto del sistema sobre la operación se refleja en que el Concesionario SIRCI, dentro de la etapa de "ajustes", que inició en febrero de 2024, ha realizado alrededor de 170 despliegues ajustando las funcionalidades, inicialmente implementadas tanto en el sistema central FMS (smart operator, SPDS, smart report, API, proceso batch, Matriz Roles y Perfiles), como en el firmware zonal y troncal instalado a bordo de la flota.

Conectividad SIRCI

En el marco del Contrato 01 de 2011, suscrito con el concesionario Recaudo Bogotá S.A.S., se propuso establecer la gestión de acciones de mejora, de acuerdo con los principales aspectos de orden técnico, operativo y administrativo. Con la gestión realizada se mejoró la cobertura para el control de la flota y el servicio de recaudo en los puntos de inicio de ruta y en los puntos de parada en el trazado de la ruta. Se lograron avances como, la instalación de un canal de contingencia para los centros de control de BRT y Centro de Control Maestro; implementación de la solución de conectividad en Alpes para la ruta T11; migración del 100% de la flota del concesionario SUMA de SIM Claro a Tigo; implementación de una ruta alterna en Portal Usme; verificación y seguimiento del 100% de las actas en mesas de pares para llevar la trazabilidad e indicadores en términos de SIRCI, Monitoreo y verificación a la gestión de atención al 100% de las contingencias suscitadas en la operación del SIRCI durante 2024; se efectuaron seis (6) visitas a patios para monitorear los procedimientos SIRCI e identificar oportunidades de mejora; ccontestación del 100% de las PQRS allegadas por concepto de conectividad SIRCI.En conclusión, se fortaleció la operación del SIRCI mediante mejoras en la conectividad del Sistema, con la instalación de canales de respaldo y soluciones de conectividad. Se logró la migración de SIM en diferentes rutas de los concesionarios, procurando la atención a contingencias, PQRS y no conformidades. Además, el monitoreo constante y las visitas a patios permitieron identificar oportunidades de mejora, asegurando la continuidad y eficiencia del Sistema, y la verificación y monitoreo del cumplimiento de los lineamientos contractuales en el marco del contrato suscrito entre TRANSMILENIO S. A. y Recaudo Bogotá S.A.S.

Infraestructura SIRCI

Las gestiones consistieron en garantizar la gestión y el monitoreo de los mantenimientos preventivos y correctivos de los equipos SIRCI en la flota troncal y zonal. Así mismo, atender las comunicaciones de los usuarios y concesionarios de operación, brindando soporte desde la infraestructura tecnológica en eventos masivos y contingencias presentadas por las áreas usuarias. Como resultado, se logró verificar y garantizar el mantenimiento de los equipos SIRCI en la flota troncal y zonal, cumpliendo con los cronogramas establecidos y asegurando la continuidad operativa del Sistema. Además, se dio respuesta y apoyo de las solicitudes presentadas por las áreas usuarias y los usuarios del sistema, asegurando un servicio eficiente y de calidad.

Se lograron avances en la instalación de un aditamento en los micrófonos de 2.517 móviles troncales; traslado de una antena de comunicaciones en Portal Norte; sustitución del 32% de radios Telo por equipos RG750 para el componente BRT; seis (6) visitas a patios para monitorear los procedimientos SIRCI; verificación y seguimiento del 100% de las actas para la trazabilidad e indicadores SIRCI; gestión del 100% de mantenimientos preventivos y correctivos para los equipos SIRCI a bordo de la flota troncal y zonal.

En conclusión, se atendieron a satisfacción las solicitudes de las áreas usuarias, mejorando las condiciones tecnológicas de la operación, lo cual redunda en una mejora en la experiencia de viaje de los usuarios del Sistema.

Interventoría SIRCI

Durante del año 2024, se continuó con el contrato de interventoría integral (con el CONSORCIO MCGREGOR SIRCI 02-23) al contrato de Concesión 001 de 2011 No. 2682-24.A dicho contrato se le hizo una adición por un mes, finalizando el 30 de septiembre de 2024.

Esta interventoría al ser integral tuvo la supervisión de diferentes áreas dentro de la entidad, así:

- **Componente tecnológico: Director de TIC**
- **Componente operativo: directora técnica de Buses, director técnico de BRT, subgerente económico, subgerente de Atención al usuario y Comunicaciones, Director de Infraestructura, Director de Seguridad y el Subgerente Técnico y de Servicios;**
- **Componente financiero: subgerente económico**
- **Componente Administrativo: directora Corporativa**
- **Componente Legal: subgerente Jurídico.**

Lo anterior, representa una mayor labor de coordinación que se ejecuta desde la Dirección de TIC y a la fecha se encuentra en etapa de cierre y liquidación.

Por otro lado, la nueva interventoría al contrato de concesión 001 de 2011 inició el 1 de noviembre de 2024 y fue adjudicada al CONSORCIO SIRCI 02-24, el cual está conformado por JAHV MACGREGOR SAS y Consultoría capital SAS bajo el contrato 1403-24. Esta nueva interventoría contó con recursos muy ajustados, por lo que se reformuló en su alcance, siendo una interventoría no integral, abarcando los principales componentes del SIRCI así: tecnológico, operativo parcial, financiero y legal. Por esto, las áreas que no hicieron parte de la estructuración ni de la supervisión mediante la interventoría, deben adelantar la supervisión de las obligaciones que tiene el concesionario del SIRCI que sean de su competencia.

Infraestructura TIC

Sistemas de Información

Durante la vigencia 2024 se logró la implementación de nuevos desarrollos y mejoras a los sistemas TDOC, Sistema Espacial, Sistema de Apoyo a la Operación – SIAPO y Sistema Estadístico, a fin de proveer funcionalidades que apoyaron y mejoraron la gestión de los usuarios en cada uno de dichos sistemas, enfocados desde las necesidades de cada una de sus áreas.

En lo relacionado a las funcionalidades de registro y trámite de cuentas de contratistas e IDU en el sistema TDOC, en integración con el sistema JSP7, se logró reducir en más de un 90% el consumo de papel y de impresiones al interior de la entidad, así mismo, se redujeron los tiempos de disponibilidad de información digital para su consulta en aproximadamente 6 meses, esto debido a la complejidad de procesos de digitalización correspondiente al gran volumen de documentos.

En el Sistema Estadístico, se optimizaron los procesos relacionados con la recolección, unificación y análisis de datos operativos y estratégicos de la entidad, lo cual llevó a reducir los tiempos de procesamiento y consulta de la información, mediante el aprovechamiento de las bondades de la Bodega de Datos (BigQuery) alojada en la nube de Google Cloud.

Con la disposición de los sistemas de información gestionados por la Dirección de TIC, se generó un impacto en la disposición de información, soportando a los usuarios activos de los sistemas así: TDOC: 1071 (dependencias de la entidad y concesionarios), SIAPO: 903 usuarios (DTB, BRT, DTS, Concesionarios), Sistema Espacial 89 usuarios ArcGIS OnLine y 108 usuarios ArcGIS Entrerprise

El aplicativo SIAPO fue la herramienta de apoyo para la Dirección Técnica de Buses, Dirección Técnica de Seguridad y Dirección técnica de BRT en la gestión y seguimiento de los hallazgos, los cuales son la base para el cálculo del Indicador de conductas operacionales. El impacto generado se refleja en la cantidad de procesos registrados

durante la vigencia 2024, a saber: Inspecciones de vehículos diarias 93.287, Inspecciones de vehículos periódicas 7.554, Inspecciones eléctricas 4.504, Inspecciones de manejo preventivo 30.303, Inspecciones de punto fijo 34.099, Mediciones de operaciones 40.164, Alcoholimetría 8.497, Hallazgos 190.419.

Por su parte, la bodega de datos actualmente contiene 104 mil millones de registros y 14TB de datos, que usan los usuarios de las áreas técnicas para generar reportes entre las áreas y la ciudadanía.

TransMiApp

TransMiApp se fundamenta en cuatro pilares estratégicos: componente técnico-funcional, componente comunicacional, componente de negocios colaterales y componente jurídico. Estos pilares están orientados al mejoramiento continuo de la aplicación, optimizando la experiencia de los usuarios y maximizando su impacto en el sistema de transporte de Bogotá.



Componente Técnico-Funcional

Desde este enfoque, se han implementado desarrollos claves que responden a las necesidades de los usuarios y fortalecen la funcionalidad de la aplicación, como la actualización del Sistema de Monitoreo de Flota (FMS), la mejora de la interfaz mejorada y experiencia de usuario, consulta de saldo y recarga de tarjeta Tu Llave y el incremento en la base de usuarios. Las mejoras implementadas han impulsado un aumento significativo de usuarios activos, consolidando la TransMiApp como una herramienta esencial para el SITP en Bogotá.

Componente Comunicacional

En colaboración con la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones (SAUC), se han fortalecido las estrategias para informar, guiar y fidelizar a los usuarios mediante campañas de usabilidad en la que se han llevado a cabo eventos promocionales en ferias y actividades, capacitando a los usuarios sobre las nuevas funcionalidades de la aplicación y recopilando retroalimentación valiosa.

Componente de Negocios Colaterales

Este pilar busca generar ingresos adicionales mediante la monetización de la aplicación.

Componente Jurídico

Este componente asegura el cumplimiento normativo y la protección de los derechos de los usuarios, a través de la política de privacidad y tratamiento de datos, para garantizar la protección y privacidad de los datos personales de los usuarios y de acuerdos para compartir datos de transporte.

La TransMiApp se ha consolidado como una de las aplicaciones de transporte más utilizadas en Bogotá, destacándose por su impacto, con cerca de 1.300.000 instalaciones, 1.278.940 usuarios activos, un promedio de 230.000 interacciones diarias y el 45% de los usuarios recurrentes del SITP utilizan la aplicación como su principal herramienta de movilidad.

En conclusión, se puede establecer que esta evolución refleja el compromiso con la innovación y la mejora del sistema de transporte de Bogotá, a través de la tecnología y el crecimiento de usuarios que hacen uso de la aplicación.

Conectividad Maestra (infraestructura de networking para soporte de servicios telemáticos o de valor agregado)

El proyecto denominado "Conectividad Maestra" instalado en 2020 a lo largo de todas las estaciones y portales del sistema, posibilita la prestación de servicios telemáticos o de valor agregado en el escenario de negocios colaterales (tales como CCTV, carteleras digitales, cajeros electrónicos, etc.), permitiendo variar los anchos de banda acorde a las necesidades de los servicios prestados. Como impacto del año 2024 y con los recursos disponibles, se logró iniciar el proceso de reparación de acometidas Eléctricas independientes, proyectadas para 20 estaciones y/o portales, así como mantener los servicios de conectividad, administración y soporte sobre infraestructura de red WiFi, puertas y cámaras de seguridad, en 97 estaciones y/o portales del sistema.

Con base en lo anterior y en la continuidad requerida de este servicio, se concluye que se debe revisar el posible establecimiento de un convenio marco con la ETB, que permita la asignación de recursos de una manera más ágil a fin de surtir en el menor tiempo posible la gestión contractual de cara a los contratos de conectividad maestra y los servicios que soporta. Así mismo aumentar el ancho de banda de los canales contratados para evitar el incremento de la latencia por el número de servicios y/o dispositivos a conectar.

WiFi en estaciones y portales

Se logró impacto manteniendo el servicio de setenta (70) Zonas WiFi y además se renovó la infraestructura con la instalación de 40 access point de última tecnología en estaciones de las troncales norte y Avenida El Dorado, incluyendo redundancia de su controladora.

Esto logra un impacto importante sobre los usuarios del sistema, aumentando el cubrimiento de la red WIFI para la prestación del servicio de acceso a internet gratuito dispuesto para el 100% de la comunidad de usuarios del sistema y da inicio al proceso de renovación tecnológica de los dispositivos que cuentan con más de 7 años de instalación.

Finalmente, se debe dar continuidad a la renovación tecnológica del sistema WIFI, a través de la instalación de Access point de última tecnología.



Plataforma tecnológica de software, hardware y servicios

En la vigencia 2024 entró en producción el sistema de nómina Kactus, con el cual se brinda soporte a los diferentes procesos que maneja el área de Talento Humano para los funcionarios y directivos de la Entidad. De igual forma, se dispuso desde el mes mayo un aplicativo para que los contratistas de la empresa enviaran sus cuentas de cobro mensuales a los supervisores, presentando una disminución del consumo de papel en la entidad en más de un 30% y el archivo digitalizado de toda la documentación en el TDOC, en un tiempo menor a 30 días.

Por otra parte, como eje transversal de apoyo a la operación de los procesos y procedimientos que ejecuta la Entidad, se renovó el licenciamiento de las herramientas especializadas ArcGis, AutoCAD, Adobe, SPSS, TransCAD, Emme, Oracle, Red Hat, Guardium, y del software (600 lic) de antivirus para la seguridad y protección de la información de clientes finales y servidores. De igual forma, se aumentó el licenciamiento de la Plataforma Microsoft 365 y se ejecutaron procesos de optimización y mejoramiento de la seguridad de la misma.

Se han implementado procesos de depuración, actualización y mejora en el Directorio Activo y se fortaleció la seguridad de la plataforma Microsoft 365, con énfasis en los módulos de Microsoft Defender, mediante la activación de auditorías pasivas que permiten mitigar ataques cibernéticos. De igual forma, la integración e implementación de mecanismos de autenticación multifactor robustecen significativamente la protección de la información institucional y la renovación del parque de equipos de cómputo propiedad de TRANSMILENIO S. A. al servicio de los colaboradores de la Entidad.

El impacto de este servicio se ve reflejado en facilitar el desarrollo de las actividades diarias de apoyo, soporte y gestión al 100% de los funcionarios y colaboradores de la Entidad. Se adelantó la estructuración de un nuevo sistema de mesa de ayuda de servicios de la entidad, así como, la renovación de los equipos de cómputo de la Entidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, se concluye la necesidad de continuar fortaleciendo los servicios e infraestructura tecnológica, en aspectos como: renovación de la plataforma Nutanix, mejoramiento de las condiciones del Data Center de la Entidad, mejorar la eficiencia del servicio de soporte técnico a usuarios prestado por la mesa de ayuda corporativa, proveer a los funcionarios de TRANSMILENIO S. A. de herramientas tecnológicas actualizadas con esquemas de seguridad y protección de la información.



Gobierno digital

Datos Abiertos y sellos de excelencia

En el marco de la política de Gobierno Digital, en su línea de acción "Estado abierto" y dentro del plan de transparencia y ética, se estableció identificar por lo menos un conjunto de datos para publicar en los portales de datos abiertos y obtener al menos dos sellos de excelencia para los datos publicados. Se identificaron y estructuraron dos conjuntos de datos nuevos y se publicaron en el portal de datos abiertos de TRANSMILENIO S. A., Con esto, la entidad llega a 23 conjuntos de datos publicados y actualizados, los cuales quedan enlazados en el portal de datos abiertos del Distrito: (i) Validaciones mensuales por franja horaria (ii) Salidas diarias del componente troncal.

En el 2024, se lograron seis (6) sellos de excelencia, uno de ellos se renovó, lo que representa la calidad de los conjuntos de datos que se están disponiendo para el aprovechamiento de la ciudadanía.

Se concluye que se han seguido identificando datos de relevancia para que la ciudadanía los pueda aprovechar para investigaciones, proyectos de grado, desarrollos, negocios y demás, representándose en disminuir carga administrativa de contestar PQRS con requerimientos de este tipo de información. Así mismo se seguirán postulando los conjuntos de datos publicados para obtener más sellos de excelencia por parte del Ministerio de TIC, quien garantiza su calidad.

PETI y componentes asociados

Se actualizaron los objetivos, las rupturas estratégicas y la información en general del documento, de acuerdo con la situación de la Entidad en cuanto a sus necesidades, Así mismo, se planteó la estrategia desde las tecnologías de la información para lograr las metas institucionales propuestas. De igual manera, se actualizaron sus ocho anexos, uno de ellos nuevo, el Catálogo de Componentes de Información de TMSA. Las políticas de TIC dejaron de ser un anexo del PETI para convertirse en un documento formal del sistema de gestión de la Entidad.

Vale la pena mencionar que el PETI es el documento guía de la Dirección de TIC, el cual establece su estrategia, actividades, proyectos e información referente a cada uno de los dominios del Modelo de Gestión y Gobierno de TI, el cual requiere la actualización constante de sus anexos y la identificación de las necesidades de la Entidad, buscando que las tecnologías cierren brechas y ayuden a mejorar los procesos.

Seguridad de la información

DRP (Plan de recuperación de desastres)

Durante la vigencia se realizaron procesos de verificación de la eficiencia y fiabilidad de las herramientas tecnológicas de la Entidad, a través de procesos de copias de seguridad y restauraciones de la información (en la nube) y su respectiva documentación, la configuración de Políticas de copias de seguridad, las cuales permiten automatizar y gestionar el ciclo de vida de las copias de seguridad y su tiempo de retención de los datos.

Así mismo, se realizaron procesos de monitoreo y sus reportes para administrar el estado de las copias de seguridad y se realizaron procesos de auditoría a copias de seguridad de la información, con su respectivo plan de mejoramiento en pro de solucionar las inconsistencias encontradas, en caso de un incidente de seguridad.

Ciberseguridad

Con respecto a los aspectos de Ciberseguridad, durante 2024 se llevó a cabo el desarrollo de la estrategia de ciberseguridad de la Entidad, a través de la implementación de diferentes tecnologías para la detección oportuna de incidentes y ciberataques. Dentro de estas herramientas se incluye:

- **Monitoreo de red con inteligencia artificial: la Entidad adquirió, configuró y desplegó una herramienta para el monitoreo de seguridad de la red usando inteligencia artificial, la cual permite visualizar el 100% de la red de la Entidad**
- **Monitoreo de ataques con señuelos: La Entidad adquirió, configuró y desplegó una herramienta para el monitoreo de seguridad interno y externo usando equipos virtuales señuelos.**

Por otro lado, la Entidad definió, oficializó e implementó el protocolo de monitoreo de ciberseguridad, T-DT-013 Protocolo de Monitoreo de Ciberseguridad V.0, que establece los lineamientos a tener en cuenta para realizar un monitoreo de la infraestructura tecnológica con miras a detectar incidentes de seguridad, eventos maliciosos o comportamientos anómalos desde diferentes plataformas.

Se realizó la revisión del procedimiento de gestión de incidentes, P-DT-020 Gestión Incidentes Seguridad de la información V.0, dentro del cual se identificaron acciones de mejora frente a las configuraciones que se deben realizar sobre los dispositivos de conectividad de la Entidad para prevenir la propagación de Ransoware.

Como parte del proceso de adopción de ciberseguridad, la Entidad realizó pruebas de vulnerabilidad y hacking ético dirigidas hacia toda la infraestructura tecnológica de la Entidad.

En consecuencia, con la información que se obtiene de las sesiones de monitoreo se generan alertas y actividades de aseguramiento y mejoramiento de la seguridad de la información en la Entidad.

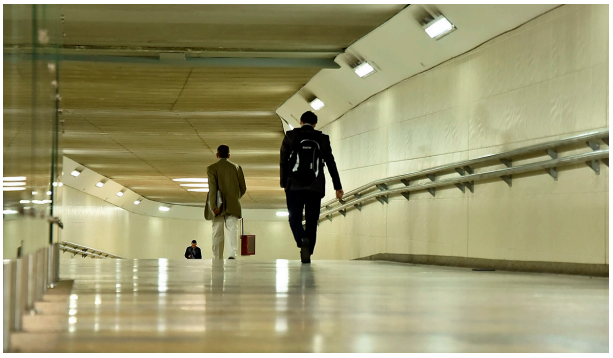
Seguridad Digital

Durante el 2024, la Entidad inició con la actualización de las políticas de seguridad de la información, con el fin de estructurar dichas políticas dentro del marco de la norma ISO/IEC 27001:2022. Este documento será presentado, para aprobación, al Comité de Gestión y Desempeño Institucional a inicios del año 2025.

Por otro lado, se realizó la actualización del plan estratégico de seguridad de la información PESI (T-DT-006 Plan Estratégico de SI - PESI V.1), el cual contempla la adopción de nuevas estrategias de seguridad para mitigar los riesgos relacionados con ciberseguridad, a través de la migración a la nueva versión de la norma ISO 27001 y la adquisición de diferentes herramientas de seguridad para la siguiente vigencia.

En cuanto al Modelo de Seguridad y Privacidad de la información MSPI, se realizó la aplicación del autodiagnóstico suministrado por MinTIC, con el fin de establecer el avance en la implementación de los lineamientos de seguridad de la Información y Ciberseguridad.

El avance que tiene la Entidad como resultado del autodiagnóstico es de 80%.



Riesgos de Seguridad de la Información

En cuanto a Riesgos de Seguridad de la Información, se realizó la actualización de la matriz correspondiente a la Dirección de TIC, en la cual se identificaron y valoraron los riesgos. En esta oportunidad se incorporaron nuevos registros y se establecieron actividades para la respectiva mitigación y monitoreo. Lo anterior nos permitió incorporar los riesgos de Seguridad a la plataforma SIGEST, en la que se gestionan todos los riesgos de la Entidad.

Informe de Propiedad Intelectual y Derechos de Autor

Con relación a la Propiedad intelectual y derechos de autor, TRANSMILENIO S.A. propende por cumplir permanentemente con las normas, y leyes para el mejoramiento de las prácticas de negocio entre la Entidad y los Contratistas que provisionan software de modo que sea respetado y cumplido lo requerido en materia de propiedad intelectual y derechos de autor de aplicaciones, sistemas de información, herramientas de software y utilidades informáticas requeridas para el desarrollo.

Así mismo y en aras de afirmar este requerimiento, TRANSMILENIO S.A. incluye en los documentos asociados a los contratos de soluciones de software, obligación específica relacionada con Propiedad Intelectual, en el marco de la normatividad vigente.

Proyectos tecnológicos que soportan la operación

Barreras de control de acceso piso a techo (PAT) y pasillo motorizado (PM)

Durante el año 2024, para el proyecto de sustitución de barreras de control de acceso, se logró la implementación de nuevos dispositivos en varias estaciones del sistema, tales como, Country Sur, Bicentenario, Av. Jiménez, Aguas, Biblioteca Tintal, San Façon y Molinos y se adecuaron los accesos y plataformas de los portales Américas, Tunal y Usme, lo que representa un paso significativo hacia la modernización y mejora de la infraestructura de acceso. Así mismo, se logró el cierre económico con el concesionario

de recaudo, que incluyó la liquidación de los costos derivados de la instalación de barreras de piso a techo y pasillos motorizados en un total de 14 estaciones y 3 portales incluidos en el proyecto de sustitución de barreras de control de acceso (BCA), lo que refleja la correcta gestión de los recursos asignados.

