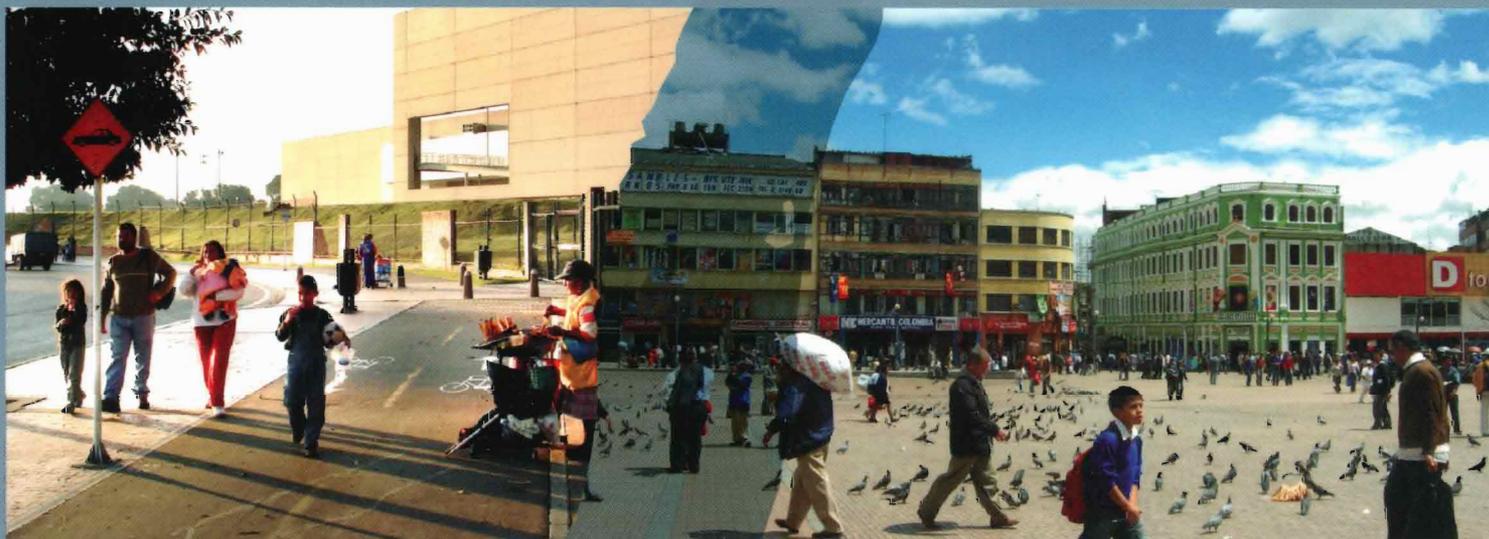


Bogotá in indiferencia

2004 - 2007



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

2004 - 2007



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INFORME DE GESTIÓN SECTOR MOVILIDAD



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

**INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD
2004 - 2007**

Alcalde Mayor de Bogotá Luis Eduardo Garzón	SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN ARTURO FERNANDO ROJAS ROJAS
Secretario General Enrique Borda Villegas	SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN DE LA INVERSIÓN ADRIANA POSADA PELÁEZ
SECRETARÍA DE MOVILIDAD	DIRECTOR DE PLANES DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO LOCAL ANDRES PODLESKY BOADA
SECRETARIA PATRICIA GONZÁLEZ ÁVILA	COMPILADOR DE TEXTOS
SUBSECRETARIA DE POLÍTICA SECTORIAL GALIA DÓBREA DÓBREA	JEFE OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES JAIRO GONZÁLEZ BALLESTEROS
SUBSECRETARIO DE SERVICIOS DE LA MOVILIDAD MARIO FERNANDO SÁNCHEZ FORERO	ASESOR
SUBSECRETARIA DE GESTIÓN CORPORATIVA JOHANNA PARDO MENDOZA	EDICIÓN Y COORDINACIÓN EDITORIAL NORA LUZ CASTRILLÓN JARAMILLO
JEFE OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN SANDRA MILENA RUEDA OCHOA	OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES
	CORRECCIÓN DE ESTILO JULIO MATEUS
	FOTOGRAFÍAS ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ
	DISEÑO DE PAUTA LUZ MARINA CAMACHO TURRIAGO
	DIAGRAMACIÓN CAMILO JIMÉNEZ VALBUENA
	IMPRESIÓN MULTI-IMPRESOS LTDA.