Se realizó la reubicación de 204 barreras tipo fix/drop/handicap[6], que fueron retiradas de las estaciones y portales que formaron parte del proyecto, optimizando el uso de los dispositivos y que las barreras sean aprovechadas en otras estaciones, mejorando la accesibilidad en el sistema. Adicionalmente, se concretó el cierre económico relacionado con la instalación de 41 barreras de acuerdo con el otrosí 19.

Por otra parte, se está desarrollando el estudio de mercado para contratar los Servicios Adicionales de Atención al Usuario (SAAU) para 48 accesos de Estaciones y Portales con BCA barreras de control de acceso piso a techo (PAT) y pasillo motorizado (PM), a fin de definir los lineamientos económicos necesarios para implementar un servicio que mejore la experiencia de los usuarios, ofreciéndoles atención y apoyo personalizado, gestión de contingencias, apertura y manejo de BCA PM, información al usuario y apoyo en eventos masivos.

Barreras de Control de Acceso Piso a Techo en Flota

Durante el año 2024, la entidad centró sus esfuerzos en este te proyecto que tiene como objetivo reducir la evasión del pago en el componente zonal del SITP, mediante la adquisición e implementación de torniquetes de tipo mariposa con aditamento superior en los buses zonales, fortaleciendo los mecanismos de control y mejorando la seguridad en la operación del sistema de transporte.

Para ello, en primer lugar, se estableció una coordinación interinstitucional que involucró a Recaudo Bogotá S.A.S. (RB), a los concesionarios de operación con pilotos activos, como Masivo Capital y ETIB, así como a diferentes áreas de TRANSMILENIO S. A. Así mismo, se llevaron a cabo visitas técnicas y evaluaciones a los patios de ETIB y Masivo Capital, que permitieron evaluar el estado y funcionamiento de los torniquetes instalados en diferentes tipos de buses, incluyendo eléctricos, busetones y buses padrón de distintas carrocerías.

Se definieron los términos y condiciones para el suministro, instalación, mantenimiento y remuneración de las BCA Piso a Techo en los buses y se validaron las especificaciones técnicas de las BCA propuestas, asegurando que cumplan con los estándares de seguridad, accesibilidad y operatividad.

De acuerdo con lo anterior, se avanzó en la estructura de los borradores de otrosíes con el concesionario del SIRCI y los concesionarios de operación de Fase III, para la instalación de barreras piso techo-BCA (torniquetes) en buses zonales. Se realizaron cálculos estimando 3.000 torniquetes cuya inversión asciende a $25.377 millones aproximadamente.

Aún se encuentran pendientes por definir los modelos de carrocerías que son aptas para instalar estos torniquetes, teniendo en cuenta que existen varios prototipos según las diferentes carrocerías.



6 Barreras fix/drop son barreras de control de acceso con trípode y barreras handica, que corresponden a las barreras de acceso para personal con discapacidad.

Proyecto Audio en Flota Fase V – Mensajes audiovisuales a través de PIP

Durante el año 2024, la Dirección de TIC reactivó el proyecto de integración del sistema de audio en los buses de la flota de Fase V, perteneciente al componente zonal del Sistema, a fin de mejorar la accesibilidad y proporcionar información audible a los usuarios, cumpliendo así con la normativa vigente en materia de accesibilidad. Lo anterior ha incluido la reanudación del proyecto de accesibilidad mediante visita de verificación al sistema a los vehículos de la Fase V, específicamente aquellos con carrocería BYD, reuniones de coordinación con concesionarios y proveedores tecnológicos, tales como RB SAS, Mueve Fontibón y el equipo de TRANSMILENIO S. A., para revisar, planificar y ejecutar la integración del sistema de audio con los sistemas de Pantalla de Información al Pasajero (PIP) y el Sistema de Información al Ciudadano (SIRCI).

Se realizó una inspección física y pruebas en campo de un prototipo de integración de audio en un vehículo de Mueve Fontibón, que permitió evaluar la operatividad y funcionalidad del sistema, además de identificar necesidades técnicas, como la importancia de contar con el apoyo del desarrollador de LG, para abordar dudas sobre el amplificador de audio y su configuración. Lo anterior permite confirmar su viabilidad técnica.

Se verificó que el amplificador LG puede recibir señales de audio tanto del SIRCI como del ITS, aspecto esencial para la integración del sistema de audio en los buses. Aún hay temas que deberán ser ejecutados a lo largo del año 2025.

Streaming Emisora - Conexión con la Flota Troncal y Zonal

En 2024, se llevaron a cabo labores para optimizar el funcionamiento del sistema de streaming implementado desde la emisora de TRANSMILENIO S. A., a fin de conectar de manera efectiva la flota del sistema. Se realizaron pruebas de conectividad y calidad de transmisión, asegurando que la información sobre el estado del servicio se transmitiera a los usuarios. Además, se llevaron a cabo revisiones con el personal técnico para garantizar manejo adecuado de la tecnología y rápida resolución de posibles inconvenientes, lo que contribuye a mejorar la eficiencia del sistema y la experiencia de los usuarios, permitiendo un acceso más ágil a la información sobre el transporte público en la ciudad.

Sin perjuicio de lo anterior, se concluye que uno de los principales retos que enfrentará la emisora en relación con la conexión de su flota a través de streaming, será propender por una infraestructura tecnológica robusta que soporte la transmisión en tiempo real, especialmente en áreas con conectividad limitada.



Proyecto Push – Mensaje usuarios

Durante el 2024, desde la Dirección de TIC de TRANSMILENIO S. A., se lideró el proyecto "Notificaciones Push para la TransMiApp", para optimizar la comunicación con los usuarios y enriquecer su experiencia al utilizar la aplicación. Este proyecto buscó implementar un sistema de notificación tecnológica que centralizaría y automatizaría las alertas enviadas a los usuarios a través del servicio de notificaciones push.

Se realizó un análisis del mercado de proveedores de servicios de notificaciones push, identificando las opciones más adecuadas para las necesidades específicas de la TransMiApp y evaluar funcionalidades, compatibilidad con la infraestructura existente y estrategias de integración.

Se elaboraron documentos claves, necesarios para avanzar con el proceso de contratación en el marco de la normatividad vigente y se definieron los requerimientos técnicos y funcionales para la implementación efectiva de las notificaciones push, asegurando que estuvieran alineados con las expectativas de los usuarios y las capacidades de la TransMiApp. Actualmente se están replanteando ciertos aspectos para garantizar su viabilidad.

Relacionamiento con la ciudadanía

Gestión Social

Desde este componente, se lideró la estructuración y ejecución del Plan Institucional de Participación Ciudadana - PIPC2024.

Aproximadamente 144.500 ciudadanos atendidos por intermedio de las 3 líneas de acción (información, Participación y pedagogía) a través de la ejecución de 4.200 actividades en las localidades de la ciudad, entre las que se resalta:

- 693 actividades pedagógicas en cerca de 173 colegios atendiendo cerca de 83.572 estudiantes y 531 niños de 40 colegios públicos y privados que participaron en la cuarta versión del Concurso de Historietas "Una historieta para valorar y amar a TransMilenio".
- Participación Incidente con comunidades para la elección de los nombres de 5 estaciones de la Troncal Av. 68, estación Danubio y las dos estaciones del TransMiCable de San Cristóbal.
- 59 actividades apropiación del sistema en 23 universidades a través del proyecto TransMillenials.
- 212 acciones interinstitucionales realizadas con la Empresa Metro de Bogotá.
- 37 grupos focales en las 19 localidades para realizar el diagnóstico de percepción de los usuarios, los cuales contaron con la participación de 332 ciudadanos.
- Participación en 19 encuentros feriales de Rendición de Cuentas del Nodo Sector Movilidad Distrital, en los que se atendieron 597 ciudadanos.
- - En el Sistema de Alertas tempranas se informaron 111 acciones o vías de hecho que podrían afectar el sistema.
- - El Equipo de Gestión Social desarrolló 204 reuniones de seguimiento a las 2.158 actividades reportadas por los concesionarios.



Cultura Ciudadana

Mediante el Convenio Interadministrativo 1151-24 Suscrito entre TRANSMILENIO S. A., la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD) y el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud (IDIPRON), se llevaron a cabo las siguientes estrategias:

- Embellecimiento de la infraestructura del Sistema TransMilenio, con intervenciones de arte urbano en portales y/o estaciones, a partir de procesos liderados por artistas locales y en co-creación con las comunidades de la zona de influencia:
- Estación Avenida Jiménez, Portal de la 80, Portal del Norte, Estación Intermedia Avenida Primero de Mayo, Portal 20 de Julio. 35 tótems Troncal Norte y 23 Tótems Troncal 80.
- Se llevaron a cabo actividades en el marco de la conmemoración de fechas especiales en Bogotá: Mes del Envejecimiento y la Vejez, Día del Arte Urbano, Semana de la Cultura Ciudadana, Mes de las Personas con Discapacidad, 1000 en 1 día Estrategia de la Bogotaneidad.

- Se generaron acciones para incentivar el cumplimiento de las normas y buenas prácticas de la comunidad usuaria en el Sistema de Transporte de Bogotá, a partir de activaciones pedagógicas y culturales desde del reconocimiento de los valores ciudadanos: Respeto, consideración, trato amable, solidaridad y sana convivencia: "Hacer la fila", Transparencia, "Pagar el pasaje y/o tomar acciones frente a los colados", Empatía y "Ceder el puesto":
  - » 23 intervenciones pedagógicas con la presentación de 340 Sketch
  - » 22 intervenciones para la promoción de la lectura en el Sistema TransMilenio con la socialización y entrega de 17.100 ejemplares colección "Libro al Viento".
  - » Actualización de mapas de viaje y MPTs.
  - » 12 jornadas de divulgación y entrega de 1.000 cartillas "Historia del Transporte Público de Bogotá" y "Cultura Ciudadana en el Sistema de Transporte Público de Bogotá".
  - » 7 presentaciones de la Orquesta Filarmónica.
  - » 2 presentaciones de cortometrajes colombianos ¡En TransMi el cine colombiano es el protagonista!
  - » Celebración de los Carnavales y Cumpleaños No. 6 de TransMiCable.
  - » 80 presentaciones musicales "TransMiNavidad" con mensajes alusivos a la navidad propiciando espacios de alegría, unión y encuentros familiares en las estaciones, portales, paraderos y puntos de inicio de rutas del Sistema TransMilenio.

Comunicación interna

TransMitiendo Intranet

424 visitantes únicos al mes, cuya navegación alcanzó un promedio de 3 minutos y 43 segundos por sesión. Durante el año hubo 237.000 sesiones en la plataforma. Se recibieron y gestionaron 540 solicitudes de publicación de contenidos de todas las dependencias, mediante la realización de: 1.583 piezas gráficas y 163 productos audiovisuales. Difusión de 21notas sobre aspectos relacionados con la operación del Sistema en la Red Distrital de Comunicación Interna.



Publicación de 164 campañas enviadas por las diferentes entidades del Distrito.
Calificación de 96,4% de satisfacción, en la encuesta anual realizada a los colaboradores, la cual evalúa el nivel de aceptación de las estrategias, canales y mensajes de la Comunicación Interna. Implementación de dos actualizaciones en la plataforma Intranet: Buscador de colaboradores y el micrositio de Cifras del Sistema, ambas tuvieron un nivel de satisfacción del 97%.

TransMitiendo por Face

791 miembros y 216 publicaciones, las cuales obtuvieron un total de 3.811reacciones.

Boletín digital

A través del correo masivo se enviaron 90 boletines digitales.

Línea Directa

Segundo canal más consultado por el equipo de colaboradores, con un promedio de 975 personas recibiendo los mensajes en sus celulares.

Canal de YouTube

155 videos publicados, con un total de 19.338 visualizaciones.

TransMi se conecta con el Distrito

33 visitas a entidades del distrito. 3.783 colaboradores impactados. 1.637 tarjetas personalizadas.

Vive el Sistema:

4 visitas a TransMiCable con la participación de 166 colaboradores y 4 visitas a Centros de control con 43 colaboradores.

TransMitiendo en vía

8 grupos de WhatsApp, los cuales tienen un alcance de 552 colaboradores. 78 contenidos divulgados y 57 videos publicados en TransMitiendo en vía. Los colaboradores calificaron los contenidos con un 98% de satisfacción al considerarlos útiles. Campañas realizadas: Los valores de la casa, En la vía somos un equipo, Reconocimiento 25 años procesos, Bienestar en vía, Actitud en vía, Actívate en la vía.

Código T (podcast)

22 episodios, con un total de 4.784 visualizaciones, promediando 218 por episodio.

Comunicación Externa

Prensa

Reporte continuo de novedades en el servicio por manifestaciones ajenas a la operación: 715 eventos, con más de 3.679 reportes en tiempo real.

Digital

Pioneros en incorporar WhatsApp Channels para informar a nuestra comunidad usuaria.

El Canal de WhatsApp es el que tiene mayor número de suscriptores a nivel distrito: 390.098 seguidores, 745.486 cuentas alcanzadas y 42.702 seguidores nuevos en el último mes. Estas cifras nos ponen por encima de Alcaldía Mayor de Bogotá (360.384 seguidores) y de la Secretaría de Movilidad (37.791 seguidores).

Creación y ejecución de la estrategia creativa referente a los Juegos Olímpicos 2024. Se desarrollaron productos para cada red y el mayor alcance fue de 305.000 visualizaciones, en la cuenta "X".

Se realizó la primera alianza con un equipo de fútbol. La colaboración en Instagram entre Fortaleza F.C. y TRANSMILENIO generó un alcance de 159.697 visualizaciones, de manera orgánica.



Audiovisuales

Nevo formato video Podcast, En el segundo semestre se hicieron 6 videos publicados en YouTube y Spotify. "Protege la Vida" alcanzó 152.000 visualizaciones y 7.750 horas de reproducción en YouTube

Página web

Se desarrolló una landing interactiva sobre los cierres de la troncal caracas con la que se logró 288.371 visitas. Esta landing fue la más visitada de la página de TransMilenio durante el año. Se logró mantener en el sitio web la accesibilidad nivel AA, con 25 criterios implementados

Servicio al Usuario - Atención en Vía - Responsabilidad Social – Defensoría al Usuario

Servicio al Ciudadano

Se tramitaron 733.107 requerimientos ciudadanos.

En el año 2024 con corte a 31 de diciembre se tramitaron 6.382 documentos perdidos en el Sistema.

Atención al Usuario en Vía

Se orientó a los usuarios en 225 cambios operacionales: 1575 divulgaciones en el Componente Troncal y 486 divulgaciones en el Componente Zonal.

Se sensibilizaron aproximadamente a 4.000.0000 de Usuarios en las conductas de comportamiento a través de 10.865 organizaciones de filas, enfocadas a personas con discapacidad o movilidad condicionada.

Impactamos aproximadamente 13.340 personas y se acompañó la personalización de 7.711 tarjetas Tullave a través de Recaudo Bogotá.

Se fortaleció el canal presencial en el Aeropuerto Internacional El Dorado, a través de un grupo bilingüe de anfitriones, cambio de imagen del quiosco de atención y personalización, funcionamiento de la herramienta ATM para fortalecer la recarga y venta de tarjetas.

Responsabilidad Social

Estrategia "En sus zapatos", sensibilización a más de 930 colaboradores y actores del sistema con la participación del centro de rehabilitación para adultos ciegos – CRAC, Consejos locales de discapacidad y Concesionarios del Sistema.

Estrategia cuidarte, en articulación con la Secretaría Distrital de Salud, relacionada con alertas y rutas de atención para la enfermedad de salud mental, con un aproximado de 80.000 usuarios impactados.

Alianzas con emisoras, se pagaron más de 3.800 pasajes en algunas estaciones y portales del Sistema, promoviendo el buen comportamiento de usuarios.

Se realizaron 7 Ferias de servicios de servicios y empleabilidad, con una participación de más de 4.450 personas (Portal 20 de Julio, 80, Américas, estación Ricaurte).

ECOTRANSMI, se han recolectado más de 13.160 kilos de material reciclable, con beneficio para los usuarios del Sistema TransMilenio.

Defensoría del Ciudadano

Se ha fortalecido la figura del Defensor del Ciudadano de TRANSMILENIO S. A., a través de acciones como18 mesas de Derechos Humanos, 24 visitas y recorridos con líderes y comunidad de diferentes localidades, 5 espacios de participación en instancias locales, 457 colaboradores del equipo de atención en vía cualificados en el Programa Distrital de Educación en Derechos Humanos para la Paz y la Reconciliación del Equipo de Derechos Humanos de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Acompañamiento al proceso de la Zona de Abordaje Regulado Prioritario - "ZARP" del Portal Américas, con un impacto de más de 5.021 usuarios.

Caracterización

Desde la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones en conjunto con la Gerencia General, se llevó a cabo el Proyecto de Caracterización de usuarios, cuyo objetivo es elaborar un diagnóstico de la actitudes, percepciones y experiencia de viaje de la comunidad usuaria del Sistema TransMilenio, cuyos resultados serán socializados en el primer trimestre de la vigencia 2025.

Diseño Gráfico

Durante el 2024 se realizó el diseño de 6.106 piezas informativas, logrando una producción impresa (digital o litográfica) para exhibición o distribución y/o publicación digital de 1.921.501 unidades. Igualmente se logró la creación de 25 nuevas ilustraciones en 3D, acerca del Sistema TransMilenio (categoría de buses) para ser incorporadas en el stock de recursos gráficos de la Entidad.

3.2 Seguridad

"Procurar la seguridad integral de la comunidad usuaria en el Sistema Integrado de Transporte Público, mediante la implementación de políticas, procedimientos y medidas efectivas que prevengan accidentes, minimicen riesgos y promuevan un entorno seguro en todas las etapas del viaje, asegurando así la confianza y satisfacción de la comunidad usuaria y contribuyendo a la construcción de una movilidad urbana segura y confiable."

Seguridad en el SITP

Seguridad Vial

Durante la vigencia 2024 se desarrollaron acciones y estrategias con el propósito de mejorar la seguridad vial, que contribuyeron en la identificación de comportamientos y/o circunstancias que causan o dan origen a siniestros viales, en las siguientes líneas de acción:

Vigilancia y Control

Ejecutando más de 143.700 inspecciones de manejo preventivo, de las cuáles se constituyeron como hallazgo más de 25.000 y realizando más de 21.750 pruebas aleatorias de alcoholimetría. En gestión de velocidad más de 17.750 inspecciones con radar, de las cuales 1.651 correspondieron a hallazgos. En la verificación de excesos de velocidad por medios tecnológicos (SIRCI-FMS), se mantuvo una cobertura promedio del 47% del periodo operacional, registrando un incremento mayor al 20% frente al año 2023. En el año 2024, a partir de la data transmitida al CdeG, se implementó el envío de informes diarios a los concesionarios de operación, emitiendo 2.511 informes con más de 579.189 eventos notificados en los que los vehículos

transitaron con velocidad superior a 55 km/h por un periodo mayor a 5 segundos.

Finalmente, se identificaron y reportaron más de 5.600 peligros potenciales y condiciones inseguras, tales como deterioros o afectaciones de malla vial, riesgo en paraderos, deficiencias o ausencias en señalización, arborización frondosa, entre otras.

Inspecciones de Seguridad Vial

Se identificaron y mitigaron riesgos de seguridad vial antes de la operación de las rutas, participando en más de 328 cambios operativos, contribuyendo con la optimización de la operación del Sistema, asistiendo a 400 inspecciones de campo para realizar revisiones preoperativas, modificaciones de trazado, y la instalación o traslado de paraderos. Se adelantó la revisión de más de 170 propuestas y Planes de Manejo de Tránsito, más de 723 mesas técnicas y comités, relacionadas con la implementación de nuevas rutas, modificación de trazados, análisis de condiciones de seguridad vial y proyectos de transporte a cargo de TRANSMILENIO S. A.

Inspecciones de SST y PESV

Se verificó el cumplimiento de la normatividad legal vigente en esta materia como un elemento fundamental, por lo tanto, se realizaron 328 inspecciones en patios para revisiones de Seguridad Vial y SST, 92 inspecciones documentales al SG-SST y 98 al PESV, con un total de 518 seguimientos realizados para los diferentes concesionarios de operación y provisión. Se alcanzó aproximadamente un 85% de cumplimiento en materia de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial-PESV frente a la Resolución 40595 del 2022.

Accidentología

Se realizó asistencia y recolección primaria de eventos de accidentalidad en más de 1.979 casos presentados en el Sistema. Se analizaron más de 2.995 eventos, generando más de 1.636 lecciones aprendidas, más de 48 planes de acción y 52 suspensiones de Tarjetas de Conducción. Finalmente, se realizaron 30 animaciones de eventos de accidentalidad con recomendaciones de manejo preventivo.



Prevención

Se ejecutaron acciones de mejora frente a las desviaciones identificadas. Durante el año 2024 se retomaron las acciones de prevención, con la ejecución de 47 talleres pedagógicos con cobertura de más de 627 operadores, se desarrollaron 10 sesiones de transferencia de conocimientos con más de 497 agentes del Sistema, especialmente formadores. Desarrollamos acciones interinstitucionales como las enmarcadas en la XVI Semana de la Seguridad Vial, día del Peatón, Semana de la Bici, entre otras, en donde sensibilizamos más de 14.126 operadores, reforzando diferentes temáticas.

Principales logros

- · **Ejecutamos las actividades propuestas por la entidad, en el marco de los 100 días por Bogotá: 10 Inspecciones de Seguridad Vial en paraderos y/o puntos críticos de accidentalidad del Sistema y su área de influencia; logrando algunas mejoras en cuanto a revisiones de los planteamientos semafóricos y ajustes de los planes de señales de estos, ajustes de paraderos (traslado, mejora de infraestructura o reestructuración de la asignación de las rutas), entre otros. También se ejecutó una mejora de infraestructura en el interconector de la NQS con Calle 76.**

- Frente al año anterior, se registró un incremento del 30,95% en inspecciones de manejo preventivo y se logró un incremento del 29,17% en inspecciones de Seguridad y Salud en el Trabajo e inspecciones de Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- En gestión de velocidad por medios tecnológicos (SIRCI-FMS) se inició la identificación, estructuración y configuración de límites de velocidad inferiores a 50 km/h, cuyo proyecto piloto se adelanta en la localidad de Suba en corredores viales donde opera el Sistema en su Componente Zonal en zonas escolares.
- Se adquirieron 53 equipos tecnológicos, que para la siguiente vigencia aportarán en la recolección de datos y calidad de información insumo para el proceso de vigilancia y control. Se realizó la adquisición de 16 elementos o materiales que permitirán mejorar las acciones de prevención que se ejecutan en materia de seguridad.
- Se gestionó con la Secretaría Distrital de Movilidad: la demarcación de la infraestructura que se encuentra en las intersecciones, logrando una mejor visual y un piloto en la intersección de la Calle 13 con Carrera 32 el cual canalizaba los vehículos particulares a dos carriles en la Carrera 13, evitando el parqueo en vía.



Seguridad Ciudadana

En el marco del Plan Integral de Seguridad de TRANSMILENIO S.A., durante el año 2024, se gestionó y coordinó, con las demás autoridades administrativas, policivas y judiciales, la seguridad del Sistema Integrado de Transporte Público, en sus componentes zonal y troncal. Para el cumplimiento de este propósito, se llevaron a cabo diversas actividades dentro de las siguientes líneas temáticas, logrando los siguientes resultados:

Gestión de la información para la transformación de los conflictos, las violencias y la criminalidad en el SITP.

- Se consolidó el Observatorio de las conflictividades y del delito en el Sistema Integrado de Transporte Público, como una herramienta que contribuye a la comprensión de los fenómenos que afectan la seguridad y convivencia durante la operación del sistema, de tal forma que se puedan focalizar las acciones en el territorio.

Prevención y control de los factores de riesgo asociados a la seguridad y convivencia ciudadana de la operación del SITP.

Seguridad Ciudadana

» Se desarrollaron 855 actividades de prevención y control en el Componente Troncal y Zonal, discriminadas así: 559 tomas integrales, 137 megatomas; 89 planes guardianes y 350 planes guitarra; arrojando los siguientes resultados: 391.652 personas abordadas; 33.306 registros a personas; 17.053 antecedentes verificados; 29.387 armas blancas incautadas; 120 dosis de SPA; 4080 traslados a CTP.

» Se disminuyeron los hurtos en un 30% en el componente troncal y 29% en el zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con relación al total de hurtos registrados en el año 2023, así como, una disminución del 34% en el hurto con armas de fuego y 26% en el

hurto con armas blancas. (Fuente SIEDCO de la Policía Nacional. Corte de la información 31 de diciembre de 2024).

» En materia de la aplicación de la Ley 1801 de 2016 (CNSCC) se impusieron un total de 254.706 comparendos por diferentes comportamientos contrarios a la convivencia, lo que representa un aumento del 23% en comparación con el año 2023. (Fuente SIEDCO de la Policía Nacional. Corte de la información 31 de diciembre de 2024).

» En el campo operativo, a través de las acciones de prevención y control desarrolladas por el Comando de Transporte Masivo de la Policía Metropolitana de Bogotá (MEBOG), se aumentó el número de capturas con relación al año 2023, al pasar de 1.957 a 2.176 en el 2024, lo cual representó un aumento del 11%. (Fuente SIEDCO de la Policía Nacional. Corte de la información a 31 de diciembre de 2024).

Enfoque Diferencial – Componentes Niños, Niñas y Adolescentes (NNA) y Venta Informal

» Se gestionaron 80 casos relacionados con el fenómeno de venta informal, que incluyeron situaciones como: riñas entre vendedores informales por control territorial, agresiones verbales y físicas hacia usuarios, amenazas a equipos en vía, uso de pipetas de gas, venta y consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, uso indebido de tarjetas con discapacidad, entre otros.

» Se realizaron 2.148 intervenciones sobre uso indebido del espacio público en el Sistema, promoción del Manual del Usuario y de la Ley 1801 de 2016, asociado a situaciones contrarias a la seguridad y convivencia por ejercicio de la venta informal, como ingreso y permanencia de cargas sobredimensionadas, evasión del pago del pasaje, afectación a la infraestructura, riesgo por emergencias y contingencias, riesgos operacionales, entre otras.

» Se gestionaron 95 casos relacionados con NNA extraviados en el Sistema.

» Se realizaron 111 jornadas preventivas en las que se abordaron un total de 504 niños, niñas, adolescentes y adultos, haciendo énfasis en: acompañamiento a ventas informales, ejercicio de mendicidad, alta permanencia en calle, prevención de Explotación Sexual y Comercial de NNA (ESCNNA), y viaje responsable de acudientes con NNA para evitar extravíos en el Sistema.

» Se gestionaron 108 casos relacionados con Ciudadanos Habitantes de Calle (CHC), como atención a casos de salud, CHC durmiendo en la infraestructura, hurto a infraestructura, entre otras.

» Se abordaron 620 Ciudadanos Habitantes de Calle (CHC), se desmontaron 185 cambuches y se recogieron 23,6 toneladas de residuos sólidos.



Plan de Acción de Género

En el año 2024, TRANSMILENIO S.A. creó el Plan de Acción de Género (PAG) mediante el cual se establecieron los lineamientos y objetivos estratégicos de la entidad respecto de los aspectos de género e inclusión. Así las cosas, se establecieron 3 enfoques de trabajo principales:

Ética corporativa y de inclusión de TRANSMILENIO S.A.:

Este componente busca prevenir el acoso laboral y la discriminación dentro de la empresa, capacitar a los y las funcionarias respecto de los aspectos de género e inclusión, tales como sesgos inconscientes, micromachismos en conductas diarias, cargas de labores domésticas asociadas principalmente a mujeres, etc.

Experiencia de la comunidad usuario

- Flota e infraestructura: en el marco de la licitación de la fase VI del sistema, TRANSMILENIO S.A. identificó oportunidades de mejora en las condiciones físicas de la flota, para mejorar la experiencia de los y las usuarias, con aditamentos como: (i) espacio para coche dentro del bus, (ii) sillas prioritarias para cuidadores, (iii) sillas para personas de talla grande (iv) manijas en sillas para personas de talla corta, y para evitar vulnerabilidad a tocamientos durante el recorrido, (v) manijas colgantes para personas de talla corta.
- TransMiLabs: TRANSMILENIO S.A. creó una metodología de investigación cualitativa, mediante la cual se busca identificar los factores determinantes en la experiencia de viaje de un grupo poblacional. Esta iniciativa fue seleccionada por la Secretaría de Movilidad en el foro MoviInnova, por ser el primer estudio cualitativo con consideraciones demográficas, etnográficas, y geográficas, entre otras, que busca mejorar la experiencia de las personas usuarias del sistema.
- Seguridad
  - » **La línea estratégica de abordaje de violencias establece el Protocolo de Atención de Casos de Violencias Basadas en Género.** Esta atención es liderada por un equipo de gestores territoriales, con especial énfasis en el Equipo Psicosocial, conformado por profesionales en psicología y trabajo social. Asimismo, el Protocolo fomenta el trabajo colaborativo y articulado con entidades como la Secretaría de la Mujer y la Policía Metropolitana para la atención de casos de acoso sexual y otras formas de violencia.
  - » **Prevención de las Violencias Basadas en Género (VBG):** en 2024 se realizaron 149.919 acciones para informar y sensibilizar sobre las VBG, las rutas de acción y promoción de líneas distritales de atención como Línea Púrpura, Línea Calma y Línea Diversa:
    - Lanzamiento del Código de Emergencia TM26, mediante el cual se activan las líneas de emergencia correspondientes ante un posible caso de acoso sexual en el sistema. Se formaron 3.585 operadores y funcionarios en VBG y en el uso del Código de Emergencia TM26 para casos de acoso sexual.
    - Se realizaron 8 Megatomas con enfoque de género en colaboración con entidades como la Secretaría Distrital de la Mujer y la Policía Metropolitana de Bogotá (MEBOG) que incluyen sensibilización, acompañamiento policial y difusión de líneas de atención.
    - Se realizaron 2 conversatorios sobre transporte público seguro y prevención de violencias.
    - Se estructuró e implementó el Piloto de laboratorio ciudadano (TransMiLabs) para analizar experiencias de viaje, reconocido con el premio 'Movi-Innova'.
  - » **Atención a Violencias Basadas en Género:**
    - Se gestionaron y registraron 184 casos de VBG en 2024 bajo el protocolo de prevención, en articulación con la Secretaría Distrital de la Mujer.
    - Fueron capturados 203 personas en flagrancia y 11 por orden judicial por delitos relacionados con acoso sexual, actos sexuales abusivos y violentos dentro del Sistema.

Salud Mental

Se realizaron 185 jornadas de la promoción de la salud mental en 15 estaciones y portales del Sistema, abordando a 84.939 usuarios, en articulación con la Secretaría Distrital de Salud con el equipo CuidARTE mediante acciones artísticas (música, teatro, artes plásticas, danza, clown, entre otros), donde se transmitieron mensajes en salud, así como la promoción de líneas de atención distritales (Línea salud mental 106, Línea Púrpura, Línea Calma y Línea Diversa).

Se realizaron 2 Tomas Integrales en 4 portales del Sistema con enfoque de cuidado y promoción del bienestar emocional, mediante actividades lúdico-pedagógicas.

Se atendieron 58 casos de salud mental desde el rol de primer respondiente en salud mental, realizando primeros auxilios psicológicos, contención emocional y activación de línea de emergencia 123 para la atención por parte de la Secretaría Distrital de Salud.

Animales de compañía extraviados/ abandonados en el Sistema:

Se realizaron 7 recorridos en diferentes troncales del Sistema, en conjunto con el IDPYBA, con la finalidad de sensibilizar a la comunidad usuaria frente a la tenencia responsable de animales de compañía y el buen uso del Sistema, así como la ruta para interponer denuncias por maltrato animal y/o abandono.

Se gestionaron 135 casos de animales de compañía en estado de abandono y/o extraviados en el Sistema, de los cuales 24 se reencontraron con sus familias y 9 han sido entregados a la fundación Voz Animal mediante la alianza comercial que se mantiene con Pedigree.

Seguridad física

El Sistema Integrado de Transporte de Bogotá ha enfrentado varios retos en términos de seguridad, por lo cual se fortaleció la vigilancia dando cubrimiento al 100% de las estaciones y portales del Sistema, logrando disminuir el hurto de la infraestructura en un 99,2%, ejecutando acciones como la implementación de 581 servicios anti-evasión, aumentando significativamente el número de validaciones en el sistema, lo cual está generando un aumento en la percepción de seguridad por parte de los usuarios.

Por otro lado, mantenemos en el componente de seguridad física 700 cámaras fijas y tipo PTZ (domos), además de paneles de alarmas, lo cual contribuye a la seguridad y custodia de la infraestructura del Sistema.

Se fortaleció el equipo de apoyo a la supervisión del contrato de vigilancia en vía, aumentando los niveles de servicios de las empresas a un 96%.

Se dio continuidad a la unión estratégica, formalizada mediante Convenio Interadministrativo entre la Policía Metropolitana de Bogotá y TRANSMILENIO S. A., que le da vida al "Comando Transmilenio".

Con todo lo anterior se busca garantizar un servicio optimo de vigilancia, la contención y la disuasión de la evasión del pago tanto para el COMPONENTE TRONCAL y el servicio de alimentación, compenetrar la seguridad humana con medios tecnológicos centrados a través de las empresas de vigilancia y seguir trabajando en pro de la seguridad del sistema.



Seguridad de emergencias y contingencias

Desde este componente se busca fortalecer la Gestión Integral del Riesgo en la entidad, en componentes de conocimiento y reducción del riesgo y manejo de emergencias. Durante 2024 se proyectaron acciones y estrategias enfocadas en la construcción, optimización y divulgación de instrumentos, procedimientos y herramientas para la identificación y prevención de riesgos, así como para la respuesta oportuna ante situaciones de emergencia, como:

Construcción y actualización de instrumentos para la gestión del riesgo

- **Planes de Prevención, Preparación y Respuesta ante Emergencias (PPPRE):** Se actualizaron los análisis de riesgos y los PPPRE de las troncales NQS Sur, Calle 26, Cra 10 y 7, Caracas Sur, NQS Central, así como el PPPRE de los nueve portales del Sistema.
- **Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de TMSA (PGRD):** Para la construcción y armonización del documento con los concesionarios del Sistema el cual quedo revisado al 100% a 31 de diciembre de 2024.

Capacitación y divulgación de los instrumentos para la gestión del riesgo:

Divulgación de los PPPRE y capacitación en herramientas que permitan fortalecer la capacidad de respuesta ante situaciones de emergencia, con 1265 colaboradores, agentes del Sistema y Concesionarios de Operación (712 participantes en capacitaciones internas y 553 en capacitaciones de primer respondiente.

Preparativos, prevención y manejo de emergencias

Se realizaron dos (2) simulacros en las estaciones Calle 34 y Ricaurte, para entrenar la respuesta ante distintos eventos.

Se realizó acompañamiento y seguimiento a las áreas internas de TMSA para la atención de las novedades reportadas a través del Sistema de Alertas Tempranas TRANSMISAT, obteniendo como resultado la gestión oportuna del 80% de las novedades cargadas.

Se conformó el Equipo Táctico de Emergencias y Contingencias (ETAC) con el objetivo de apoyar en la respuesta ante la materialización de eventos; Alineados operativamente con el Plan Integral de Seguridad, entre las que se destacan:

- **Venta Informal:** 1860 intervenciones, de las cuales 1075 corresponden a sensibilizaciones realizadas a vendedores, 353 a actividades internas e interinstitucionales para mitigar riesgos asociados a la libre movilidad de usuarios y accesibilidad a rutas de evacuación.
- **Eventos Masivos:** 59 intervenciones en eventos masivos de alto impacto.
- **Prevención:** 1.535 actividades de divulgación, con recomendaciones generales sobre cómo actuar en caso de presentarse situaciones de emergencia dentro del Sistema.
- **Contingencias:** Participación en la atención y respuesta de 225 eventos, destacando la atención de salud a usuarios y jornadas de movilización.
- **Plan Metro:** 201 intervenciones para apoyar los esquemas operativos destinados al control de la demanda en horas pico.
- **Reportes Sistema de Alertas Tempranas SAT:** 207 reportes de alertas oportunas que pueden representar una amenaza para la seguridad de los usuarios y/o la operación del Sistema.

De igual manera, se consolidó el equipo de Emergencias y Contingencias en el Centro de Control, con el objetivo de fortalecer la gestión de emergencias y contingencias, a través de la comunicación directa y la articulación de los equipos en vía con el Centro de Control de TRANSMILENIO S. A., así como el monitoreo y seguimiento de incidentes que afectan la seguridad integral del Sistema.



Evasión

En materia de evasión TRANSMILENIO S. A. se propuso fortalecer el Plan Estratégico Antievasión, para reducir la evasión en los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público.

En materia de Monitoreo y Caracterización de la evasión, se fortaleció el Sistema SIDEST con 748 cámaras siguiendo la evasión en 7 portales y 63 estaciones. Asimismo, se logró hacer una medición de la evasión en el Componente Troncal en el primer y segundo semestre del año, evidenciando una reducción respecto al año 2023 (14,33% y 13,14%, respectivamente).

En el eje de Fiscalización y Control, se continuó imponiendo comparendos con la Policía Nacional. Igualmente, se fortaleció la estrategia de 50+ con 97 jornadas en Troncal, 161 jornadas en Zonal y 7 jornadas en TransMiCable.

En cuanto a Cultura Ciudadana y Pedagogía, se fortaleció el equipo en vía para fomentar la validación del pago en portales, estaciones, paraderos y buses del Sistema; de igual manera, se hicieron 18 intervenciones en 7 instituciones educativas y 1 comunidad, sensibilizando 2.638 personas.

Adicionalmente, se dio apertura al eje de trabajo de incidencia, que permitirá, a partir del año 2025, trazar la hoja de ruta para la gestión de alianzas con el sector privado y otras entidades del sector público para prevenir, controlar y sancionar la evasión.

La sumatoria de las estrategias conjuntas y complementarias permitió cerrar el año 2024 con un índice de evasión en el Componente Troncal del Sistema de 13,14% que representa 2,18 puntos porcentuales menos frente al indicador del segundo semestre del año 2023 (15,32%).

Finalmente, TRANSMILENIO S.A. logró el propósito trazado para el año 2024, de ampliar y fortalecer el Plan Estratégico Antievasión, con lo cual se ayudó a una reducción del índice de evasión en el Componente Troncal.

Elusión

En materia de elusión TRANSMILENIO S. A. se propuso identificar, controlar y mitigar la elusión en los componentes zonal y troncal del sistema de transporte. Este objetivo incluyó las siguientes acciones:

Monitoreo constante

Diagnosticar puntos críticos de reventa de pasajes y usos atípicos de tarjetas.

Posicionamiento del problema:

Incrementar la conciencia pública sobre la gravedad de la elusión y su tipificación como un fenómeno con implicaciones legales.

Intervenciones específicas:

Implementar operativos de bloqueo de tarjetas, segmentar geográficamente los transbordos y mejorar la red de recarga externa.

Logros alcanzados:

Durante la implementación del Plan Estratégico Anti Elusión, se lograron importantes avances:

Fortalecimiento del control

Identificación y monitoreo de zonas críticas de reventa, consolidando datos clave para operativos eficaces.

Incidencia interinstitucional

Posicionamiento de la elusión como un problema relevante en las prioridades de organismos de seguridad y entes de control.

Gestión de información

Elaboración de diagnósticos detallados y reportes que evidencian la afectación económica y las medidas correctivas, fortaleciendo la toma de decisiones basada en datos.

Fortalecimiento operativo

Ampliación y mejora de la capacidad del equipo operativo, asegurando una respuesta sostenida frente a esta problemática. En el siguiente cuadro se presentan las intervenciones y los resultados de los operativos en lo corrido del año.

Operativos realizados	Tarjeta incautadas	Paraderos y/o estaciones intervenidas	Localidades
129	7.914	184	14

3.3 Sostenibilidad

"Consolidar la sostenibilidad ambiental del Sistema Integrado de Transporte Público y su ente gestor, mediante la implementación de políticas, programas y acciones destinadas a reducir el impacto ambiental por la operación del Sistema, minimizar el consumo de recursos naturales, promover la movilidad sostenible y preservar el entorno natural para las generaciones futuras."

Plan de Ascenso Tecnológico - PAT

Tecnología de cero o baja emisiones

Durante el 2024, se adelantaron varios procesos orientados a revisar la viabilidad o planificar el desarrollo de pruebas, o estructurar nuevos proyectos con tecnologías de cero y bajas emisiones que van a formar parte del Plan de Descarbonización del Sistema.

Así mismo, se hizo seguimiento a la operación de flotas de cero y bajas emisiones en el sistema, producto de las contrataciones realizadas en los últimos años para la renovación de flota y los procesos de reposición de la flota por vencimiento de la vida útil, para los contratos suscritos en 2010.

Se adelantaron valoraciones de escenarios de reducción de emisiones para proyectos como TransMiCable, proyección de reducción de emisiones para Fase VI Etapa 1, flota nueva prevista para Plan Distrital de Desarrollo y eventos, como el Festival Cordillera. En el marco del Plan de Ascenso Tecnológico (PAT), durante 2024, se avanzó con las

reuniones y gestiones con fabricantes de buses y sistemas de recarga y proveedores de energía para revisar las viabilidades para avanzar en las 4 líneas de acción del PAT y su articulación en los procesos de diagnóstico para la formulación del Plan Marco de Descarbonización del Sistema (PMDS), que, para efectos del presente informe, en este numeral se hará referencia a los avances en los pilotos del PAT y la articulación con las otras líneas de acción del PAT se reportaran en el numeral del PMDS.

De los avances logrados para 2024, se resalta el acompañamiento y revisión de la fase de diseño de los chasises y carrocerías para los diferentes prototipos en prueba, la revisión de especificaciones técnicas y el desarrollo de pruebas preliminares de algunos buses, para lograr una ampliación del mercado de proveedores para las diferentes tipologías y tecnologías que se requieren, con el fin de seguir avanzando con los procesos de descarbonización del Sistema. En este sentido, resulta importante mencionar que con los procesos de pruebas se logró el acompañamiento a 6 fabricantes en el desarrollo y pruebas preliminares, pruebas de corta duración o viabilidad comercial para dar continuidad a la masificación de tecnologías de cero y bajas emisiones en el Sistema.

Pilotos de pruebas buses de cero o bajas emisiones

N0.	Tipología	Tecnología	Marca	Estado de Avance a 2024
1	Articulado	Eléctrico	Volvo	Prototipo para carrozar
2	Articulado	Eléctrico	BYD	Bus para pruebas de corta duración
3	Articulado	Eléctrico	YUTONG	Bus con pruebas preliminares
4	Articulado	Eléctrico	Zhongtong	Bus para pruebas
5	Biarticulado	Eléctrico	BYD	Bus para pruebas de corta duración
6	Biarticulado	Eléctrico	Volvo	Bus para pruebas de corta duración
7	Buseton	Eléctrico	Zhongtong	Bus para operación comercial
8	Busetón	Hidrógeno	Fanalca	Bus para pruebas de corta duración
9	Busetón	GNV Euro VI	Zhongtong	Bus para operación comercial
10	Microbus/buseta	Eléctrico	Zhongtong	Bus para operación comercial
11	Padrón	Carga inducción	BYD/Magment	En Fase de desarrollo prototipo bus
12	Padrón	Eléctrico	Busscar	Bus para pruebas de corta duración
13	Padrón	Eléctrico	Zhongtong	Bus para operación comercial
14	Padrón	Eléctrico	Scania	Bus para pruebas de corta duración
15	Super Busetón/Padrón	Eléctrico	Volvo	Bus para pruebas de corta duración

Fuente: OAP - DTBRT

Como parte de los resultados de la gestión de los pilotos de la tabla anterior, se resaltan entre otros, los siguientes:

- **Equipo de trabajo interno alineado. Se cuenta con la participación de diferentes áreas de la entidad, según la etapa del proyecto, las cuales trabajaron de manera articulada.**
- **Consolidación de mesas de trabajo interinstitucionales, en las cuales se priorizaron temas normativos y de capacitación en temas de**

hidrógeno verde y electromovilidad, así mismo en temas de Etiquetado Vehicular, Estándares de Recarga, Autorregulación Ambiental y Procesos de Homologación de vehículos de cero y bajas emisiones.

- Se consolidó proceso de trabajo conjunto con los fabricantes y demás interesados, para participar en las diferentes etapas de los proyectos piloto, en aras de conseguir los vehículos más adecuados a las exigencias de las condiciones de operación del sistema y reducir los GAP y reprocesos para la homologación y posterior vinculación de flota al sistema.
- Revisión y estandarización de pruebas específicas y preliminares para la actualización del Protocolo de Pruebas del PAT.
- Se cuenta con los resultados de las pruebas preliminares o las pruebas de corta duración de los buses que los fabricantes presentaron en el marco del programa de pruebas (5 resultados de pruebas preliminares y/o de corta duración).
- Se elaboraron los informes de actualización del estado del arte y disponibilidad en el mercado de las diferentes tipologías y tecnologías para estudios de mercado de la flota troncal y zonal, así como, análisis periódicos del sector para cumplimiento de los acuerdos distritales 732/18, 790/20 y 811 de 2021 con destino Concejo de Bogotá.
- Socialización en diversos escenarios de las experiencias exitosas del Sistema frente a los pilotos de pruebas y los procesos de ascenso tecnológico y electromovilidad.