CONTENIDO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

INTRODUCCIÓN	5
1. EL PLAN ESTRATÉGICO	8
2. LOGROS Y ACTIVIDADES	18
3. EL APORTE AL PPD Y A OTROS FINES GENERALES	30
4. EL APORTE AL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	36
5. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y GESTIÓN CONJUNTA	38
6. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	41
7. LA POSTA	45

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU

INTRODUCCIÓN	51
1. EL PLAN ESTRATÉGICO	54
2. LOGROS Y ACTIVIDADES	60
3. EL APORTE AL PLAN DE DESARROLLO	77
4. APORTE AL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL MILENIO Y AL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - POT	81
5. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y GESTIÓN CONJUNTA	86
6. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	96
7. LA POSTA	104

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

INTRODUCCIÓN	115
1. EL PLAN ESTRATÉGICO	118
2. LOGROS Y ACTIVIDADES	125
3. EL APOORTE AL PLAN DE DESARROLLO	126
4. PARTICIPACIÓN CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y GESTIÓN CONJUNTA	127
5. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	128
6. LA POSTA	131

TRANSMILENIO

INTRODUCCIÓN	135
1. EL PLAN ESTRATÉGICO	139
2. LOGROS Y ACTIVIDADES	143
3. SOBRE EL APOORTE AL PPD Y OTROS FINES GENERALES	169
4. POT Y OBJETIVOS DEL MILENIO	172
5. LA PATICIPACIÓN CIUDADANA, LA CORRESPONSABILIDAD Y LA GESTIÓN CONJUNTA	174
6. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	177
7. LA POSTA	182

TERMINAL DE TRANSPORTE

INTRODUCCIÓN	187
1. EL PLAN ESTRATÉGICO	190
2. LOGROS Y ACTIVIDADES	192
3. APOORTE AL PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL	201
4. LA PATICIPACIÓN CIUDADANA, LA CORRESPONSABILIDAD Y LA GESTIÓN CONJUNTA	208
5. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	212
7. LA POSTA	222

INTRODUCCIÓN

Como resultado de la reforma administrativa propuesta por la administración del alcalde Luis Eduardo Garzón y aprobada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006, se creó el sector de movilidad, responsable de la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

De esta manera, se integran los diferentes componentes de movilidad y las entidades involucradas en el tema, con el fin de garantizar la cohesión de las políticas y acciones orientadas a mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, actuando articuladamente en la malla vial, la infraestructura de transporte tanto motorizados como no motorizados y la regulación del tránsito.

Se crea la Secretaría Distrital de Movilidad, como entidad líder del sector, del cual hacen parte también el Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y Fondatt en liquidación, como entidades adscritas, así como Terminal de Transportes de Bogotá y TransMilenio S.A., como entidades vinculadas.

Esta transformación deja en cabeza de la nueva Secretaría de Movilidad la definición y coordinación de la política sectorial, así como la determinación de programas para que sus proyectos y acciones sean ejecutadas por las entidades del sector, con el fin de garantizar una intervención

efectiva en la infraestructura vial y de transporte y la implementación de acciones que faciliten y mejoren la movilidad en Bogotá.

La actuación del sector de movilidad está orientada por las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), en el cual se identifica el sistema de movilidad como uno de los sistemas generales determinantes de la estructura funcional y de servicios para el ordenamiento de la ciudad. De ahí que el concepto de movilidad se oriente a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los sistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico proyectadas a generar un sistema de transporte urbano regional integrado.

Así mismo, la gestión del sector está enmarcada dentro de los preceptos del Plan Maestro de Movilidad (PMM), expedido mediante el Decreto 319 de agosto de 2006, que establece las políticas generales del sector en términos de alcanzar la movilidad sostenible, competitiva, inteligente y orientada a resultados.

De acuerdo con el PMM, se da prioridad al peatón, se considera el transporte público como eje estructurador, se racionaliza el uso del vehículo particular y se propicia la integración modal. A partir del plan se define también la necesidad de contar con criterios de priorización para las intervenciones sobre la infraestructura vial y vial peatonal.

Como parte también de las directrices fijadas en el PMM, el sector de movilidad tiene a su car-

go la determinación de las acciones prioritarias para la articulación de todos los modos de transporte que componen el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), así como la adopción de estrategias y acciones que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de la ciudad que se traduzcan en disminución de índices de accidentalidad.