Plan de Descarbonización

Durante el 2023 y 2024, se llevaron a cabo varios procesos interinstitucionales orientados a adelantar los diagnósticos para la estructuración del Plan Marco de Descarbonización del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros de Bogotá SITP en sus diferentes componentes Troncal (Sistema TransMilenio), zonal y Sistema TransMiCable.

Se adelantó el proceso de armonización y alineación de instrumentos de Planeación y Política Pública que dan soporte a las metas, objetivos y estrategias para la estructuración del Plan Marco de Descarbonización del Sistema.

Se realizó el diagnóstico preliminar y priorización de las necesidades de intervención de la malla vial existente del Sistema en el componente troncal, elementos base para identificar necesidades de recursos para la actualización y descarbonización de la infraestructura actual. Así mismo se adelantó la actualización del inventario de especificaciones técnicas de patios, estaciones, portales y demás infraestructura del Sistema.

Se adelantaron reuniones con Enel como operador de la red, concesionarios del Sistema y otros actores para revisar las viabilidades y necesidades de potencia para la electrificación de diferentes patios del Sistema, lo anterior, como insumo para la priorización de la electrificación de dichos patios, así mismo se revisó el Plan de Expansión de la red Eléctrica de Bogotá y las necesidades para su fortalecimiento y alineación con los proyectos del Sistema.

Se realizaron reuniones con proveedores de infraestructura de recarga, el IDU y los constructores de la infraestructura vial, así como de patios de los proyectos de CI 13 y Corredor Verde de KR 7 para identificar necesidades de potencia y diseños para la electrificación de los patios y otros aspectos asociados a las viabilidades de instalación de proyectos de eficiencia energética como la instalación de Sistemas Fotovoltaicos en la nueva infraestructura troncal.



Se adelantaron los análisis técnicos y ambientales para el apoyo a la estructuración de proceso de los procesos asociados a la electrificación de los Patios del Vínculo y la CI 6 y el suministro de la flota eléctrica para la Fase VI etapa 1.

Se llevaron a cabo reuniones con el IDU para la revisión de los diseños de otros modos de transporte, como el caso de los cables que hacen parte de la estructuración de la red de transporte intermodal prevista en el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad Sostenible y segura, el Plan Distrital de Desarrollo (Cable de San Cristóbal y Potosí).

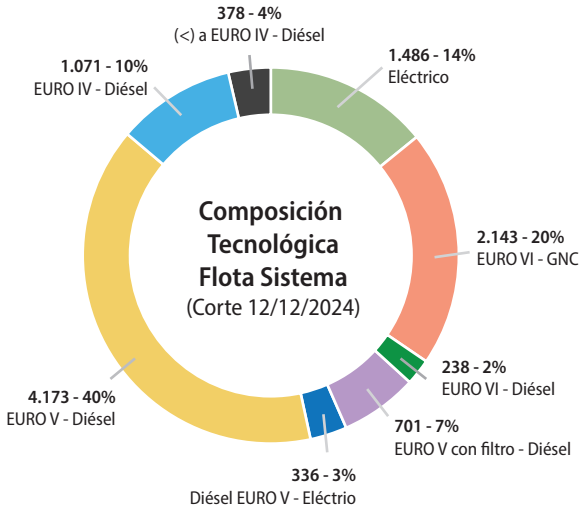
Se están revisando alternativas y fuentes de financiación y/o cofinanciación para los diferentes proyectos que se están estructurando en el marco del Plan de Descarbonización.

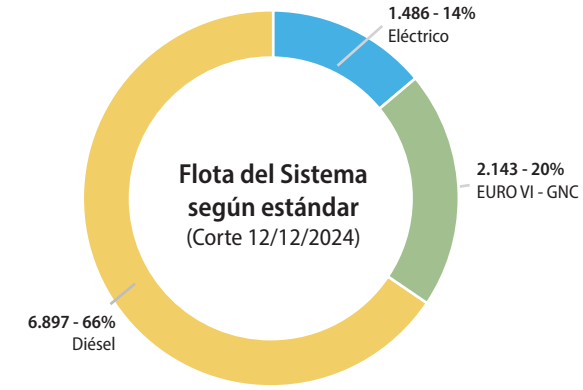
Se están revisando los proyectos de suministro de nuevas fuentes de energía y autogeneración de energía para el sistema, con otros actores asociados, en el marco de la transición energética justa.

Se estructuró documento de diagnóstico y estructura básica preliminar (Versión 0) del Plan Marco de Descarbonización del Sistema. Así mismo, se elaboraron los informes de políticas y planes interinstitucionales que hacen parte de los insumos y alineación con el Plan Marco de Descarbonización del Sistema.

Finalmente, hay que mencionar que, con corte a diciembre, la composición de la flota del sistema por tecnología es la siguiente:

Composición tecnológica de la flota





Fuente: OAP – basado en la información de las bases de datos de vinculación de flota del Sistema (DTBRT y DTB)

Plan de Ascenso de Infraestructura

Certificación de infraestructura sostenible (plan piloto)

Como parte del direccionamiento estratégico para fortalecer el componente de sostenibilidad ambiental del Sistema y la empresa en el presente cuatrienio, se estableció una iniciativa orientada al fortalecimiento de los criterios de construcción sostenible en la infraestructura del SITP; para lo cual se estableció como propósito general desarrollar un "Plan de Ascenso de Infraestructura", similar al que se ha venido dando en la flota de buses con el ascenso a nuevas tecnologías (eléctricos, gas natural, etc.).

Para desarrollar el tema, se estableció como lineamiento inicial, el orientar las acciones para obtener alguna certificación o reconocimiento en sostenibilidad en infraestructura del Sistema actualmente en operación y a cargo de la empresa, y realizar diagnósticos tendientes a incorporar este tipo de iniciativas en infraestructura que se construya para el Sistema en los próximos años.

En este sentido, se realizó un ejercicio de identificación de estándares/sistemas de certificación en construcción sostenible disponibles en el país, que fuesen aplicables a infraestructura en operación, encontrando dos (2) modelos con posible potencial de aplicación, el programa Bogotá Construcción Sostenible - BCS, componente arquitectónico y el sistema de certificación LEED, componente O+M -operación y mantenimiento. Luego de ello, se definió abordar esta iniciativa como un proyecto piloto para desarrollarse en alguno de los portales del componente troncal del Sistema, para lo cual, se adelantaron ejercicios de análisis de contexto del estado actual de esta infraestructura frente al cumplimiento de los requisitos establecidos para los dos modelos citados. Como resultado de ese diagnóstico preliminar, se estableció adelantar un proyecto piloto de certificación en el sistema LEED O+M en uno de los portales del Sistema, teniendo en consideración el potencial para aumentar sus índices de desempeño energético y ambiental, partiendo del hecho de que en ese portal fue implementado, en 2023, un proyecto de iluminación orientado a aumentar la eficiencia energética de esa infraestructura.

El proyecto piloto que se estima desarrollar, considerará, entre otros, la implementación de un sistema de energía fotovoltaica (paneles solares) como parte del fortalecimiento de la incorporación de fuentes no convencionales de energía renovable – FNCER en edificaciones públicas, y la ejecución de las adecuaciones necesarias y viables técnica y económicamente, para lograr la certificación pretendida, y permitirá contar con insumos para evaluar su posible implementación en los demás portales del Sistema.

Dicho proyecto piloto aún se encuentra en fase de revisión y dependerá de contar con los recursos que permitan realizar los ajustes requeridos en la infraestructura, con el fin de cumplir con los requisitos establecidos para obtener el reconocimiento pretendido en esta materia.



Gestión ambiental

Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA

Las actividades planteadas para los programas de gestión ambiental institucional, en el marco del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA, se orientan a propender por la ecoeficiencia en las actividades misionales de la Empresa, como el uso eficiente de los recursos, manejo integral de los residuos, aplicación de criterios de consumo sostenible y a la promoción de prácticas sostenibles.

Para los 5 programas de gestión ambiental institucional se destacan los siguientes avances y resultados:

- En el uso eficiente del agua, las acciones desarrolladas han permitido lograr una reducción en el consumo de agua en la infraestructura en cerca del 25% mensual, frente a valores previos a la declaración de emergencia por escasez de agua en la ciudad.
- Para el programa de uso eficiente de energía, con la operación de los proyectos de eficiencia energética asociados a iluminación, implementados en el Sistema en los últimos años, se ha logrado la reducción en el consumo promedio mensual de cerca del 35%.
- Se consolidó el proceso de aprovechamiento de los residuos sólidos generados al interior de los portales del Sistema, con la ejecución de un Acuerdo de Corresponsabilidad con una Organización de Recicladores.
- Se continúa con la incorporación de criterios ambientales en los procesos de adquisición de bienes y servicios, y en proceso de eliminación de la adquisición de los elementos plásticos de un solo uso.
- Con el desarrollo del programa de prácticas sostenibles se promueve el uso de medios de transporte amigables con el ambiente para el desplazamiento hacia el trabajo, y el mantenimiento y conservación de jardines y arbolado al interior de la infraestructura.

El PIGA para la vigencia 2025-2028 fue aprobado por la Secretaría Distrital de Ambiente y se suscribió la correspondiente acta de concertación con dicha autoridad ambiental.

Plan de Acción Cuatrienal Ambiental - PACA

La acción ambiental formulada en este instrumento de gestión ambiental institucional para la vigencia del Plan Distrital de Desarrollo - PDD "Bogotá Siglo XXI", presenta como resultado la ejecución de tres (3) proyectos de renovación del sistema de iluminación en igual número de portales del Sistema (Tunal, Suba y Eldorado). Se realizó la actualización del PACA para el periodo del actual PDD "Bogotá Camina Segura".

3.4 Viabilidad financiera

"Procurar la viabilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público y su ente gestor, mediante la implementación de estrategias financieras sólidas y sostenibles. Esto incluye la optimización de los ingresos y gastos, la diversificación de fuentes de financiación, la búsqueda de eficiencias operativas y la gestión de los recursos financieros."

Gestión económica y financiera

Cupo de endeudamiento TMSA

Durante el segundo semestre de 2024 se realizaron las gestiones ante el Concejo de Bogotá para la aprobación de un cupo de endeudamiento, por primera vez, a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A., de $3,55 billones de 2024, con destino al Proyecto "Construcción de la Troncal de la Calle 13 desde la troncal AV las Américas hasta el límite de la ciudad, Río Bogotá del sistema TransMilenio".

Esta aprobación se obtuvo mediante Acuerdo Distrital 939 del 6 de noviembre de 2024, "Por el cual se autoriza un cupo de endeudamiento global a la administración central y los establecimientos públicos del Distrito Capital y a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. y se dictan otras disposiciones". En el artículo 6 este Acuerdo establece:

> *""Artículo 6.- Autorizar el cupo de endeudamiento para la Empresa de Transporte del Tercer Milenio (TRANSMILENIO S.A.), en la suma de TRES BILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL*

MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE 2024 ($3.550.000.000.000) o su equivalente en otras monedas, para celebrar operaciones de crédito público externo, operaciones de crédito público interno o ambas, así como operaciones asimiladas a las anteriores, destinadas al financiamiento del plan de inversiones, sujeto al cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre la materia."

Con esta aprobación TRANSMILENIO S.A. podrá contar con los recursos requeridos para la construcción de la Troncal de la Calle 13 desde la troncal Av. De las Américas hasta el límite de la ciudad, Rio Bogotá del Sistema TransMilenio, que si bien tiene su financiación asegurada con la cofinanciación por parte de la Nación y del Distrito, requiere financiamiento, debido a que el flujo de los aportes de las vigencias futuras tiene un plazo superior al de realización de las inversiones.



Eficiencia y recursos Fondo de Estabilización Tarifaria-FET 2024-2025

Para el año 2024, de acuerdo con la tarifa usuario fijada por la Administración Distrital, se tenía una estimación inicial del FET $3.220.000 millones. Por otra parte, el presupuesto aprobado por la Secretaría Distrital de Hacienda correspondió a $3.077.169 millones; en razón a lo anterior, TRANSMILENIO S. A. realizó una optimización de costos mediante acciones operacionales y estrategias para mejorar la oferta del Sistema, también ajustes en seguridad y calidad para atraer más usuarios y reducir la evasión.

Desde la Subgerencia Económica de TRANSMILENIO S.A., se ha realizado el seguimiento periódico semanal de los recursos destinados para el FET, con el objetivo de ajustar los recursos reales al presupuesto aprobado de la vigencia 2024.

Finalmente, con los ahorros logrados, al cierre de la vigencia 2024, los recursos utilizados del FET ascendieron a $2.937.004 millones, logrando de esta manera cumplir las metas estimadas de los recursos de la vigencia e incluso lograr optimización de los recursos del Distrito.

Recursos Troncales Alimentadoras

En el marco del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá - tramo 1 (PLMB - tramo 1), se contempló la construcción las troncales alimentadoras (correspondientes a la Av. Cali, y la Av. 68), las cuales son cofinanciadas por el Distrito Capital, a través de aportes, y por la Nación, a través de vigencias futuras 2020-2038 contempladas en el Convenio de Cofinanciación Nación-Distrito No. 002 de 2018.

La construcción de las troncales (incluyendo adquisición de predios), según los cronogramas del IDU, se realizaría en el periodo 2019-2024 para la Av. Ciudad de Cali con un costo de $0,976 billones de pesos de diciembre de 2017 y entre el 2020-2026 para la Av. 68, con un costo de $2,55 billones de pesos de diciembre de 2017.

Habida cuenta de los plazos de las vigencias futuras y los de las obras que se financian, se requiere acercar los recursos a los plazos de construcción, por lo cual, se necesita llevar a cabo esquemas de financiación que permitan contar con los recursos requeridos para el pago de las obras en ejecución, cuya fuente de pago son las vigencias futuras de la Nación, para el caso del proyecto Av. 68 y Av. Ciudad de Cali.

Así, TRANSMILENIO S.A., adelanta una emisión de la Titularización aprobada para el proyecto y durante el 2024 se logró la colocación del cuarto lote de la emisión por un valor de cuatrocientos noventa y nueve mil novecientos noventa y ocho millones cuatrocientos ocho mil trescientos ochenta y dos pesos corrientes ($499.998.408.382) y alcanzó una demanda de 1,9 veces el monto ofrecido.

La emisión cuenta con la máxima calificación crediticia (AAA) asignada por la firma calificadora de riesgo, Fitch Ratings. El resultado de esta calificación destaca que la emisión está en línea con los estándares en escala nacional.

Para el 2025 se espera lograr la quinta colocación de los títulos en las condiciones actuales del mercado; siendo que, de acuerdo con las lecturas de mercado realizadas con los agentes colocadores de la emisión, se destaca la incertidumbre del mercado a nivel internacional y local, volatilidad en las tasas y niveles altos de inflación. No obstante, el reto de la Entidad es optimizar la consecución de los recursos financieros, de acuerdo con las necesidades del proyecto y mantener la calificación de la estructura financiera.

Revisión Canasta Fase III

Teniendo en cuenta que los contratos de concesión de Fase III (Cláusula 64, parágrafo Primero), tienen prevista una revisión de tarifas por vehículo y kilómetro cada cuatro años, durante el 2024, se adelantó la selección y ejecución de una consultoría para este propósito.

Se realizó la recopilación y procesamiento de la información desde sus diferentes fuentes (información técnica, de campo, de concesionarios, de proveedores, teórica, etc.). Finalmente se determinaron los resultados de las tarifas vehículo y kilómetro eficientes, que aplicarán a la flota que se vincule durante los cuatro siguientes años.

Como complemento a lo anterior, también se realizaron mesas de trabajo con los concesionarios, donde se atendieron observaciones y se realizaron los ajustes procedentes. Posteriormente se socializaron los resultados finales en los meses de octubre y diciembre del 2024.

Estados financieros del Sistema

La información contable del SITP al 31 de diciembre de 2024 comprende la entrega de los estados financieros a la Secretaría de Distrital de Hacienda los trimestres marzo, junio, septiembre y diciembre de manera oportuna, se diligenciaron las conciliaciones para estas fechas, se elaboraron los estados financieros para los meses intermedios y se publicaron en la página Web de TRANSMILENIO S.A. Esta información se encuentra en detalle en los anexos 2, 3, 4, 5 y 6.



Gestión de explotación colateral

Plataforma y portafolio de ingresos colaterales

TRANSMILENIO S.A., en cabeza de la Subgerencia de Negocios Colaterales, en 2024 logró construir una estrategia de mediano plazo para elevar el ingreso de fuentes no tarifarias para la entidad, e inició su implementación. La facturación con corte al 31 de diciembre fue de $28.783.427.715, que refleja un crecimiento de 24% con respecto al ingreso del 2023.

La estrategia tiene cinco pilares:

- **Profundizar el relacionamiento de TRANSMILENIO S.A. con audiencias de interés;**
- **Desarrollar los ingresos por propiedad intelectual**
- **Aprovechar la capacidad de desplegar tecnología**
- **Ser un canal de publicidad**
- **Desarrollar negocios inmobiliarios.**

En tal sentido, los principales esfuerzos durante el período del presente informe se enmarcan en las siguientes líneas de negocios para generar ingresos colaterales:

Línea de negocio	Acumulado
Canales de publicidad y distribución	**$16.473.538.109**
Publicidad en infraestructura	$7.298.298.722
Derecho uso de nombre_NR	$5.763.327.135
Publicidad digital	$3.139.510.458
Publicidad en buses	$259.092.321
Merchandising	$13.309.473
Inmobiliario	**$11.006.339.516**
Espacios para el comercio al detal	$11.006.339.516
Conocimiento y propiedad intelectual	**$977.661.133**
Uso de marca	$940.300.280
Traslado de conocimiento	$37.360.853
Tecnología	**$10.697.695**
Uso de aplicación oficial TM - TransMi App	$10.697.695
Gestión de cartera – intereses de mora	**$315.191.263**
Total acumulado	**$28.783.427.715**

De manera transversal, se logró crear un sistema de información, herramienta que centraliza la información de los contactos, automatiza tareas como la proyección de documentos administrativos y se optimizan los procesos de control y seguimiento de las diferentes líneas de negocio y fortalece el proceso de facturación.

Se desarrolló GEO TRANSMI, un código de identificación de espacios en la infraestructura para facilitar su gestión. El código se representa con una imagen QR en los componentes del sistema, que al abrirlo ofrece la información relevante de esa pieza y facilita la gestión. Este código está en proceso de piloto.

Por otra parte, con más de 50 marcas aliadas se lograron múltiples beneficios para los usuarios del Sistema, como son:

- **2 becas gratuitas del curso intensivo de inglés del Centro Colombo Americano.**
- **2 becas por 6 meses de vivienda gratuita en el complejo de CityU para usuarios estudiantes universitarios.**
- **Alianza con Pedigree que nos permite reubicar 36 perritos abandonados en el Sistema.**
- **20 actividades de entrega de productos gratuitos como: perfumes, postres, pasabocas (empanada, mantecadas, repollas, tintos, maní, gaseosas, avenas entre otros) botellas de agua, degustaciones de gelatina y obsequios, accesorios para celulares y descuentos en productos en portales y estaciones del sistema.**
- **10 actividades con muestras musicales y artísticas en la mayoría de los lanzamientos de nuevos nombres de estaciones.**

- WOM entregó 1.500 simcards prepago con 2Gb para navegar y minutos y SMS ilimitados durante 3 días y rifo 1 smartphone Xiaomi Note 11 de 128Gb.
- 36 bonos del 30% de descuento del valor de la carrera a los usuarios que se matriculen en los programas de la universidad Unicervantes.
- 15 tarjetas personalizadas con 120 pasajes de TransMilenio para usuarios que se inscriban a las carreras de la universidad Unicervantes y un bono de 200 mil pesos para los usuarios que refieran a otro estudiante.
- Tres actividades de cine al aire libre que beneficiaron a más de 300 usuarios en los Portales de 20 de Julio, Manitas y Portal Sur.
- 24 cupos con el 58% de descuento para talleres de escritura de la Universidad de los Andes.

Relacionamiento de TRANSMILENIO S. A. con audiencias de interés

En este pilar se diseñó una estrategia y un plan táctico que busca visibilizar el liderazgo de TRANSMILENIO S. A. en transporte, así como sus contribuciones en temas ambientales; sociales y de competitividad; complementariedad con el sector privado y su liderazgo para el desarrollo del talento humano en Colombia y la región.

Se inició una serie de conversatorios en alianza con la Red SIMUS y se llevaron a cabo dos con gran respuesta de la gente (más de 200 asistentes por conversatorio). Estas acciones incentivan a que TRANSMILENIO documente sus logros y lo que ha hecho para lograrlos y se facilite compartir el conocimiento y tener un esquema de conocimiento compartido.

Propiedad intelectual y conocimiento

El segundo pilar, incluye la protección y explotación de las marcas; consultoría y educación no formal, mejorar la reputación y la exposición de TRANSMILENIO estimula el interés y la disposición a pagar por la información del sistema. Se suscribió el contrato CTO65-2024 con CAVELIER ABOGADOS S.A.S. para la prestación de servicios integrales y de apoyo a la gestión, para el asesoramiento técnico, legal y comercial en torno a la propiedad intelectual de TRANSMILENIO S.A. Se suscribieron 3 contratos de uso de la marca y 5 contratos de alianza comercial, a través de los cuales se busca la mejora para la interacción y percepción de la marca por parte de los usuarios.

TRANSMILENIO S.A. recibió 68 visitas con más de 800 asistentes: 16 visitas académicas (14 de universidades nacionales y 2 de universidades internacionales), 3 visitas de entidades distritales y 33 visitas de empresas privadas.

Explotación tecnológica del sistema

Este pilar se centra en el aprovechamiento de la infraestructura para el despliegue de la conectividad. Se impulsó la simplificación del proceso de instalación de antenas e inició el diagnóstico normativo y físico para identificar oportunidades de ingreso colateral.



Publicidad

El cuarto pilar de la estrategia es la utilización del sistema como un canal para la publicidad y los mensajes comerciales de anunciantes. En 2024 se firmaron nuevos contratos con comercializadores de pauta. Este pilar incluye la publicidad estática, la publicidad digital, el derecho al uso de nombre de estaciones, la publicidad en buses y otro tipo de ingresos.

Publicidad estática

En coordinación con la Dirección de Infraestructura se amplió el inventario de espacios susceptibles de exhibir publicidad de 6.500 mts2 a 20.000 mts2. La facturación en publicidad estática creció 12% con respecto al 2023, con más de 200 marcas con publicidad denle el sistema.

Derecho de uso de nombre en estaciones

Se incrementó la facturación 97% con respecto al 2023 y se logró recompra y fidelidad comercial del 96% pues solo un cliente no renovó su contrato. Además, se lograron 9 nuevos acuerdos comerciales para llegar a 28 estaciones o portales, un significativo e histórico crecimiento.

Publicidad digital

En 2024 se elevó el número de pantallas digitales de 53 a 76 con un esquema de remuneración fija más una participación variable en la facturación. El ingreso por esta fuente creció 38% en comparación con 2023. Los formatos que se han usado son variados y están en tótems, acceso a vagones interiores y exteriores, etc.

Publicidad en buses

Hasta el 31 de diciembre de 2024 se autorizó la exhibición de publicidad de diferentes marcas, tanto al interior como en el exterior, en 904 buses. Actualmente, se cuentan con 115 buses con registros expedidos por la Secretaría Distrital de Ambiente, que permiten la exhibición de publicidad exterior visual y con 13 acuerdos suscritos para ello con los concesionarios de operación de las Fases III (9 concesionarios), IV (1 concesionario) y V (3 concesionarios).

Otros

se realizó un análisis para identificar los productos de "merchandising" con mayor demanda y rotación y se hizo una nueva compra de las referencias de mayor aceptación por parte de los clientes: mug ciudad; kit bolígrafo; tula mapa y cuaderno tapa dura. Para lograr mayor impacto con las marcas registradas de TRANSMILENIO, en 2024 se inició la revisión de un modelo distinto de licenciamento de marca y se exploraron alternativas con Ping Solutions, KOPA Licencing y CPL – Compañía Panamericana de Licencias.



Inmobiliario

El quinto pilar requirió de mayores esfuerzos durante el 2024, dado que son los negocios de mayor potencial de generación de ingreso y por ende de mayor interés; pero también son los que requieren de mayor tiempo de maduración.

El 2024 se centró en construir una estrategia de ingreso colateral para el desarrollo inmobiliario,

que le permita a TRANSMILENIO S.A monetizar las ventajas normativas incluidas en la ley del Plan de Desarrollo Nacional; el acuerdo del Plan de Desarrollo Distrital; el Plan de Ordenamiento Territorial y los decretos que lo desarrollan. Así mismo, en 2024 se diseñaron y pilotearon las normas y reglas comerciales para el desarrollo inmobiliario. Se impulsó la expedición de la Resolución 398 de 2024 "Por medio de la cual se establecen los parámetros y la metodología para estimar y evaluar la retribución o contraprestación por la explotación colateral de los predios remanentes de la infraestructura de transporte a cargo de TRANSMILENIO S.A., de acuerdo con lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial – POT".

El negocio inmobiliario de TRANSMILENIO privilegia la consolidación de un portafolio de inmuebles que generen rentas a la entidad y en ese orden de ideas, prioriza el desarrollo en renta que la venta de suelo. La razón es que el modelo de renta facilita capturar la valorización inmobiliaria, puede generar ingresos en un horizonte de tiempo más largo que la venta y promueve tener inversiones rentables a lo largo del tiempo.

La estrategia se desarrolla de la siguiente manera:

Explotación de infraestructura actual con comercio al detal

Consiste en contratos de concesión mercantil que autorizan la instalación de módulos comerciales en la infraestructura del Sistema. Actualmente operan 297 módulos que ofrecen a los usuarios diferentes productos y servicios. Con una activa gestión se logró que el porcentaje de ocupación de espacios sea 97%.

Predios remanentes

Consiste en la explotación del suelo que ha quedado como "sobrante" luego de la construcción de las troncales BRT del sistema. En 2024, se diseñaron mecanismos para promover que los privados (24 interesados de empresas del sector inmobiliario y comercio al detal) hicieran propuestas de usos y desarrollo inmobiliario de esos predios, tomando el riesgo de diseñar y proponer productos inmobiliarios bajo su propio riesgo, para ser evaluados por TRANSMILENIO. En la metodología se incluyeron mecanismos para estimular la competencia y así mejorar la rentabilidad para TRANSMILENIO. Se hizo una ronda comercial el 9 de julio de 2024 a la que asistieron 24 interesados de empresas del sector inmobiliario y comercio al detal. En la actualidad hay una ruta de proyectos en proceso de maduración, entre los que se destacan:

- **Calle 95 – Av. Suba: Se suscribió el contrato concesión mercantil de inmuebles remanentes CTO1642-24, derivado de la propuesta por parte de "El lugar de Su presencia". Este es un desarrollo de un café, librería sobre un predio de 144 mts2. Se espera una inversión de $1.200 millones. La concesión mercantil representa un valor presente neto de $2.200 millones, de los cuales $1.000 millones corresponden a la contraprestación que recibirá mensualmente TRANSMILENIO S.A. durante el plazo del proyecto, mientras que los restantes $1.200 millones hacen referencia a la reversión de la infraestructura al final del proyecto.**
- **Country Sur – Troncal Carrera Décima. Se recibió una propuesta por parte de la firma MEVIC que está en proceso de ajuste luego de la revisión de la tradición de los predios. En ese sentido, La empresa MEVIC manifestó interés en la presentación de una propuesta para su desarrollo.**



Desarrollo inmobiliario en predios propios

La normativa vigente genera incentivos muy interesantes para el mayor aprovechamiento inmobiliario del suelo de propiedad de TRANSMILENIO S.A. Esta es la principal prioridad del área para este cuatrienio: el desarrollo de Estación Central.

- Estación Central: en el 2024 se hizo todo el análisis del predio propiedad de TRANSMILENIO que constituye la unidad de actuación 3 dentro del Plan Parcial Estación Metro 26. La normativa urbanística permite la construcción de 55.000 mts2 sobre la estación. Se realizó la selección y contratación de una firma que trabaja en el análisis normativo y de mercado para proponer un "masterplan" que describa el mejor proyecto inmobiliario posible para la captura de valor y la optimización del valor del suelo para la empresa. En 2025 se hará la estructuración y selección de socios estratégicos para comenzar obra en 2026.
- Primera de Mayo y Laguna II: en 2024 se hizo el análisis normativo del predio y se encontró viable el desarrollo de un proyecto de varios usos. En 2025 se hará su presentación comercial.
- Patio calle 6 y El Vínculo: en el marco de la licitación de flota de Fase VI, se incluyó el desarrollo de locales comerciales que permitan la explotación inmobiliaria de las infraestructuras correspondientes. En la licitación se propuso la construcción de 8 espacios comerciales de diferentes características que serán parte del portafolio inmobiliario de TRANSMILENIO S.A.
- San Diego: TRANSMILENIO S.A. tiene suelo contiguo a la estación San Diego que también hace parte del Plan Parcial Estación Metro 26. Se trabajó con los vecinos para lograr el desarrollo integrado de la manzana con un proyecto que incluirá comercio y vivienda.

Tecnología de datos (Monetización y comercialización de la aplicación TransMiApp)

La TransMiApp se ha convertido en un pilar fundamental para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, no solo en términos de usabilidad, sino también como una herramienta para generar ingresos. Bajo el enfoque de negocios colaterales, se han desarrollado diversos mecanismos innovadores para monetizar la aplicación, maximizando su potencial financiero sin comprometer la experiencia del usuario, como son:

- Recarga de la tarjeta Tu Llave: Una de las estrategias clave es la integración de la funcionalidad de recarga de la tarjeta Tu Llave directamente en la TransMiApp. Por cada recarga realizada a través de esta opción, TRANSMILENIO S.A. generará un ingreso colateral de 40 pesos por cada recarga. Este mecanismo no solo facilita el acceso de los usuarios al sistema de transporte, sino que también representa un flujo constante de ingresos en proporción al volumen de transacciones realizadas.
- Alianza con Google AdMob: En colaboración con Google AdMob, se trabaja en la integración del SDK de AdMob en la aplicación, inicialmente para dispositivos Android. Este sistema permitirá la inclusión de un banner publicitario en la sección de mapas de la TransMiApp, donde los usuarios podrán acceder a contenidos patrocinados relevantes. A cambio, TRANSMILENIO S.A. recibirá ingresos monetarios generados por la visualización y clics en los anuncios, ampliando así las oportunidades de monetización mediante publicidad programática.
- Campañas publicitarias en banners informativos: Otra fuente de ingresos proviene de las campañas publicitarias que se despliegan en los banners informativos de la TransMiApp. Estas campañas, utilizadas por organizaciones como la Liga Contra el Cáncer de Seno, MeMuevoyLeo, y Proimágenes, permiten a los anunciantes alcanzar un público objetivo altamente segmentado, mientras que TRANSMILENIO S.A. recibe ingresos derivados del espacio publicitario ofrecido en la plataforma.

Impacto de la Monetización

Estas estrategias de negocios colaterales fortalecen la sostenibilidad financiera del sistema. De esta manera, la TransMiApp no solo se posiciona como una herramienta esencial para los usuarios del transporte público, sino que también como un activo estratégico para la generación de valor económico.

Concesiones del Sistema

Renovación de flota Fase III

En el 2024, se revisaron los aspectos técnicos, económicos y jurídicos asociados a la reposición de flota de la Fase III, con base en las necesidades del Sistema y los nuevos proyectos de transporte, entre estos, la troncal de la Avenida 68.

En esa medida, desde TRANSMILENIO S.A. se están realizando las revisiones correspondientes para determinar el porcentaje de flota que deberá ser objeto de reposición para cada concesión, al tiempo que se han revisado aspectos asociados a la extensión de vida útil de la flota vinculada al Sistema, con el fin de proyectar la transición hacía nueva flota para la operación

Seguimiento a concesiones

Seguimiento jurídico a concesiones

La Subgerencia Jurídica estructura y apoya jurídicamente los procesos de contratación misional y realiza el seguimiento jurídico a los contratos para la prestación del servicio público de transporte masivo.

Durante el año 2024 se realizó el seguimiento al componente jurídico de los 46 contratos misionales vigentes:

- Fase II: 1 contrato (provisión y operación)
- Fase III: 9 contratos (provisión y operación)
- Fase IV4: 12 contratos (6 operación y 6 provisión)
- Fase V: 22 contratos (11 operación y 11 provisión)
- SIRCI: 1 contrato y Cable: 1 contrato (operación)

Gestión y logros:

- Elaboración de los informes trimestrales de supervisión del componente jurídico de los 33 contratos que no tienen interventoría; estos informes se encuentran publicados en SECOP.
- Revisión de los informes mensuales de la interventoría integral de los 12 contratos de concesión de Fase IV, así como, del contrato de recaudo del Sistema.
- Control y seguimiento de las pólizas de los 46 contratos misionales, con el fin de verificar su vigencia y su expedición conforme a los contratos y la normatividad vigente, así como las coberturas exigidas contractualmente.
- Seguimiento al cumplimiento de las obligaciones laborales de los concesionarios.
- Verificación de las certificaciones suscritas por los revisores fiscales, acreditando el cumplimiento del pago sus obligaciones laborales y lo correspondiente a parafiscales de los concesionarios.
- Verificación del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios de Fase III relacionadas con conductores, mujeres y madres cabeza de hogar y actores indirectos contratados en cada período.
- Revisión de los reportes de horas laboradas y descansos de los conductores y remisión al Ministerio del Trabajo, de informes técnico-jurídicos de carácter laboral por presuntas transgresiones al ordenamiento jurídico en materia laboral, relacionadas con jornadas laborales y descansos de los conductores (Fase 3: 36 informes; Fase V: 33 informes técnicos jurídicos).
- Asistencia a las convocatorias del Concejo de Bogotá y del Ministerio del Trabajo donde se ha puesto de presente el rol de TRANSMILENIO S.A. en cuanto a la supervisión y control de la operación, que no debe confundirse con aspectos laborales, los cuales son del resorte exclusivo de los concesionarios de operación.
- Apoyo jurídico a las dependencias de la Entidad para la suscripción de modificaciones a los contratos misionales.
- Emisión de conceptos jurídicos para Fase III (remuneración vehículos adquiridos a la sociedad Tranzit), Fase IV (rendimientos cuenta garantía líquida de mantenimiento, disposición equipos STS no SIRCI desinstalados con ocasión de la renovación tecnológica), Fase V (Sistema de regulación de velocidad - Gran Américas Fontibón 1 S.A.S.); así mismo, respecto al contrato 001 de 2011 de recaudo, se presentó la emisión de dos conceptos con apoyo de la interventoría SIRCI, el primero

concepto para pago No. 1 – OTROSI 20 - 2024-ER-13008 - (20-03-2024) y Solicitud de concepto conectividad ETB - 2024-ER-31525 – (24-06-2024)

- En cumplimiento de los compromisos adquiridos ante la Procuraduría General de la Nación y las órdenes impartidas por el Juzgado 43 Administrativo del Circuito de Bogotá dentro de la Acción Popular 2019-00157, se logró la aceptación de cumplimiento de todas las obligaciones asumidas por los concesionarios en los Otrosíes Estructurales de Fase III.
- La Subgerencia Jurídica, con base en los informes técnicos de supervisión, inició y tramitó 15 procesos sancionatorios relacionados con objeciones a la Evaluación Integral Trimestral de la Calidad, los cuales se terminaron por allanamiento de los concesionarios, previo a la realización de audiencias.
- En Fase V se tuvieron 2 procesos sancionatorios aperturados y cerrados por cumplimiento de la obligación.
- Respuesta de los incidentes objetados en el trámite de la EIC de Fase IV.
- Gestión de veintidós 22 solicitudes de debido proceso en el trámite de la EIC de Fase IV.
- Trámite de los plazos de cura solicitados por la interventoría integral de Fase IV (actualización de los valores asegurados de la pólizas y garantías, renovación de garantías, consulta información tacógrafos, ejecución actividades plan de mantenimiento de la flota, ejecución actividades faltantes Plan de Mantenimiento de la infraestructura, Renovación Tecnológica Equipos STS NO SIRCI) y por Fase V no se remitieron plazos de cura durante 2024.
- Trámite de los informes de posible incumplimiento presentados por la interventoría integral de Fase IV (por no operar flota durante 5 días hábiles por mes y 1200 km odómetros por mes, por no ejecutar las actividades de frecuencias conforme al plan de mantenimiento de flota, presentación del plan de renovación de los Equipos del STS no SIRCI, obtención de créditos sin estar canalizados por el patrimonio autónomo del proyecto) y por las Fases III y V no se tramitaron IPIS y SIRCI se tramitaron 2 IPIS presentados por la Interventoría, uno referente a incidentes de red externa que fue devuelto por no cumplir los parámetros establecidos en el artículo 86 de la lay 1474 de 2011 y otro de indisponibilidad de la infraestructura tecnológica SIRCI correspondiente al centro de cómputo NAOS que se encuentra en verificación de las áreas encargadas del seguimiento de esa obligación.
- Trámite de los Eventos Eximentes de Responsabilidad de Fase IV (indexación de los valores asegurados de las pólizas y garantías, entrega del patio La Reforma, volcamiento biarticulado, imposibilidad de culminación de la etapa de diagnóstico del biarticulado volcado, imposibilidad de operar biarticulado por accidente, imposibilidad de operar bus por trámites surtidos ante las autoridades judiciales y de tránsito del municipio de Soacha, imposibilidad de operar móvil por inmovilización de la Fiscalía General de la Nación), de Fase V no se declararon Eventos Eximentes de Responsabilidad durante el año 2024 y en el contrato 2671-23 CABLE LA ROLITA se tramitaron 18 Eventos Eximentes de Responsabilidad por tormenta eléctrica y paradas por fallo en distancia salida
- Apoyo en las gestiones relacionadas con la inoperatividad de las estaciones de servicio diésel ubicadas en los patios de operación troncal Suba, Américas y Calle 80.
- Se gestionaron las respuestas a los reportes de novedades en la malla vial presentados por los concesionarios.
- Se gestionaron las respuestas a reclamaciones presentadas por los concesionarios de Fase III, Fase IV, Fase V y contrato 2671-23 Cable La Rolita.
- Apoyar las gestiones para entrega de los patios temporales como Patios Nuevos (80, Norte, Tunal) y entrega Patio La Reforma.
- Se participó en la reversión del patio de operación troncal sur y su entrega a Consorcio Express – San Cristóbal.
- Se participó en la entrega del patio nuevo de operación troncal La Reforma a SOMOS BOGOTÁ USME.
- Se apoyó la restitución por parte de SOMOS BOGOTÁ USME del patio Calle Sexta.
- Se proyectó el acta de liquidación de común acuerdo del Contrato de Concesión suscrito con CONNEXION MÓVIL S.A.S.
- Liquidación del contrato de Cable Móvil, se han realizado mesas de trabajo acompañando

jurídicamente a las áreas supervisoras, tramitando ampliación de garantías, proyectado culminarla el primer trimestre de 2025.

- Apoyo al área de Defensa Judicial en los tribunales de arbitramento de Consorcio Express, E-Somos Alimentación S.A.S., SI18 NORTE y SI99.
- Revisión del Manual de Contratación y del Manual de Supervisión e Interventoría para adopción por parte de la Junta Directiva de la entidad.
- Asesoría para la adopción de una nueva versión del Manual de Niveles de Servicio de Fase IV
- Supervisión del componente jurídico del contrato de interventoría integral de la Fase IV.
- Supervisión del componente jurídico del contrato de interventoría integral de SIRCI.

Seguimiento Financiero a las Concesiones

Durante el 2024 se realizó el seguimiento financiero de todas las concesiones del Sistema Integrado de Transporte Publico de Bogotá D.C. -SITP- tanto directa, como a través de las interventorías para la Fase IV y para el concesionario del SIRCI. En el caso de las concesiones de transporte de las Fases II, III y V se realizó el seguimiento directo de las obligaciones de cada una de las concesiones de dichas fases, con el fin de poder tomar decisiones de manera más eficaz y realizando la generación oportuna de alertas, con un mayor entendimiento de los procesos a verificar.

Se desarrolló en la plataforma POWER BI, un módulo para el almacenamiento de la información financiera histórica de las concesiones a cargo del Ente Gestor. De igual manera, se programaron módulos para el cálculo de indicadores financieros y la elaboración de gráficos y presentaciones, los cuales permiten agilizar los análisis requeridos.

De igual forma, se realizó seguimiento a las obligaciones contractuales económicas y financieras y se elaboraron los informes s trimestrales respectivos; siendo que estos revelaron las condiciones financieras de cada uno de los concesionarios.

De acuerdo con el objetivo trazado, se realizó la actualización del procedimiento de Seguimiento Financiero de las concesiones y sus formatos de captura de información, lo cual permitió una mayor eficiencia en el procesamiento de la información. También se actualizó la caracterización del proceso de Gestión Económica de los Agentes, teniendo en cuenta la realidad operativa y los objetivos reales de la Entidad.



Operadora Distrital de Transporte – La Rolita

A continuación, se presenta el análisis respecto a los efectos jurídicos que trae consigo la sentencia de segunda instancia proferida el 23 de octubre de 2024 por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en el proceso judicial identificado con radicado 11001-3334-006-2020-00155-01 (la "Sentencia"):

Este proceso judicial corresponde al medio de control de nulidad simple interpuesto por Germán Calderón España y Felipe Bastidas Paredes en contra del Distrito Capital por la expedición del artículo 91 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 (el "Acto de Autorización"), mediante el cual se autorizó al Distrito Capital a constituir la Operadora Distrital de Transporte S.A.S. (la "ODT").

La Sentencia confirma la nulidad del Acto de Autorización al concluir, como lo hizo el Juez de primera instancia, que la Alcaldía Mayor debía

presentar un «estudio demostrativo» que justificara la iniciativa que derivó en la expedición del Acto de Autorización para crear la ODT. A juicio del Tribunal, el estudio demostrativo al que se refiere el artículo 69 de la Ley 489 de 1998 es exigible, ya sea para que el Concejo Distrital cree directamente una entidad descentralizada o para que autorice su creación. Con lo anterior, se rechazó el argumento del recurso de apelación según el cual dicho estudio era requisito, únicamente, para la creación de la ODT.

La Sentencia resuelve confirmar la nulidad del Acto de Autorización decidida por el Juzgado Sexto Administrativo de Bogotá el 19 de enero de 2022. Dicha Sentencia estableció que los efectos de la nulidad «se retrotraen al momento de la expedición del Acuerdo 761 de 2020». Efectos de la Sentencia Dado el sentido de la decisión contenida en la Sentencia y particularmente, la retroactividad de la anulación del Acto de Autorización.

Los efectos de dicha decisión respecto de la constitución de la ODT y la participación accionaria de TRANSMILENIO S.A. en dicha sociedad:

Antecedentes:

La Alcaldía Mayor expidió el Decreto No. 188 del 27 de mayo de 2021 mediante el cual (i) autorizó a TRANSMILENIO S.A. a constituir la Operadora Distrital de Transporte bajo la figura de una sociedad por acciones simplificada y (ii) determinó que Transmilenio sería su único accionista.

Con sustento en dichos actos administrativos (el Plan Distrital de Desarrollo y el Decreto No. 188 de 2021), mediante documento privado incorporado en un contrato de sociedad de los que trata la Ley 1258 de 2008 y el Código de Comercio (el "Contrato de Sociedad"), TRANSMILENIO S.A. constituyó la sociedad Operadora Distrital de Transporte S.A.S. en calidad de accionista único. Posteriormente y en virtud de una decisión adoptada por la asamblea de accionistas de la ODT, el 28 de noviembre de 2022 fue aprobada la emisión y colocación de 2.500 acciones ordinarias cuyo titular pasó a ser la sociedad ENEL Colombia S.A. E.S.P.

En consecuencia, desde el 31 de diciembre de 2022 la ODT tiene dos accionistas: (a) TRANSMILENIO S.A., con una participación del 80% en su capital social y (b) ENEL, con una participación del 20% en su capital social.

Con lo anterior, la naturaleza jurídica de la ODT pasó a ser la de una sociedad de economía mixta de las que trata el artículo 97 de la Ley 489 de 1998.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dado que TRANSMILENIO S.A., se rige por el régimen jurídico de las empresas industriales y comerciales del Estado por virtud del parágrafo 1° del artículo 38 de la Ley 489 de 1998, el régimen jurídico aplicable a la ODT, según lo establecido en el artículo 94 de la Ley 489 de 1998, es el contenido en su Contrato de Sociedad y en las disposiciones pertinentes del Código de Comercio.

Las empresas y sociedades que se creen con la participación exclusiva de una o varias empresas industriales y comerciales del Estado o entre éstas y otras entidades descentralizadas y entidades territoriales se rigen por las disposiciones establecidas en los actos de creación y las disposiciones del Código de Comercio

Así las cosas, aunque el Contrato de Sociedad de la ODT sea un contrato estatal, dado el criterio orgánico que prevé el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, las normas que determinan su existencia y validez son aquellas previstas en el Código de Comercio, no la Ley 80 de 1993.



La nulidad del Acto de Autorización respecto del Contrato de Sociedad Conforme es ampliamente conocido en el derecho de sociedades, el Contrato de Sociedad da lugar a la conformación de una persona jurídica diferente de sus accionistas. En ese sentido, como resultado de la suscripción del Contrato de Sociedad, se creó la ODT como una persona jurídica independiente a la de sus accionistas.