Para facilitar la coordinación del sector se cuenta con un Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo en el área de movilidad, reglamentado en el Decreto 194 de 2007. Este comité se encarga de definir las políticas y estrategias del sector, coordinar las actividades de las entidades que lo integran, verificar el cumplimiento de las políticas que se adopten y coordinar las actividades del sector de movilidad con los otros sectores, así como de dirigir la implementación del Plan Maestro de Movilidad.

El Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad está conformado por la Secretaría de Movilidad, que lo preside, por el director de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, la directora del Instituto de Desarrollo Urbano, la gerente de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A., el gerente de la Terminal de Transporte, la gerente del Fondatt en liquidación y un alcalde local, designado por el secretario de Gobierno, que actualmente es la alcaldesa de Usaquén. Igualmente, tienen participación las Secretarías de Planeación Distrital y de Hacienda del Distrito, entidades que acompañan y articulan la planeación del desarrollo de la ciudad y la sostenibilidad financiera del Distrito con la formulación de las políticas de cada sector.

Dentro de la misma línea de coordinación sectorial, se cuenta con un Comité para la Fase III del sistema TransMilenio, presidido por la Secretaría de Movilidad. En este espacio participan las entidades involucradas en el proceso de expedición de permisos, licencias, conceptos y trámites requeridos para la infraestructura del sistema, como son TransMilenio, IDU, Planea-

ción Distrital y la Secretaría Privada del despacho del Alcalde Mayor.

Igualmente, para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) se dispuso un espacio interinstitucional que permite la coordinación y articulación de las entidades en el proceso de seguimiento en el desarrollo de su estructuración. Para tal efecto se cuenta con un comité de gerencia, al cual asisten las Secretarías general, privada, de Gobierno, de Planeación y Movilidad, así como el IDU y TransMilenio. También cuenta con un comité de estrategia que se encarga de los temas técnicos y operativos del sistema.

Finalmente, para atender temas puntuales de importancia para la ciudad en materia de movilidad, como la construcción de las terminales satélites o la seguridad vial, se integraron comités técnicos específicos.

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

La Secretaría Distrital de Movilidad es una Entidad creada en la Reforma Administrativa de 2006, que inició actividades el 2 de enero de 2007, como un organismo del sector central, con autonomía administrativa y financiera.

Como cabeza del sector movilidad, “tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior” (Acuerdo 257 de 2006).

Esta Secretaría surge con el propósito de contar con una Entidad con la capacidad técnica e institucional para concebir y dirigir la movilidad en su conjunto, trascendiendo la labor estrictamente

operativa del tránsito que desarrollaba la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte. Es por ello que cuenta con una estructura que le permite formular las políticas del sector y articular la actuación de sus entidades, desde la Subsecretaría de Política Sectorial, en la cual se planean y desarrollan los preceptos del Plan Maestro de Movilidad, en lo relacionado con infraestructura vial y de transporte, entendiendo la movilidad como una interacción entre diferentes factores físicos y operativos, relacionados indudablemente con el factor humano, lo que lleva además al análisis y desarrollo de políticas en seguridad vial y comportamientos del tránsito.

Adicionalmente, la Secretaría se caracteriza por tener como una de sus funciones misionales, la prestación de servicios de movilidad, directamente o a través de terceros, con criterios de eficiencia, calidad y oportunidad. Para ello cuenta con la Subsecretaría de Servicios de Movilidad, encargada del servicio a los usuarios de la movilidad, entendidos como aquellos ciudadanos o ciudadanas que realizan un trámite de tránsito o los que utilizan un medio de transporte público o privado y que requieren condiciones cada vez más adecuadas para su desplazamiento.

Para ello, la Secretaría cuenta con una estructura en la que sus profesionales son especializados en los diferentes temas a cargo y hacen parte de Direcciones con un carácter estrictamente

técnico, orientadas por personal directivo con conocimiento y experiencia en la dependencia a su cargo. En su estructura, el nivel superior corresponde a las Subsecretarías, que tienen bajo su responsabilidad la coordinación de la gestión de sus Direcciones bajo las pautas dadas por el despacho. A su turno, las oficinas asesoras acompañan y apoyan de manera transversal el quehacer de las demás dependencias de la entidad.