Con base en lo expuesto, se concluye lo siguiente:

- **La Sentencia no anuló el Contrato de Sociedad de la ODT.**
- **La Sentencia tiene por único efecto que TRANSMILENIO S.A., no tenía capacidad para concurrir al Contrato de Sociedad en el momento en que suscribió dicho negocio.**
- **La ausencia de capacidad para concurrir al Contrato de Sociedad acarrea la nulidad relativa del vínculo que tiene TRANSMILENIO S.A. con la ODT, pero nunca el vínculo que se tiene con Enel. La nulidad relativa únicamente puede ser declarada judicialmente, a petición de TRANSMILENIO.**
- **La nulidad relativa puede ser saneada en virtud de la ratificación de la capacidad de TRANSMILENIO para concurrir al Contrato de Sociedad.**

Esta ratificación debe darse a través de un Acuerdo Distrital precedida de la iniciativa del Alcalde Mayor. La expedición de dicho acto administrativo no implica desconocer la prohibición contenida en el artículo 237 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (i) Aunque se anulase el vínculo jurídico de TRANSMILENIO S.A., con la ODT, el vínculo jurídico de Enel permanece inalterado. Por lo anterior, la ODT no está llamada a desaparecer por el hecho de haberse declarado la nulidad del Acto de Autorización.

Aunque la ODT entrase en causal de disolución por decisión de sus socios, o de su único socio ENEL en caso de anularse el vínculo de TRANSMILENIO S.A., esto no impide la ejecución del objeto social como acto tendiente a la liquidación de la ODT.

3.5 Capacidad organizacional

"Incrementar la capacidad organizacional de TRANSMILENIO S.A., en calidad de ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, mediante la implementación de tecnologías innovadoras de gestión institucional, fortalecimiento de las habilidades y conocimiento del personal y reestructuración de la planta de personal conforme las necesidades actuales de la entidad, que permitan fortalecer la eficiencia operativa, mejorar la toma de decisiones, cumplimiento de los roles asignados a la entidad y de esta forma, consolidar la excelencia en la prestación de servicios, para así satisfacer las necesidades de movilidad de la comunidad usuaria de manera efectiva y sostenible."

Gestión Corporativa

Modernización

TRANSMILENIO S.A., ha iniciado un proceso de modernización organizacional, con el objetivo de poner a la vanguardia la empresa, acorde a la prestación del servicio del sistema de transporte público de Bogotá que ofrece.

Se realizó un análisis de la estructura organizacional actual, identificando oportunidades de mejora en la misma, para lograr estándares de calidad en el servicio ofrecido y así entregar un transporte eficiente con calidad del servicio y buscando mejorar la experiencia del usuario.

Por ello, se ha previsto avanzar en un proceso que busca intervenir el modelo de operación general de la Empresa, según los retos y apuestas estratégicas de la ciudad, alrededor de la integración de los diferentes modos de transporte (troncal, zonal, cable, férreo) en el marco de un Sistema Integrado de Transporte Público, con ello, la integración tarifaria, la transición hacia tecnologías limpias como estrategia de mitigación del cambio climático y una apuesta decidida por mejorar las condiciones de vida de los bogotanos y los habitantes de la ciudad región.

Además, busca realizar adecuaciones que le permitan a la Empresa asumir las asignaciones funcionales derivadas del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura" en torno a su capacidad para liderar, estructurar, promover, desarrollar, ejecutar y participar en proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada; en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como en las áreas de influencia de la infraestructura de tal manera que se realice de manera gradual y progresiva para permitir adecuaciones institucionales eficientes que contribuyan a la dinamización de la infraestructura de transporte de la ciudad.

En este sentido, con la nueva planta de empleos se busca reducir el déficit de capacidad organizacional bajo criterios de eficiencia administrativa que, en todo caso, se enmarcan en las directrices sobre austeridad del gasto público sin descuidar las apuestas por el trabajo digno y decente.

Este fue un proceso en el que se tuvo el liderazgo de la Alta Dirección, el compromiso de los directivos y en general con los trabajadores que hacen parte de la entidad. Adicionalmente, se contó con la participación permanente del Sindicato de servidores públicos de la Empresa, lo que dio como resultado el estudio técnico y sus anexos constitutivos, los cuales fueron radicados ante el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital – DASCD- el 26 de diciembre, para avanzar en la obtención del concepto técnico que permita materializar la propuesta de fortalecimiento institucional de cara a los retos y desafíos de la gestión de un sistema de transporte público que se presta en condiciones de calidad, eficiencia y sostenibilidad, contribuyendo así al desarrollo de una ciudad más moderna y equitativa.

Pólizas

El programa de seguros de la empresa incluye: "Todo riesgo daños materiales – obras civiles terminadas del sistema, responsabilidad civil servidores públicos, automóviles, responsabilidad civil extracontractual", dentro de las cuales estaban sin cobertura en todo el sistema los riesgos de AMIT Y terrorismo que pertenecen a la póliza todo riesgo daños materiales desde hace 3 años, sin embargo, en un ejercicio de mejora del proceso contractual se logró adjudicar la póliza de todo riesgo daños materiales – obras civiles terminadas del sistema, con los amparos de daños por motín, huelgas, actos mal intencionados de terceros y terrorismo con una vigencia de 526 días, dejando el sistema complemente asegurado ante cualquier riesgo.

En la empresa TRANSMILENIO S.A. se presentaron los siguientes siniestros:

Póliza todo Riesgo Daños Materiales obras civiles

Se reportaron once (11) siniestros. De estos, seis (6) fueron indemnizados por la compañía aseguradora por un valor total de $161.422.517. Los cinco (5) restantes fueron rechazados debido a que los daños fueron ocasionados por actos malintencionados de terceros (AMIT), una cobertura no incluida en la póliza.

Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual

Se registraron 11 siniestros. Dos (2) de ellos fueron indemnizados por un valor de $24.813.104. Ocho (8) reclamaciones no procedieron por falta de la documentación requerida. Una (1) reclamación aún se encuentra en trámite de aprobación.

Póliza de Responsabilidad Civil Servidores Públicos

Se presentaron tres (3) siniestros. Dos (2) de ellos fueron aprobados por un valor total de $58.800.000. El restante se encuentra en trámite de aprobación

Administración de portales

Tras la creación de los perfiles Puntos de atención básica (PAB - Administradores de Portales), y dando cumplimiento del acuerdo 334 de 2008, el equipo de Administradores de Portales busca contribuir con una dirección efectiva y eficiente de las condiciones de estaciones y portales y con la mejora significativa de la percepción de los

usuarios frente al servicio. En este sentido y durante el tiempo de ejecución de actividades se han venido realizando acciones tendientes a movilizar recursos internos y externos para el cumplimiento del objeto.

Desde el mes de mayo se puso en marcha el proyecto Puntos de atención básica- PAB, inicialmente se realizó un diagnóstico tras visitas a las diferentes ubicaciones en Estaciones y Portales del sistema encontrando aspectos y factores a mejorar, se propusieron acciones en conjunto a desarrollar con las Direcciones Técnicas de la entidad y que determinaron a futuro cambios significativos frente a percepción del sistema por parte de los usuarios: la cohesión entre las áreas y el trabajo en equipo fue un factor determinante para lograr el desarrollo de acciones que contribuyeron con el bienestar del cliente interno y externo: mejora en las zonas de bienestar para colaboradores y empleados, acciones de mantenimiento a portales y estaciones y revisión del sistema de iluminación de estas, que de manera inmediata permitiría una mejora en la percepción de seguridad.

En este periodo cobro fuerza la intervención a la infraestructura del sistema en donde el papel del Administrador fue relevante dado el reconocimiento del sistema y la priorización de acciones de mejora contundentes y urgentes para evitar el deterioro de la infraestructura y/o el desperdicio de recursos humanos y físicos. Ahora bien, a la luz de la visión de la entidad y siendo los responsables de gestionar el Sistema Integrado de Transporte Publico en Bogotá, en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia; se vincularon de manera significativa con varios fenómenos de ciudad que pueden impactar la percepción de los usuarios. Y aunque la movilización interna de TRANSMILENIO S.A, permitió los avances descritos, era necesario retomar articulaciones externas que permitieran una atención integral de las problemáticas que impactan el mismo.

A la fecha desde el rol de administrador de Portal, se han realizado articulaciones de carácter diferencial, según la dinámica territorial de cada portal y estación y entendiendo que las necesidades de cada sector - territorio cambian elocuentemente, es así como se han realizado articulaciones externas con el Jardín Botánico con el objetivo de embellecer alrededores, el Instituto Distrital para la Protección y Bienestar Animal IDPYBA para la atención a animales de compañía en situación de abandono y atención de otras especies que se ubican en portales y estaciones como palomas y abejas, Secretaria de Integración Social para el abordaje de población habitante de calle al interior del sistema, Unidad de Administración Especial de Servicios Públicos UAESP para el abordaje y recolección de basuras en lugares específicos, alianzas con Centros Comerciales contiguos al sistema para realizar acciones de recuperación de espacios, Alcaldías Locales en temas del cuidado de espacio público, entre otras.

Para concluir y como bandera importante de la gestión realizada, se hace necesario mencionar el acompañamiento a la empresa de Acueducto de Bogotá en las revisiones a medidores y consumo de agua en estaciones y portales, que ha permitido mantener una información actualizada particularmente frente al consumo del servicio público y evitará acciones de detrimento por pagos excesivos o daños en medidores y un ahorro significativo en el recurso hídrico.



Nuevas vinculaciones

Durante la vigencia 2024, se llevó a cabo el nombramiento y posesión de 14 Empleados Públicos y 47 Trabajadores Oficiales. Los Trabajadores Oficiales fueron seleccionados mediante la Convocatoria Mixta 01-2024, principalmente para ocupar cargos de nivel operativo (37) y técnico (9). Asimismo, se procedió a la contratación de un profesional a partir de la lista de elegibles de la Convocatoria Mixta 01-2022.

Informe sobre el cumplimiento de la libre circulación de facturas

TRANSMILENIO S.A. informa que durante la vigencia 2024 logró tramitar el 100% de los documentos recibidos para pago, de acuerdo con los tiempos establecidos (contratistas, proveedores, convenios y propietarios de vehículos).

Dado lo anterior, dio cumplimiento a las normas y leyes relacionadas con la libre circulación de las facturas emitidas por proveedores o terceros.

Así mismo y en aras de garantizar los pagos a terceros, la Entidad en el Manual para la Gestión de Tesorería establece en el numeral 6.3. Pagos a terceros, los lineamientos necesarios para llevar a cabo esta labor y específicamente en lo que tiene que ver con solicitud de pagos a nombre de terceros, establece lo siguiente:

"En caso de solicitud de pagos a nombre de terceros no titulares del derecho, es necesario una comunicación original con firma autenticada ante notario por parte del titular del derecho o el representante legal de la empresa que autorice el desembolso especificando los datos del beneficiario."

Estados financieros TRANSMILENIO S.A.

Los Estados financieros individuales de TRANSMILENIO S.A., correspondientes al corte de 30 de septiembre de 2024 (con cifras comparadas del año 2023), han sido preparados de conformidad con el Marco Normativo emitido por la Contaduría General de la Nación, mediante la Resolución 414 de 2014 y sus modificaciones. (Ver anexos 7, 8, 9, 10, 11 y 12).

Los Estados Financieros correspondientes a diciembre 31 de 2024 no se encuentran disponibles a la fecha de publicación del informe, debido al cierre de año y los tiempos establecidos para contar con la información y posterior a probación de las instancias correspondientes.

Gestión presupuestal

Gestión presupuestal

Esta información se encuentra en detalle en los anexos 13, 14 y 15.

Informe de tesorería

El estado de tesorería de TRANSMILENIO S.A. para la vigencia 2024, refleja un manejo adecuado de los flujos de caja, con el objetivo de asegurar la disponibilidad de recursos para cubrir sus necesidades operativas y de inversión. Esta información se encuentra en detalle en el anexo 16.

Gestión Jurídica

Asesoría Jurídica

Desde este componente, se brindó asesoría, elaboración y revisión de actos administrativos y proyectos de acuerdo, así como la emisión de conceptos jurídicos, sometidos a consideración de la dependencia. A diciembre 30 de 2024 el éxito procesal institucional fue del 96,4%.

La asesoría legal se divide en 3 áreas: i. Asesoría, ii. Habeas Data y iii. Disciplinario.

i. Asesoría

Desde Asesoría legal se llevaron a cabo las siguientes actividades:

Conceptos

Durante la vigencia se realizaron 14 conceptos jurídicos, lo cuales se encuentran en el micrositio de jurídica identificados por año, tema y radicado.

Asesorías

Se prestaron aproximadamente 320 apoyos jurídicos. Así como la respuesta a derechos de petición de competencia de la Subgerencia Jurídica.

Análisis Proyectos Acuerdo Concejo de Bogotá:

Se revisaron 58 proyectos de Acuerdo del Concejo.

Análisis Normativo

Se realizó participación en la discusión de la reglamentación del POT, la modificación del decreto de explotación del espacio público, creación de la comisión intersectorial de infraestructura, modificación del consejo distrital de seguridad entre otros con la dirección de la Cabeza de Sector. Además, participamos en las iniciativas regulatorias que se pública en la plataforma legalbog para comentarios.

ii. Habeas Data

Gestión y logros habeas data:

Actualmente la entidad cuenta con el micrositio externo de Habeas Data, el cual consolida toda la información que a la fecha ha gestionado la entidad en procura de la normalización del Régimen de Protección de Datos Personales. En ese sentido, se cuenta con la documentación, así como con los formatos actualizados, relacionados con este tema como soporte de la implementación que se ha venido dando en la entidad del Sistema de Protección de Datos de la Entidad. Desde la vigencia 2019 se ha realizado el registro y actualización de bases de datos de la Entidad de forma oportuna en el registro nacional de bases de datos de la Superintendencia de Industria y Comercio.

De igual manera, al interior de la entidad se han dictado charlas y capacitaciones con el fin de concientizar a todos los funcionarios sobre el manejo de los datos personales, también se han utilizado los medios de comunicación de la Entidad para promocionar temas relacionados a la protección de datos de la entidad y desde la vigencia 2023 se ha sido incluido en el curso de inducción y reinducción este tema como un capítulo relacionado con manejo de datos personales, permitiendo cuantificar los niveles de participación por parte de los trabajadores que adelantaron el curso.

Prevención daño antijurídica - Defensa Judicial

Durante la vigencia 2024, encontramos las siguientes actuaciones:

- Contra la Entidad, atendidas y contestadas oportunamente:
  - 35 citaciones o convocatorias a conciliación extrajudicial ante Procuraduría delegada ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.
  - 179 acciones de Tutela contra TRANSMILENIO S.A. y otros.
  - 28 demandas Contencioso Administrativas en contra de TRANSMILENIO S.A. y otros.
  - 11 demandas Laborales contra TRANSMILENIO S.A. y otros.
  - 3 demandas arbitrales contra TRANSMILENIO S.A.

- Actuaciones Iniciadas por TRANSMILENIO S.A.:
  - 6 acciones de Tutela.
  - 01 convocatoria a Mediación ante la Secretaría Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.
  - 2 demandas ejecutivas laborales.
  - 2 demanda (s) ejecutiva (s).
  - 1 controversia contractual.

- Se han otorgado 97 poderes para ejercer la defensa judicial.
- Se ha asistido a 35 audiencias de conciliación extrajudicial.
- Cuando se hizo necesario se presentaron oportunamente recursos ordinarios (reposición, suplica y apelación) y extraordinarios (casación y revisión), incidentes, llamamientos en garantía y demás actuaciones relacionadas.
- Actuaciones Judiciales y MASC actualmente en curso (activas en SIPROJ): 1140.
  - Procesos Judiciales: 318.
  - Actuaciones Penales: 772.
  - Tutelas: 29.
  - Tribunales de Arbitramento: 5.
  - Convocatorias a conciliación extrajudicial: 14.
  - Recursos de Insistencia: 2.

Decisiones Judiciales relevantes:

Durante el año 2024 se han elaborado y radicado un total de 32 denuncias, discriminadas de la siguiente manera.

- Hurto calificado y agravado (hurto a la infraestructura del sistema): 02 denuncia.
- Daño en bien ajeno agravado: 06 denuncias.
- Fraude a resolución judicial administrativa o de policía: 17 denuncias.
- Falsedad en documento público y fraude procesal: 02 denuncia.
- Falsedad en documento privado: 01 denuncia.
- Perturbación al servicio público, incendio, empleo o lanzamiento de sustancias u objetos peligrosos: 01 denuncia.
- Terrorismo, concierto para delinquir, perturbación al servicio de transporte público colectivo u oficial, daño en bien ajeno agravado, incendio, empleo o lanzamiento de sustancias u objetos peligrosos: 01 denuncia.
- Amenazas: 01 denuncia.
- Acceso abusivo a sistema informático, falsedad personal y estafa agravada tentada: 01 denuncia.
- Perturbación al servicio de transporte público, colectivo u oficial: 01 denuncia.



Planeación Institucional

Seguimiento Plan de Acción

Teniendo en cuenta el procedimiento institucional adoptado, para el plan de Acción Institucional 2024 se adelantaron tres seguimientos de este, uno por trimestre.

Con corte 31 de diciembre de 2024, la Oficina Asesora de Planeación coordinó el seguimiento al avance del Plan de Acción Institucional. Como resultado global se obtuvo un avance promedio en la vigencia del 98,45% del 100% esperado total. El avance detallado por cada dependencia se muestra en la siguiente tabla:

Dependencia	No. de compromisos (Sin Metas PDD)	Avance Medio esperado	Avance Medio obtenido
Subgerencia General	5	100%	90%
Subgerencia técnica	4	100%	100%
Subgerencia Negocios Colaterales	5	100%	92%
Subgerencia Económica	5	100%	100%
Subgerencia Jurídica	4	100%	100%
Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones	5	100%	100%
Dirección Técnica de BRT	5	100%	100%
Dirección Técnica de Buses	5	100%	98%
Dirección Técnica de Seguridad	5	100%	99%
Dirección Técnica de Infraestructura	4	100%	97,93%

Dependencia	No. de compromisos (Sin Metas PDD)	Avance Medio esperado	Avance Medio obtenido
Dirección de TIC	4	100%	100%
Dirección Corporativa	5	100%	100%
Oficina de Control Interno	1	100%	100%
Oficina Control Disciplinario Interno	3	100%	100%
Oficina Asesora de Planeación	5	100%	99,89%
Cumplimiento global	**65**	100%	**98,45%**

Avance Medio Esperado

Promedio de avance medio esperado con la fecha de corte de todos los indicadores de plan de acción asociados a cada dependencia. Incluye indicadores que si bien no tenían avance programado presentaron avance en el periodo.

Avance Medio Obtenido

Promedio de avance obtenido de todos los indicadores de plan asociados a la dependencia.

Seguimiento Plan de Desarrollo

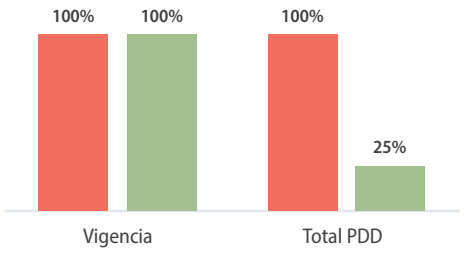
A continuación, se presenta el avance de las Metas (con corte 31 de diciembre de 2024) responsabilidad de TMSA en el Plan de Desarrollo 2024-2027:

- Objetivo del Plan: Bogotá Ordena Su Territorio y Avanza en su Acción Climática
- Programa: Movilidad Sostenible

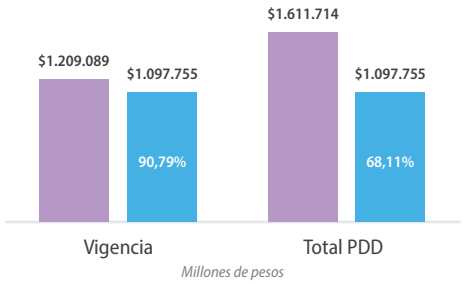
Meta 2197

Ejecutar el 100% de las actividades de planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá

Avance Físico



Avance Presupuestal

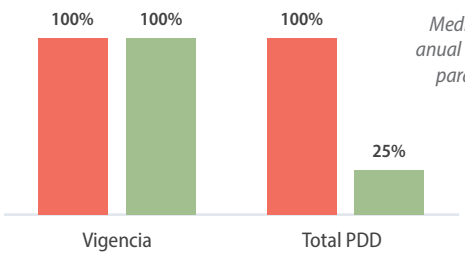


Millones de pesos

Meta 2197

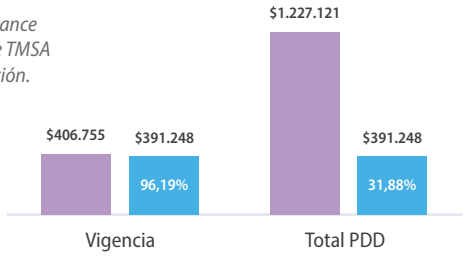
Alcanzar 143 km en operación de troncales de sistema de transporte público masivo (29 km nuevos)

Avance Físico



Medido como el Porcentaje de avance anual en las actividades a cargo de TMSA para alcanzar 143 Km en operación.

Avance Presupuestal

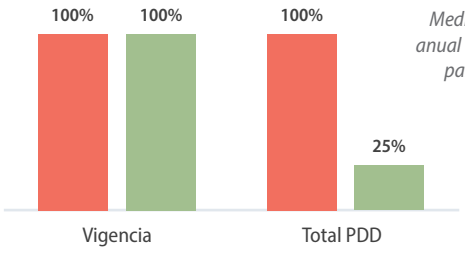


Millones de pesos

Meta 2198

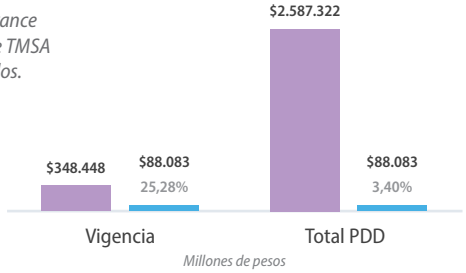
Alcanzar 32 Kilómetros contratados de troncales de sistema de transporte público masivo (...)

Avance Físico



Medido como el Porcentaje de avance anual en las actividades a cargo de TMSA para alcanzar 32 Km contratados.

Avance Presupuestal

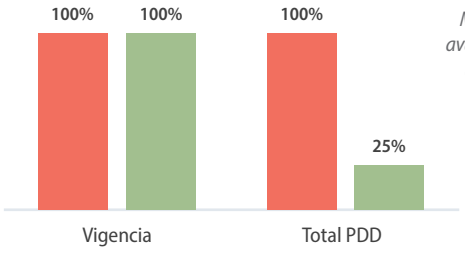


Millones de pesos

Meta 2211

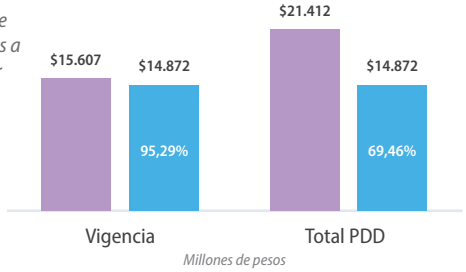
Ejecutar 3 intervenciones en la infraestructura física existente del componente troncal orientadas a optimizar la operación y mejorar la calidad del servicio

Avance Físico



Medido como el Porcentaje de avance anual en las actividades a cargo de TMSA para ejecutar 3 intervenciones

Avance Presupuestal

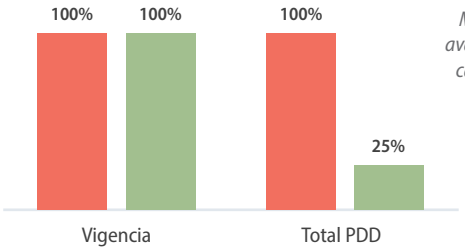


Millones de pesos

Meta 2226

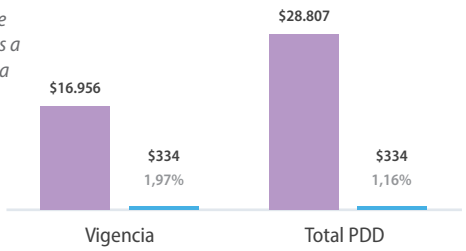
Ejecutar anualmente el 100% de las actividades a cargo de TMSA para mejorar la infraestructura de 5 patios del SITP, a través de la puesta en operación de 2 patios y la adecuación física de 3 patios

Avance Físico



Medido como el Porcentaje de avance anual en las actividades a cargo de TMSA para mejorar la infraestructura de 5 patios

Avance Presupuestal

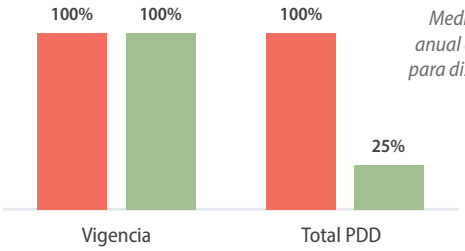


Millones de pesos

Meta 2209

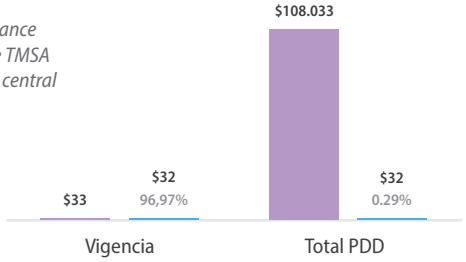
Diseñar y contratar el 100% de la construcción de la estación central del Sistema TransMilenio, incluyendo cicloparqueaderos

Avance Físico



Medido como el Porcentaje de avance anual en las actividades a cargo de TMSA para diseñar y contratar la estación central

Avance Presupuestal

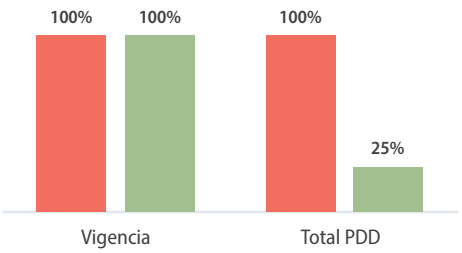


Millones de pesos

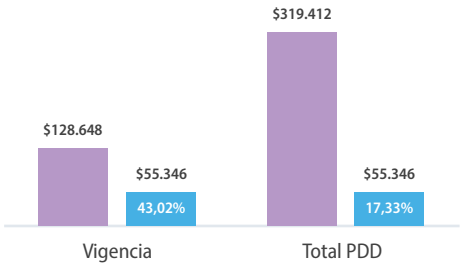
Meta 2210

Ejecutar anualmente el 100% de las acciones para el mantenimiento y mejoramiento de las estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público

Avance Físico



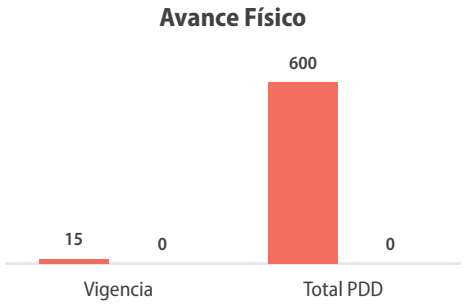
Avance Presupuestal

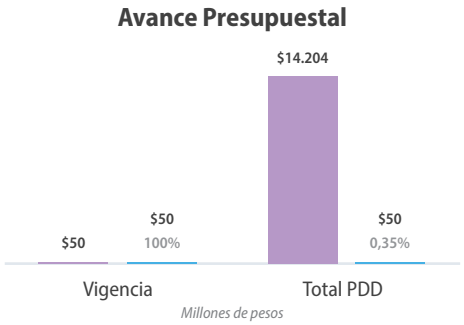


Millones de pesos

Meta 2225

Lograr el mejoramiento de las condiciones de 600 paraderos del SITP

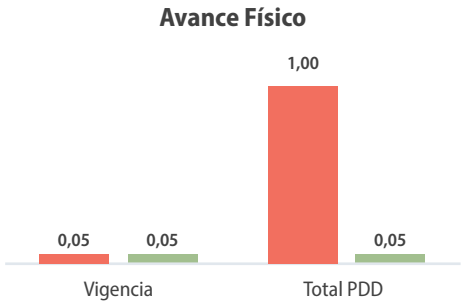


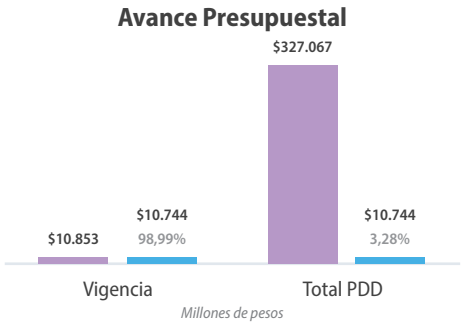


- Objetivo del Plan: Bogotá Avanza en Su Seguridad
- Programa: Movilidad Segura e Inclusiva

Meta 1975

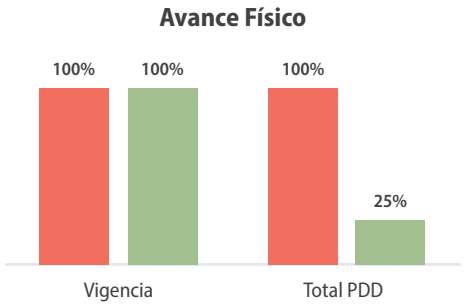
Diseñar e implementar un plan interinstitucional para la seguridad integral del SITP (...)

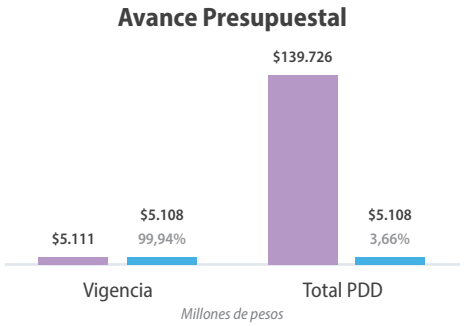




Meta 1978

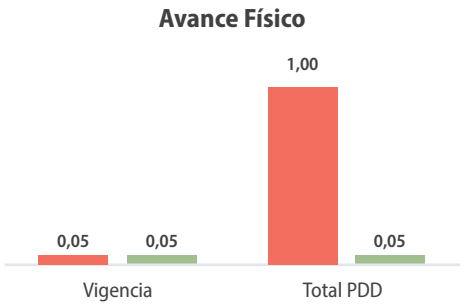
Implementar el 100% de las acciones de prevención y control requeridas en portales y estaciones del Componente Troncal del SITP (...) con el fin de mitigar el fenómeno de la evasión

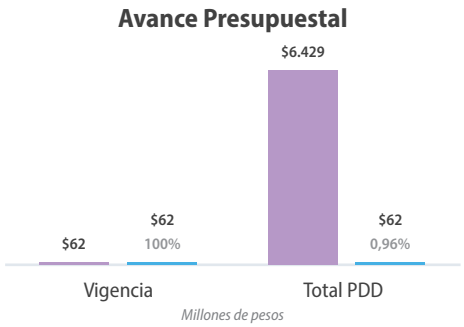




Meta 1979

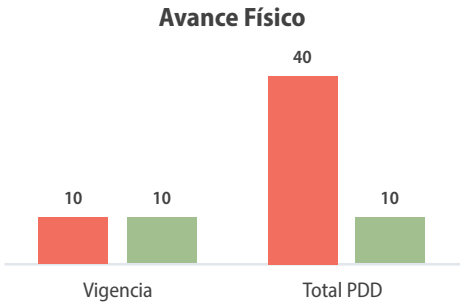
Implementar un plan enfocado a la prevención y atención de violencias basadas en género y al acoso sexual callejero, reconociendo las experiencias de la ciudadanía del SITP

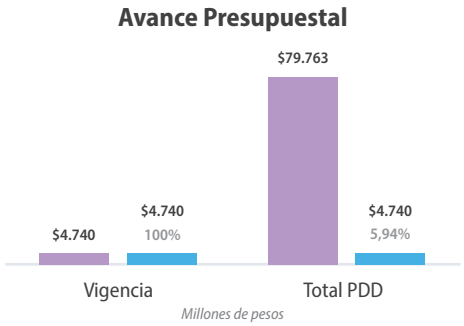




Meta 1980

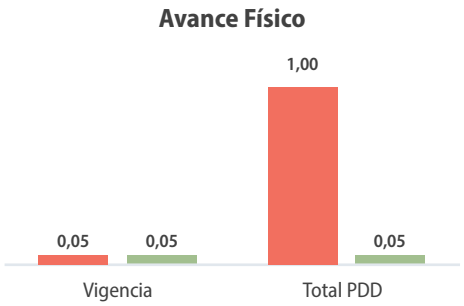
Intervenir 10 zonas críticas en evasión en el Componente Zonal del SITP (...)

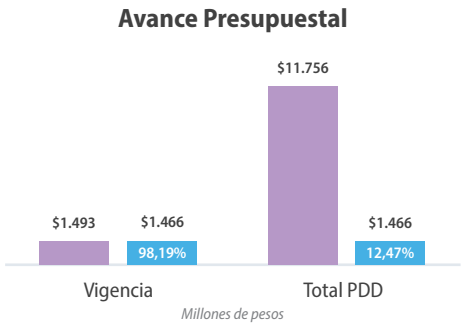




Meta 1982

Diseñar e implementar 1 Plan de Seguridad Vial en el SITP en pro de mejorar la seguridad vial

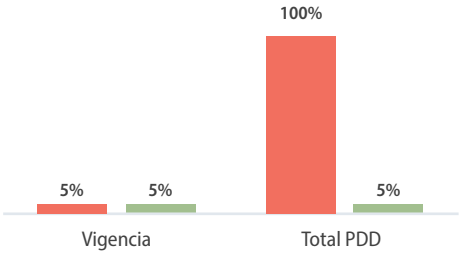




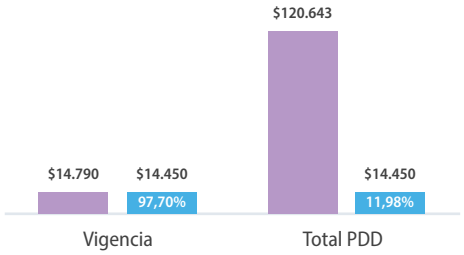
Meta 2213

Estructurar el 100% del Sistema Interoperable de Recaudo para los Sistemas de transporte público masivo disponibles de la ciudad con los componentes tecnológicos asociados

Avance Físico



Avance Presupuestal



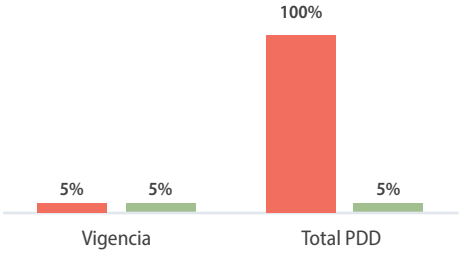
Millones de pesos

- Objetivo del Plan: Bogotá confía en su gobierno
- Programa: Camino hacia una democracia deliberativa con un gobierno cercano a la gente y con participación ciudadana

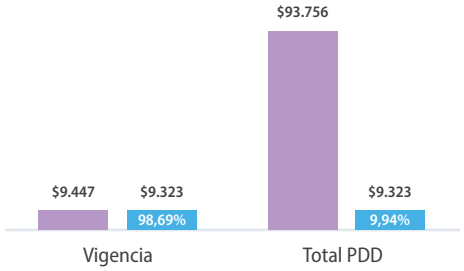
Meta 2340

Implementar 1 estrategia de información, comunicación y atención al usuario a través del fortalecimiento de las buenas prácticas en el uso del SITP

Avance Físico



Avance Presupuestal

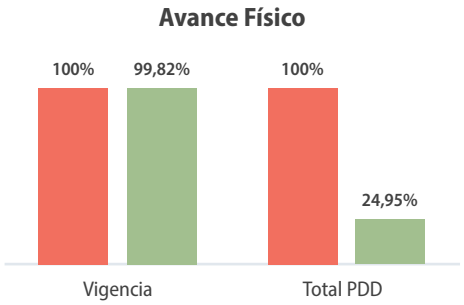


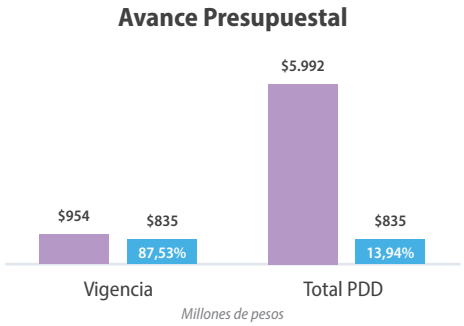
Millones de pesos

- Objetivo del Plan: Bogotá confía en su gobierno
- Programa: Fortalecimiento institucional para un gobierno confiable

Meta 2286

Desarrollar el 100% de la estrategia de mejora y sostenibilidad del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG en las entidades del Sector Movilidad





Anexo al presente informe se entrega el avance de los proyectos de inversión (corte 31 de diciembre) compuesto por dos elementos, por una parte, el seguimiento a las metas de inversión (anexo 16) y por otra el seguimiento de las actividades asociada a cada proyecto de inversión (anexo 17 y 18).

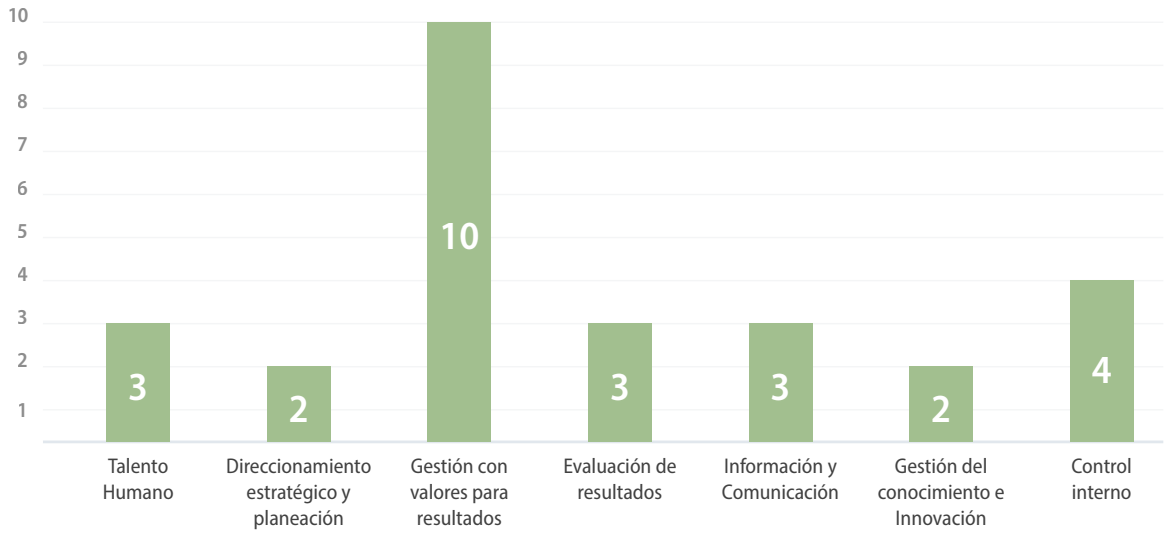
Seguimiento Plan Estratégico

A diciembre 31 se cuenta con comportamiento del plan estratégico que incluye objetivos corporativos, objetivos específicos así como las metas ejecutadas. Ver Anexo 19.

Modelo de Gestión Institucional MIPG (Resumen plan de fortalecimiento)

En atención con las directrices emitidas por la Secretaría General en las normativas vigentes, TRANSMILENIO S.A., definió para el año 2024 el Plan de fortalecimiento del Sistema de Gestión bajo el referente del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, el cual fue aprobado por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño en el mes de febrero de 2024 y publicado en la página web de la Entidad en el enlace de transparencia para conocimiento de los grupos de interés. El plan contempla 27 acciones encaminadas a fortalecer las políticas públicas que soportan el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG y buscando mejorar la gestión institucional.

Distribución de acciones por dimensión



Dentro de los principales resultados por cada dimensión se resaltan los siguientes:

Dimensión de Talento Humano

- Diseño e implementación de Campaña de Conflicto de Interés la cual contemplo:
  - » Publicación en medios institucionales de videos alusivos al tema "No olvides la importancia de declarar oportunamente los conflictos de interés".
  - » Se realizó un rediseño al botón en el micrositio denominado "Portal de la Integridad".
- Realización de 2 laboratorios creativos (abril y octubre) con los gestores de marca (gestores de integridad).

Dimensión Direccionamiento Estratégico y Planeación

- A través del Acuerdo No. 5 del 25 de julio de 2024, TRANSMILENIO S.A. actualizó y adopto su Plataforma Estratégica para el periodo 2024- 2028, la cual fue socializada no solo en los diferentes medios de comunicación de la Entidad sino a través de reuniones lideradas por la Gerente General donde participaron los colaboradores de las diferentes dependencias de la Entidad.

Dimensión Gestión con valores para resultados

- Culminación de la Convocatoria Mixta 01-2024 con el cubrimiento de 47 vacantes para los siguientes cargos: 10 Técnicos de Control grado 02; 24 Auxiliares Operativos grado 01; 8 Secretarios grado 03 y 5 Auxiliares Administrativos grado 01.
- En el marco del Modelo de Gestión Jurídica Anticorrupción durante la vigencia 2024, se estructuró la política y el plan de cumplimiento normativo, documentos que fueron aprobados por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño que se celebró el 29 de julio de 2024. Así mismo se firmaron por parte de todos los directivos, las manifestaciones de compromiso las cuales fueron divulgadas en la página web de la entidad en cumplimiento de la normativa vigente
- Estructuración de repositorio de proyectos de TIC en el server-file de la Entidad.
- Entre los meses de enero a diciembre de 2024, desde Gestión Social se realizaron 1.440 actividades, de las cuales 297 fueron virtuales y 1.143 presenciales.
- Se creó un espacio en el portal de datos abiertos de TRANSMILENIO S.A. para conocer nivel de satisfacción de los usuarios sobre los datos publicados por la Entidad.

Dimensión evaluación de resultados

- En el marco del Comité Institucional de Gestión y Desempeño se realización tres seguimientos a los compromisos del plan de fortalecimiento de MIPG y a los indicadores de gestión establecidos en el cuadro de mando integral 2024, demostrando de esta manera su compromiso activo en este tema.

Dimensión información y comunicación

- Se implementaron acciones buscando mejorar las herramientas de apoyo de accesibilidad para navegar en el sitio web de la entidad, entre las que se destacan:
  - » Reproducción de publicaciones del sitio por medio de un reproductor de audio.
  - » Adecuación del menú alterno de herramientas de apoyo de accesibilidad (Aplica para visualización en computador de mesa como para móviles).
  - » Adecuación de publicaciones con subtítulos propios dentro del sitio web.
  - » Mecanismos de control para el usuario sea autónomo al momento de visualizar los anuncios principales del sitio web.
- Se actualizó el Manual de Gestión Documental incluyendo las directrices que se deben seguir para las transferencias documentales secundarias al Archivo Histórico.
- Se actualizó el Manual de Gestión Documental incluyendo las directrices que se deben seguir para las transferencias documentales secundarias al Archivo Histórico.
- Se diseñó e implementó una estrategia para realizar un recorrido sobre la historia documental de TRANSMILENIO S.A., con sus publicaciones más relevantes durante el tiempo. El primer hito más relevante de esta estrategia inició con la publicación de una pieza denominada "Hagamos un recorrido por la historia de Nuestra Casa TransMi a través de sus libros", en la sección de noticias de la intranet.
- El segundo hito y con el cual finalizó la actividad se desarrolló en el marco de la conmemoración de los 25 años de la Entidad, la cual se realizó el pasado 18 de octubre en el Salón Rojo del Hotel Tequendama, se hizo una exposición de fotos y noticias que reflejaban la historia de nuestra Entidad desde su creación a la fecha.

Dimensión gestión del conocimiento e innovación

- Se realizó el lanzamiento del micrositio de Gestión del Conocimiento e Innovación
- Se publicó nueva información correspondiente a tableros de analítica relacionados con información que produce la Subgerencia Técnica y de Servicios en el espacio en el módulo de gestión del conocimiento destinado para esto.
- Se llevó a cabo un ejercicio de innovación abierta en la localidad de Usme.

Dimensión de control interno

- Se realizó una sensibilización por parte de la Oficina de Control Interno a los equipos de trabajo de los 14 procesos que forman parte del sistema de Gestión enfocada a fortalecer la formulación de Planes de Mejoramiento.
- Se realizaron tres monitoreos a los riesgos de gestión de la entidad (con corte a 30 de abril, 30 de junio de 2024 y 30 de septiembre de 2024) sin materialización de ningún riesgo a la fecha.
- Se han actualizado 149 documentos en el Sistema de Gestión de la Entidad, de acuerdo con los requerimientos de las dependencias correspondientes a la siguiente tipología:

Tipología

Tipo de documento	Cantidad
Caracterizaciones	5
Políticas	7
Manuales	16
Procedimientos	22
Protocolos	38
Instructivos	4
Formatos	57
Caracterizaciones	5

Plan de Continuidad del Negocio

El fortalecimiento del plan de continuidad del negocio de TRANSMILENIO S. A., se fundamenta en los lineamientos de la norma ISO 22301:20198, el cual se ha venido implementando en la entidad en los últimos 3 años, definiendo estrategias de respuesta y recuperación de desastres tanto a nivel administrativo como operacional del sistema, con el fin de mitigar los impactos económicos y reputacionales que se desprenden de las mismas.