Desde su creación, la Secretaría de Movilidad ha generado las condiciones para garantizar la actuación coordinada de las diferentes entidades que hacen parte de su sector. En tal sentido, esta Secretaría participa en las distintas juntas o consejos directivos de las entidades adscritas y vinculadas, espacios donde se toman decisiones para el ejercicio de las competencias institucionales.

Así mismo, la Secretaría de Movilidad, a través de su jefe de despacho, lidera directamente los escenarios de discusión de políticas y acciones propias del sector, como son los distintos comités creados para el análisis, coordinación y seguimiento de temas específicos como es el caso de la Fase III del sistema TransMilenio. En el mismo sentido, representa a las distintas entidades del sector en los espacios de discusión intersectorial como el Comité de Espacio Público, donde se toman decisiones de importancia para el desarrollo de la ciudad.

1

EL PLAN ESTRATÉGICO

De manera concertada se formuló y adoptó el Plan Estratégico de la Secretaría dentro del cual se definió la misión, visión y objetivos estratégicos y específicos para el cumplimiento de las funciones de la Entidad, así como el mejoramiento de los servicios que ofrece.

- b) Estructurar el Sistema Integrado de Transporte Público
- c) Diseñar el sistema de información de movilidad urbana–regional
- d) Diseñar políticas sectoriales
- e) Generar mecanismos de coordinación integral del sector

MISIÓN:

La Secretaría Distrital de Movilidad como líder del sector, formula y ejecuta políticas sectoriales, planea, regula y presta servicios que garanticen una movilidad eficiente y segura en Bogotá, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

- 2) Mejorar la prestación de los servicios de movilidad
 - a) Fortalecer el control y vigilancia de tránsito y transporte
 - b) Prestar atención integral al ciudadano
 - c) Adelantar los procesos administrativos de manera oportuna

VISIÓN:

Ser reconocida en el corto plazo a nivel nacional por la efectiva, transparente y oportuna formulación y ejecución de políticas sectoriales y la prestación de servicios de movilidad, soportadas en coordinación interinstitucional, alta capacidad técnica y herramientas tecnológicas.

- 3) Fortalecer la gestión institucional
- 4) Implementar sistemas de gestión de calidad
- 5) Implementar el modelo estándar de control interno
- 6) Desarrollar y fortalecer las competencias de recurso humano
- 7) Implementar sistemas de comunicación pública

Objetivos estratégicos

- 1) Formular y ejecutar políticas sectoriales, enfocadas al cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad:
 - a) Formular, ejecutar y evaluar proyectos
- 8) Gestionar recursos físicos
- 9) Gestionar recursos financieros
- 10) Implementar sistema financiero



- 11) Establecer la unificación de criterios normativos y atender la representación judicial.

Con el fin de dar cumplimiento al Plan Estratégico de la Secretaría, cada dependencia ha encajado su quehacer al logro de los objetivos propuestos de la siguiente manera:

1.1. OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

Como dependencia asesora del Despacho, tiene el propósito de orientar estratégicamente a la Secretaría a través de la formulación de políticas, planes, programas y proyectos, procesos y procedimientos para el cumplimiento de la misión y los objetivos estratégicos de la Entidad. Así mismo establece indicadores para realizar seguimiento. Además, desde esta dependencia se coordina la ejecución de los recursos provenientes del crédito BIRF 7162-CO y del Proyecto Col/00/012 a través del cual el PNUD administra los recursos del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte.

Su aporte para el logro de los objetivos propuestos se concentra en la implementación del modelo estándar de control interno y del sistema de gestión de calidad, tal como lo establecen los Decretos 1599 de 2005 y 4110 de 2004. Estos procesos se han desarrollado de forma articulada y presentan un avance significativo:

- Formulación del plan estratégico de la entidad
- Adopción y sensibilización en MECI y SGC
- Creación y conformación del comité de ética y adopción del código
- Definición de la política de calidad y de operación

- Adopción del Manual de Procesos (14) y Procedimientos (109)

1.2. OFICINA DE COMUNICACIONES

Su objetivo es comunicar interna y externamente la gestión de la Secretaría de Movilidad, con el fin de promover la construcción de una visión compartida, facilitar los procesos de rendición de cuentas y suministrar información de manera oportuna, para lo cual diseña y produce diversas piezas comunicacionales.

En el marco del objetivo de fortalecimiento de la gestión institucional, esta dependencia presenta resultados como:

- Desarrollo del concepto comunicativo “Hacia adelante movilidad”, con el cual se identifica la Secretaría de Movilidad, a través del diseño y elaboración de las piezas comunicativas para la identidad corporativa de la Entidad.
- Desarrollo de la campaña *Tú no eres irrompible*, dirigida a peatones, ciclistas, conductores de transporte particular, público y escolar con el objetivo de sensibilizar a los bogotanos acerca de la necesidad de prevenir conductas de riesgo que pueden originar accidentes de tránsito.
- Elaboración del periódico “Hacia adelante”, dirigido a empresarios del sector del transporte, transportadores y usuarios del sistema de transporte público colectivo en Bogotá, con el fin de fortalecer la divulgación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP. Es una publicación mensual, en formato tabloide y de circulación mensual, cuyo primer número se publicó en septiembre.
- Incorporación y actualización en la página web de la Secretaría de información comple-

mentaría sobre la postulación de vehículos y aceptación de su compra por el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, así como de capacidad transportadora de las empresas de servicios públicos y estado del trámite a las solicitudes ciudadanas.

- Desarrollar los mecanismos de información a los medios de comunicación sobre la gestión adelantada por la Secretaría de Movilidad.

1.3. OFICINA ASESORA DE CONTROL INTERNO

Su objetivo es brindar oportunidades de mejora a partir de las auditorías y evaluaciones de gestión y de control y un acompañamiento a los diferentes procesos con el fin de fomentar una política de autocontrol. Igualmente, verifica la implementación de acciones correctivas y preventivas eficaces, resultantes de la revisión por la Dirección, indicadores de gestión y los resultados generados por todos los procesos.

Para el logro de los objetivos propuestos, esta dependencia ha realizado las siguientes actividades:

- **Acciones de mejora implementadas en cumplimiento del plan de mejoramiento**, resultado de la auditoría al proceso de planeación.
- Cumplimiento de las acciones correctivas acordadas con la Personería y la Contraloría derivadas de los planes de mejoramiento y controles de advertencia.
- Consolidación del mapa de riesgos de la SDM.

1.4. OFICINA ASESORA DE CONTROL DISCIPLINARIO

Le corresponde fomentar acciones preventivas en los servidores públicos con el fin de evitar la posible incursión en faltas disciplinarias y adelantar los procesos disciplinarios contra los servidores y ex servidores de la Secretaría. Igualmente, evalúa las presuntas irregularidades de los funcionarios asignados a cada proceso, en razón a que su propósito es determinar la conducta de los servidores públicos.

La oficina de control interno ha realizado las siguientes acciones encaminadas a velar por el cumplimiento de la misión de la Entidad:

- En cumplimiento de uno de los fines del régimen disciplinario, como es actuar a nivel preventivo, se programaron jornadas de capacitación sobre la Ley 734 de 2002, dirigidas a todos los funcionarios de la Entidad.
- Con el fin de garantizar la atención a las distintas solicitudes formuladas por la ciudadanía y en el marco de una acción preventiva, se adelanta el seguimiento permanente a los derechos de petición. Vale destacar la interacción con el SETT, la interventoría Universidad Nacional y la Dirección de Servicio al Ciudadano, con el fin de garantizar que las peticiones de los ciudadanos sean atendidas de manera integral.

1.5. SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL

El objetivo del área es formular y orientar las políticas del sector en temas como transporte público, intermodalidad, condiciones de mejoramiento de movilidad y desarrollo de infraestructura, y la formulación de planes,

programas y proyectos para el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte.

Es el área responsable de la revisión y aprobación de los estudios de tránsito y planes de manejo de tráfico de proyectos de infraestructura de alto impacto, así como de proponer las políticas dirigidas a garantizar la sostenibilidad ambiental, social y financiera del sector. Adelanta los estudios económicos que soportan diferentes decisiones de la Entidad.