Por lo anterior, durante la vigencia 2024, se lograron establecer protocolos para los procesos definidos como críticos, así como una revisión de la viabilidad técnica sobre la posible estructuración de un centro de control alterno, en aras de buscar la continuidad en la operación, servicios, procesos y capacidades institucionales. De igual forma, se planeó un cronograma para realizar pruebas o simulacros a nivel tecnológico, con el fin de conocer la respuesta ante eventos de contingencia. A su vez, se realizaron socializaciones de varios conceptos del plan de continuidad de negocio, con el fin de dar a conocer su objetivo, alcance, escenarios y actualización documental a todos los funcionarios de la Entidad.

Por esto, se continúa con el fortalecimiento de la continuidad de negocio, en el marco del plan de recuperación de desastres, cambios administrativos, la entrada en operación de nuevas troncales y la capacidad instalada de la Entidad.

Gestión del conocimiento e innovación

La Gestión del Conocimiento e Innovación - GESCO+I, como pilar fundamental para la gestión y desarrollo institucional, es el motor para la generación de ideas a partir del conocimiento con el que cuenta la Entidad, adquirido por los colaboradores a través de la experiencia y destrezas aplicadas a las relaciones con sus grupos de interés y la cultura organizacional, entendida como el compartir del conocimiento de tal manera que se consolide como uno de los factores de éxito en los programas de gestión del conocimiento, buscando la mejora continua en sus servicios, procesos y capacidades institucionales.

Este año, se llevó a cabo un ejercicio de innovación abierta, en el marco de los TransmiLabs[7], buscando encontrar soluciones con los ciudadanos en lo referente a la experiencia de viaje desde el componente de género.

Este ejercicio se llevó a cabo en la localidad de Usme, con más de cuarenta participantes expresando sus problemáticas en diferentes componentes (seguridad, mejora del servicio y manejo de emociones) y sus ideas para posibles soluciones.

Igualmente se trabajó en el uso y apropiación de las herramientas de Gestión del Conocimiento y la Innovación, para lo cual se lanzó el micrositio de la Intranet de Gestión del Conocimiento e Innovación, en el cual, se encuentra información de la Entidad en cuanto a su conocimiento tácito y explicito, así como el módulo de ideas, en el cual todos los colaboradores de la Entidad pueden dejar sus ideas para llevarlas al comité y buscar cómo desde las diferentes dependencias convertirlas en una realidad. Así mismo, se realizó una encuesta de satisfacción del micrositio con el fin de conocer su nivel de aceptación e incentivar la mejora continua.

Desde el Comité de Gestión del Conocimiento e Innovación se realizó transferencia de conocimiento sobre proyectos innovadores y otros temas como:

- **Proyecto del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo – SIR: Implementación innovadora en la gestión del recaudo entre diferentes actores de la movilidad en la ciudad.**
- **Portal de contratistas: Permite agilizar la radicación de las cuentas de cobro de los contratistas.**
- **Sistema Kactus: Hace parte del ERP de la Entidad, sistemas tecnológicos que ayudan a que los procesos sean más eficientes, de calidad y más seguros.**
- **Presentación por parte del Laboratorio de Innovación de Bogotá - IBO el tema de gestión de innovación en las entidades Distritales**

7 TRANSMILENIO S.A. creó una metodología de investigación cualitativa, mediante la cual se busca identificar los factores determinantes en la experiencia de viaje de un grupo poblacional

- **Presentación de ideas por parte de colaboradores.**
- **Nueva información del Sistema de Detección de Eventos de Seguridad - SIDEST**

Vale la pena mencionar que se vienen desarrollando proyectos innovadores desde las diferentes dependencias de la Entidad y recibiendo ideas para lograr proyectos a futuro que permitan implementar soluciones a los retos y problemáticas de la Entidad.

Indicadores de Gestión

A 31 de diciembre de 2024, la entidad tenía 67 indicadores de gestión en el cuadro de mando integral, los cuales se encontraban articulados con la Plataforma Estratégica de TRANSMILENIO S. A.

Durante la vigencia se realizó trimestralmente el seguimiento a los indicadores, según la periodicidad definida para cada uno, cuyos resultados se presentaron en el Comité Institucional de Gestión y Desempeño. Ver Anexo 20.

Sistema de control interno

Gestión del Riesgo

Durante la vigencia 2024, frente a la gestión de riesgos, se centraron las actividades en los siguientes aspectos:

Riesgos de Gestión y Corrupción

Desde las tres líneas de defensa, se realizaron los monitoreos a las matrices de riesgos tanto de gestión como de corrupción. Estas últimas, conforme a lo que exige la normativa en la materia.

Revisión y ajustes a las 15 matrices de riesgos de gestión identificadas por cada uno de los procesos que soportan el quehacer institucional, acorde con las directrices emitidas en el Manual de Riesgos de TRANSMILENIO S.A.

Se monitorearon los riesgos de gestión, en la plataforma SIGEST, bajo la metodología dispuesta por el Departamento Administrativo de la Función Pública-DAFP.

Tipología

Riesgo	Cantidad	Zona de Riesgo Residual			
		Baja	Moderada	Alta	Extrema
Gestión	70	7	63		4
Corrupción	34		2	18	14

120 controles Riesgos de Gestión
44 controles Riesgos de Corrupción

Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo- SARLAFT

El Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (SARLAFT) en TRANSMILENIO S.A., tiene el objetivo de prevenir el uso de la entidad para actividades delictivas asociadas con delitos LAFT. Este esquema se compone de las políticas, procedimientos y controles implementados para mitigar riesgos asociados a LA/FT, además del equipo de trabajo designado dentro de la Entidad. El sistema se implementó en cumplimiento de la Ley 2195 de 2022 y del documento CONPES D.C. 01 de 2018.

Durante 2023 y 2024, TRANSMILENIO fortaleció la política SARLAFT con logros clave como la implementación de controles específicos en adquisiciones y gestión financiera, la creación de un equipo especializado en la identificación de riesgos de LA/FT y la actualización de su matriz de riesgos para incorporar procesos críticos. Estos avances permitieron una mejora significativa en la detección de alertas y la capacitación del personal en protocolos de debida diligencia.

En octubre de 2024, el gestor de cumplimiento de SARLAFT presentó al Comité de Gestión y Desempeño Institucional, el informe de gestión sobre la vigencia de 2024, donde se presentaron los hitos alcanzados, así como los resultados del monitoreo correspondiente a dicha vigencia, así:



Resultados del monitoreo: En el primer semestre de 2024, se registraron 55 alertas, de las cuales 37 fueron advertencias, 6 correspondieron a Personas Expuestas Políticamente (PEP) y 12 se asociaron a riesgos de LA/FT. Se identificaron errores menores y se realizaron gestiones legales cuando fue necesario. En la consulta masiva hasta octubre, se generaron 229 alertas: 155 advertencias, 28 PEP y 46 riesgos. Las alertas se gestionaron mediante verificaciones y diligencias ampliadas. Sin embargo, ninguna de las alertas asociadas a LA/FT requirieron reportes a las autoridades competentes.

Además, se presentó lo correspondiente a la actualización del protocolo T-OP-003, el cual incorporó mejoras en la gestión de alertas, eliminación de diagramas redundantes y descripción detallada de etapas críticas. También se integraron cinco riesgos y cinco controles en la matriz de riesgos del Programa de Transparencia y Ética Pública 2024 los cuales fueron monitoreados durante la vigencia con corte a 30 de abril, 31 de agosto y 31 de diciembre, conforme a los planes establecidos.

En general, TRANSMILENIO S.A. continúa fortaleciendo sus estrategias para prevenir el riesgo de LA/FT, asegurando un sistema robusto y efectivo.

Liderazgo estratégico

En desarrollo del rol de liderazgo estratégico, la Oficina de Control Interno presenta informes derivados de trabajos de aseguramiento y de cumplimiento a la Alta Dirección, los cuales contienen información estratégica y alertas oportunas ante cambios actuales o potenciales que puedan afectar el cumplimiento de metas y objetivos de la entidad. En ese sentido, la Oficina de Control Interno tiene establecido un canal de comunicación directo con la Alta Dirección, a través del cual se maneja información confiable y soportada en evidencia suficiente y apropiada.

Esta información es presentada en las sesiones del Comité Institucional de Coordinación de Control Interno y se convierte en un soporte estratégico para la toma de decisiones por parte de la entidad.

La Oficina de Control Interno como ejerce la secretaría técnica del Comité Institucional de Coordinación de Control Interno, que, mediante la Resolución 296 de 10 de mayo de 2018, sesiona por lo menos cuatro veces al año y de manera extraordinaria cuando se considere necesario.

Para la vigencia 2024, se realizaron cuatro comités, el 22 de febrero, 01 de agosto, 30 de octubre y la última sesión fue el 27 de diciembre de 2024, de los cuales uno fue realizado con el objetivo primordial de aprobar el Plan Anual de Auditoría 2024, «presentando nuevamente el PAA a la nueva administración» y el del 27 de diciembre de 2024 fue para aprobar el Plan Anual de Auditoría 2025.

Estos Comités se encuentran documentados en actas levantadas en cada uno de las sesiones realizadas Es de resaltar que, los ejercicios de aseguramiento realizados por la Oficina de Control Interno se realizan bajo los lineamientos del estatuto de auditoría, procedimientos y demás instrumentos definidos y adoptados por la entidad mediante la Resolución 565 de 10 de octubre de 2022.

Enfoque hacia la prevención

Desde la Oficina de Control Interno se realizan sensibilizaciones en temas relacionados con el control interno y se recomiendan mejoras significativas, articulando la asesoría y el acompañamiento, con el fomento de la cultura del control.

Asistencia a comités con voz, pero sin voto, donde pueda dar alertas sobre materialización de riesgos.

La Oficina de Control Interno participa activamente en los comités que se relacionan a continuación:

- Comité Institucional de Coordinación de Control Interno – secretaria técnica.
- Comité de Gerencia - con voz, pero sin voto.
- Comité de Contratación - con voz, pero sin voto.
- Comité de Conciliación - con voz, pero sin voto.
- Comité Institucional de Gestión y Desempeño MIPG - con voz, pero sin voto.
- Comité de Archivo - con voz, pero sin voto.
- Comité Técnico de Sostenibilidad Contable del Ente Público Distrital SITP-TM

Relación con entes externos de control

En la presente vigencia, la Contraloría de Bogotá realizó 1 auditoría de regularidad:

(i) Auditoría de Regularidad Cód. 87 PAD 2024, donde se revisaron temas relacionados con la gestión y financiera de la vigencia 2023. En el informe final se formularon 28 hallazgos de los cuales 17 tienen incidencia disciplinaria, 2 fiscales y 9 administrativos.

Así mismo, se realizaron seguimientos trimestrales al plan de mejoramiento de la Contraloría de Bogotá, a continuación, se relacionan los números de informe y radicado:

- Informe OCI-2024-005: 2024-80101-CI-15866
- Informe OCI-2024-016: 2024-80101-CI-46501
- Informe OCI-2024-027: 2024-80101-CI-87803
- Informe OCI-2024-043: 2024-80101-CI-154873

Evaluación y seguimiento

El Plan Anual de Auditoría para la vigencia 2024, fue presentado y aprobado por el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno, mediante actas de 13 de diciembre de 2023 y 22 de febrero de 2024, respectivamente. En este plan se proyectaron 11 auditorías de aseguramiento a procesos claves de la entidad, 58 trabajos de cumplimiento de mandato legal y 4 seguimientos trimestrales a los planes de mejoramiento derivados de auditorías de control interno el cual fue cumplido al 100%.

Se implementaron acciones de mejoramiento derivadas de las auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno. Todos los informes fueron dirigidos al representante legal de la entidad y a los integrantes del Comité Institucional de Coordinación de Control Interno así:

Trabajos de Aseguramiento

Aseguramiento	Radicados aplicativo T-Doc.
1. Auditoría proceso Adquisición de Bienes y Servicios	2024-80101-CI-43192
2. Auditoría proceso Gestión de Talento Humano	2024-80101-CI-43787
3. Auditoría proceso Desarrollo Estratégico	2024-80101-CI-58495
4. Auditoría proceso Servicios Logísticos.	2024-80101-CI-65004
5. Auditoría Gestión de Mercadeo.	2024-80101-CI-78145
6. Auditoría Supervisión y Control de la Operación.	2024-80101-CI-119969
7. Auditoría Proceso Gestión Jurídica	2024-80101-CI-175548
8. Auditoría al cumplimiento del Decreto 1072	2024-80101-CI-179857

Aseguramiento	Radicados aplicativo T-Doc.
9. Auditoría Gestión TIC	2024-80101-CI-181764
10. Auditoría Planeación del SITP	2024-80101-CI-187816
11. Auditoría Gestión Información Financiera y Contable	2024-80101-CI-190714

Trabajos de Cumplimiento

Cumplimiento	Evidencias
Reporte Seguimiento Acciones Plan de Mejoramiento Contable (RES. 012/2018).	Correo electrónico al área de contabilidad
Cuenta Mensual Contraloría Distrital.	Correo enviado desde el correo de la jefe al área de contabilidad.
Ley de Cuotas.	Registro en el aplicativo destinado por la Función Pública.
Arqueos de Caja Menor.	2024-80101-CI-37193 2024-80101-CI-119510 2024-80101-CI-190347
Seguimiento Plan Anticorrupción y Riesgos de Corrupción.	2024-80101-CI-04005 2024-80101-CI-55464 2024-80101-CI-128270
Evaluación Institucional por Dependencias.	2024-80101-CI-06856
Informe de Atención PQR'S (+10 Días De PQR'S Concesionarios).	2024-80101-CI-37407 2024-80101-CI-118798
Informe de Austeridad en el Gasto Publico.	2024-80101-CI-19491 2024-80101-CI-55252 2024-80101-CI-127101 2024-80101-CI-181845
Informe de Control Interno Contable.	Reporte mediante el CHIP de la Contaduría.
Cumplimiento Ley de Transparencia.	2024-80101-CI-90533
Reporte Seguimiento al FURAG.	Reporte en la plataforma destinada por el DAFP el 15 de mayo de 2024.
Seguimiento a los procesos Judiciales vigencia 2023 SIPROJ Web	2024-80101-CI-51555
Rendición Anual De Cuenta Contraloría.	Se encuentran publicados en la intranet en el micrositio de la OCI
Seguimiento a Planes de Mejoramiento (Contraloría de Bogotá).	2024-80101-CI-15866 CD 2024-80101-CI-46501 CD 2024-80101-CI-87803 CD 2024-80101-CI-154873 CD
Seguimiento a Planes de Mejoramiento (Internos).	2024-80101-CI-26741 IN 2024-80101-CI-50779 IN 2024-80101-CI-93721 IN 2024-80101-CI-160162 IN
Directiva 08 de 2021 - Informe de Seguimiento a Las Directrices para Prevenir Conductas Irregulares.	Informe remitido desde la Oficina de control disciplinario interno a la Dirección Distrital de Asuntos Disciplinarios
Seguimiento Presupuestal.	2024-80101-CI-52698
Seguimiento PIGA.	2024-80101-CI-39918
Informe de seguimiento a las obligaciones a cargo de TRANSMILENIO S.A., en el marco de sus competencias.	2024-80101-CI-151110
Informe de Evaluación Independiente al Sistema de Control Interno.	2024-80101-CI-07859 2024-80101-CI-96570

Cumplimiento	Evidencias
Informe Derechos de Autor Software.	2024-80101-CI-39921
Revisión y Evaluación Semestral de la Matriz de Cumplimiento Legal (Normograma) de TRANSMILENIO S. A.	2024-80101-CI-53455
Evaluación Cumplimiento Metas Plan de Desarrollo.	2024-80101-CI-37200 2024-80101-CI-97941
Seguimiento Continuidad del Negocio	2024-80101-CI-98067
Seguimiento Cumplimiento Comités.	2024-80101-CI-127061
Requerimientos y visitas entes de control y vigilancia	2024-80101-CI-44301 2024-80101-CI-77990 2024-80101-CI-143346 2024-80101-CI-190845
Informe Decreto 221 de 2023	2024-80101-CI-02499 2024-80101-CI-90219
Cumplimiento de la norma NTC5854 Accesibilidad a Página WEB.	2024-80101-CI-128291
Interiorización Grado de Integridad	2024-80101-CI-190333
Seguimiento a la Política de participación ciudadana	2024-80101-CI-192418
Verificación al cumplimiento de la política SARLAFT	2024-80101-CI-192440
Seguimiento liberación de saldos	2025-80101-CI-04896

Seguimiento Planes de Mejoramiento

Planes de mejoramiento

Planes de mejoramiento	Radicados aplicativo T-Doc.
1. Primer seguimiento	2024-80101-CI-26741
2. Segundo seguimiento	2024-80101-CI-50779
3. Tercer seguimiento	2024-80101-CI-93721
4. Cuarto seguimiento	2024-80101-CI-160162

En materia de riesgos, la Oficina de Control Interno realiza mediante acompañamiento técnico, de evaluación y seguimiento a las diferentes etapas de la gestión del riesgo, que van desde el cumplimiento de la política de administración de riesgo hasta la evaluación de la efectividad de los controles.

Para lo anterior, se definió en el Plan Anual de Auditorías tres actividades de seguimiento al Programa de Transparencia y Ética Pública - PTEP. El primer seguimiento se realizó del 02 al 16 de enero de 2024 y se remitió el informe respectivo con número de radicado 2024-80101-CI-04005 en el aplicativo T-Doc. El segundo seguimiento se realizó del 02 al 15 de mayo, con número de radicado 2024-80101-CI-55464 y el tercer seguimiento fue realizado desde el 01 al 13 de septiembre radicado con número 2024-80101-CI-128270.

Control Disciplinario Interno

La Oficina de Control Disciplinario Interno, profirió en la fase de instrucción un total de 62 actos para tramitar los expedientes iniciados con base en informes de servidores públicos o quejas ciudadanas. Así mismo, se implementaron 4 estrategias preventivas en colaboración con la Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones (SAUC) con el fin de evitar la comisión de faltas disciplinarias. También se llevaron a cabo 6 capacitaciones en temas claves relacionados con la materia disciplinaria.

Por otro lado, se lideró la implementación del Modelo de Gestión Jurídica Anticorrupción (MGJA), así como, el desarrollo del Plan de Cumplimiento Normativo y la actualización de las Políticas Anticorrupción de TRANSMILENIO S.A. Estas acciones se enmarcaron en un conjunto de actividades orientadas al fortalecimiento de la cultura de la integridad dentro de la Entidad trabajadas con otras áreas de TRANSMILENIO S. A.

Retos 2025

De acuerdo con la plataforma estratégica, se establecen los retos para el 2025, para cada objetivo estratégico:

Experiencia de usuario

- Relanzamiento estrategia "En TransMi pasan cosas buenas"
- Intervenciones integrales a la infraestructura del Sistema
- Instalar puertas laterales en el 100% de las estaciones
- Estructuración de un Sistema de Gestión de Activos de la Infraestructura del Sistema
- Pagos abiertos para usuarios
- Relanzamiento de la App - Transmiapp 4.0
- Estructuración de Sistemas, de Información al Usuario (Recaudo Bogotá), comunicaciones y de recaudo
- Rediseño conceptual y operacional del sistema según las necesidades y demanda actual con diferentes perspectivas; financiero, técnica y social
- Recuperación de espacio público dentro del sistema con articulación interinstitucional
- Optimizar el Contrato de vigilancia
- Mejorar proceso de personalización
- Analizar e implementar estrategias para reducir el tiempo de circulación de nuestros usuarios en estaciones

Sostenibilidad

- Construir el Plan de Trabajo en sostenibilidad de la entidad y del Sistema, incluyendo línea base.
- Implementar la estrategia de construcción sostenible.
- Electrificar patios propios zonales
- Implementación de política y estrategia de gestión de manejo de residuos en el Sistema.
- Ejecutar licitaciones de flota troncal.

Viabilidad finaciera

- Co-financiación de expansiones de flota del sistema
- Estructuración de esquema de recaudo
- Crear un esquema de compensación variable (trabajadores, contratistas y proveedores) por resultados
- Concretar modificaciones contractuales que disminuyan los costos de operación
- Implementación del modelo de desarrollo inmobiliario e inversión con privados en Estación Central y pipeline inmobiliario.
- Implementar estrategia mejorada de disuasión para incrementar las validaciones.
- Diseñar un marco de financiación verde para los diferentes activos del sistema
- Implementar proyecto de comparendos utilizando las cámaras de la flota del sistema

Capacidad organizacional

- Modernización de la estructura organizacional de la Entidad.
- Involucrar a los funcionarios en las estrategias institucionales y realizar jornadas de planeación.
- Estudio de entornos laborales (Great place to work)
- Incrementar las actividades de integridad y transparencia
- Socializar las políticas de administración de personal, su estandarización y aplicación
- Definir estrategias para aumentar los porcentajes de cumplimiento de acuerdo con la puntuación obtenida en la medición de desempeño FURAG.
- Llevar a cabo el Congreso Transmilenio 25 años con agenda mucho más que transporte y participación de grupos de interés clave
- Diseñar una estrategia para implementar la gestión del conocimiento en TMSA, y avanzar en su implementación

Anexos

- Anexo 1 Detalle planta TMSA
- Anexo 2 Estados de la situación Financiera de diciembre 2024 del SITP
- Anexo 3 Estados de resultados de diciembre 2024 del SITP
- Anexo 4 Estado de cambios en el Patrimonio diciembre 2024 del SITP
- Anexo 5 Notas de Estados Financieros de diciembre 2024 del SITP
- Anexo 6 Certificación de estados financieros diciembre 2024 del SITP
- Anexo 7 Estados de la situación Financiera septiembre 2024
- Anexo 8 Estado de cambios en el patrimonio septiembre 2024 de TRANSMILENIO
- Anexo 9 Estados de resultados de septiembre 2024 de TRANSMILENIO
- Anexo 10 Notas de Estados Financieros de septiembre de TRANSMILENIO
- Anexo 11 Certificación de estados financieros septiembre 2024 de TRANSMILENIO
- Anexo 12 Certificación del Revisor Fiscal a los Estados Financieros a septiembre 2024 de TRANSMILENIO
- Anexo 13 Ingresos de TRANSMILENIO diciembre 2024
- Anexo 14 Gastos de TRANSMILENIO diciembre 2024
- Anexo 15 Modificaciones Presupuestales de diciembre 2024
- Anexo 16. Informe de Tesorería
- Anexo 17. Informe de Inversión a Dic 2024
- Anexo 18 Informe de Actividades a Dic 2024
- Anexo 19. Comportamiento Plan Estratégico Institucional 2024
- Anexo 20 Indicadores de Gestión a diciembre 2024

#EnTransMiPasanCosasBuenas



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

TRANSMILENIO

BOGOTÁ