Los resultados estratégicos de esta Subsecretaría, enmarcados en el objetivo de “formular y ejecutar políticas sectoriales, enfocadas al cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad”, se pueden resumir en la siguiente gestión:

- Para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP–, esta dependencia ejerce la supervisión y coordinación de las áreas de la Secretaría y de las entidades que participan en su estructuración, como son las Secretarías general, privada, de Gobierno y de Planeación, IDU y TransMilenio.
- Con el fin de garantizar la coordinación e integración de los temas que son sometidos a consideración del Comité Sectorial de Movilidad, reglamentado mediante el Decreto 194 de 2007, esta dependencia se encarga de la secretaría técnica. En tal sentido, también orienta la gestión del comité técnico, donde se preparan los temas que posteriormente analiza el comité sectorial, del cual hacen parte la Secretaría de Movilidad, el IDU, TransMilenio, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, la Terminal de Transporte, el Fondatt en liquidación y un alcalde local, con el acompañamiento de las Secretarías de Planeación y Hacienda.
- Se adelanta acompañamiento a las comunidades para la atención de necesidades relacionadas con movilidad, especialmente en temas de rutas de transporte público

colectivo, y se facilita la interacción con las diferentes entidades del sector.

1.5.1. Oficina de Información Sectorial

Su finalidad es estructurar los sistemas de información de la Secretaría Distrital de Movilidad, permitiendo que los diferentes procesos y entidades del sector generen información para ser consultada por la administración y por la ciudadanía en general. Igualmente, debe brindar el soporte tecnológico a través del modelo de intercambio de información, como insumo para el cumplimiento de los objetivos institucionales y definición de las políticas sectoriales.

Para el cumplimiento del objetivo que busca mejorar la prestación de los servicios de movilidad, esta dependencia ha concentrado esfuerzos en:

- Fortalecimiento del Sistema de Información Contravencional –SICON PLUS–: se han incorporado y optimizado servicios como el registro de inmovilización de vehículos y salida de vehículos de patios, acuerdos de pago, consulta de comparendos y consulta de capacidades transportadoras.
- Definición de las bases para la “estructuración técnica, legal y financiera de los términos de referencia que sirvan como base para el proceso de selección para la contratación de la estructuración técnica, administrativa, legal y financiera del Sistema Integrado de Información de Movilidad Urbano y Regional –SIMUR”.

1.5.2 Dirección de Transporte e Infraestructura

Su objetivo es formular, desarrollar e implementar políticas, planes, programas y proyectos de infraestructura y transporte, enmarcados dentro del Plan Maestro de Movilidad, para garantizar

un transporte urbano regional sostenible, integrado, amigable con el medio ambiente y accesible para la ciudad-región. Le corresponde, además, fijar los criterios para la construcción y mantenimiento de la infraestructura, así como informar sobre las necesidades y desarrollo de la malla vial.

En cumplimiento del objetivo relacionado con “formular y ejecutar políticas sectoriales, enfocadas al cumplimiento del Plan Maestro de Movilidad”, esta dependencia ha desarrollado las siguientes actividades:

- Desarrollo del Plan Maestro de Movilidad, a través de la coordinación de los estudios y consultorías para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.
- *Intercambiadores modales*: esta administración deja definida la estrategia técnica, financiera y legal para la implementación de la Fase I de los intercambiadores modales de pasajeros en Bogotá, propuestos en el PMM. Para tal efecto, se establecen los intercambiadores que harán parte de esa primera fase y se entrega la reglamentación necesaria para iniciar el proceso de diseño y construcción.
- *Estacionamientos*: se adelanta la definición de la estrategia técnica, legal y financiera para la implementación de la red de estacionamientos en vía y fuera de vía como un instrumento para la administración de la demanda de transporte – Fase 1 del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos. Se entrega la normatividad que servirá de base para la ejecución del proyecto.
- *Redes peatonales*: con el ánimo de promover el transporte no motorizado de

peatones y ciclo usuarios, se define la estrategia de implementación de redes peatonales y la optimización de la red de ciclorrutas. En el mes de octubre se adelantó la contratación para el estudio sobre definición y diseño de estas redes.

- *Centros de actividad logística*: para organizar el transporte de carga y lograr un uso más eficiente de los recursos, equipos e infraestructura para reducir los costos de distribución y transporte y elevar la competitividad a nivel urbano, regional, nacional e internacional, se adelanta el diseño y estructuración técnica, legal y financiera de la primera fase de un sistema de centros de actividad logística.

1.5.3. Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito

Se encarga de formular políticas y estrategias para promover la seguridad vial y hacer el análisis del comportamiento del tránsito. Lidera estrategias para la disminución de la accidentalidad vial. Igualmente, tiene a su cargo la revisión de los estudios de tránsito y planes de manejo de tráfico de las obras de infraestructura a cargo tanto de las entidades públicas y desarrollos urbanísticos y arquitectónicos de los particulares, consideradas de alto impacto para la ciudad, con el fin de garantizar la mitigación de los impactos negativos que éstos generan en la movilidad.

Para el cumplimiento del objetivo relacionado con el mejoramiento de los servicios de movilidad, así como para contribuir al diseño y ejecución de políticas del Plan Maestro de Movilidad, esta área ha desarrollado varias acciones:

- *Estudios de tránsito*: en cumplimiento del artículo 187 del POT y del artículo 54 del PMM, todo proyecto de equipamiento y de

comercio de escala metropolitana y urbana, que genere impacto en la movilidad, debe contar con un estudio de tránsito, el cual debe ser revisado y aprobado por la SDM. Hasta octubre de 2007, se han recibido 442, revisado con observaciones 277, en revisión 80 y aprobados 85 estudios. Adicionalmente, se presta apoyo técnico a los consultores del IDU que ejecutan los estudios y diseños para la construcción de obras sobre la malla vial de la ciudad, tanto las del Acuerdo 180 de 2005, como las de la Fase III de TM.

- *Planes de Manejo de Tráfico –PMT:* según el Código Nacional de Tránsito, las obras que afecten la movilidad de la ciudad deben contar con un Plan de Manejo de Tránsito, aprobado por la SDM. A 30 de septiembre, esta área ha revisado cerca de 10.500 planes de proyectos de alto impacto.
- *Accidentalidad:* consolidación de la información de accidentalidad reportada por la Policía de Tránsito para formular acciones orientadas a su reducción.

- *Tarifas del transporte público:* se realizaron los estudios para la definición de la tarifa de transporte público colectivo e individual. Se trató de un análisis integral tanto de las tarifas de transporte colectivo como las del transporte masivo, analizando las interrelaciones y dependencias entre ambas, lo que permitió la adopción de un nuevo esquema tarifario para el transporte público colectivo.
- *Estudios económico–financieros para sustentar los procesos de licitación para concesiones:* Se realizó la estructuración económica base para las licitaciones para la concesión del registro de automotores, conductores y tarjetas de operación, la detección electrónica de infracciones de tránsito, y la prestación del servicio de patios y grúas.
- *Estudios sobre accidentalidad:* se definieron y estimaron las relaciones entre la accidentalidad, el ingreso per cápita y las medidas de política de movilidad con base en las experiencias internacionales y la recolección y procesamiento de información primaria mediante encuestas.

1.5.4 Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios

Su finalidad es elaborar estudios sectoriales de carácter económico, financiero, social y ambiental, orientados a soportar técnicamente los programas y proyectos que desarrolla la Entidad.

Es una dependencia que apoya a las demás áreas, pues suministra los soportes para la ejecución de acciones encaminadas al cumplimiento de la misión de la Secretaría. En este sentido cabe destacar algunos de sus resultados:

- *Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio:* se definió el modelo de análisis económico de las postulaciones al Fondo y se realizan las valoraciones mensuales.

1.6. SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD

Esta subsecretaría corresponde a la dependencia interna de la Secretaría de Movilidad con autonomía administrativa y financiera, prevista en el Acuerdo 257 de 2006. Es la encargada de ejecutar las políticas del sistema de movilidad en el componente de tránsito, para atender los requerimientos de organización, vigilancia y control del desplazamiento de pasajeros y de carga, y de regulación y control del transporte público individual, transporte privado, transporte en bicicleta, motos y transporte de tracción animal. Tiene la responsabilidad de garantizar la prestación de los servicios de movilidad, bien sea directamente o a través de terceros. En la actualidad, la Secretaría tiene a su cargo la con-

cesión de los servicios de patios para vehículos particulares y de servicio público, así como los trámites de registro distrital automotor, registro distrital de licencias de conducción y tarjetas de operación.

Esta área coordina la relación con la Policía Metropolitana de Bogotá para la regulación y control del tráfico. Para ello, la Administración Distrital destinó recursos por \$16.625 millones durante el año 2007, para dotar a la Policía de Tránsito de la infraestructura física, vehículos, equipos y elementos necesarios para el cubrimiento y control operativo del tránsito.

Entre las acciones que desde esta área han permitido el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Secretaría, cabe mencionar:

- Con una estrategia integral, se ha desarrollado la reactivación del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio que, a 18 de octubre, ha permitido la desintegración de 254 vehículos de servicio público colectivo, lo que significa un aumento del 958% frente al número de vehículos chatarrizados entre el año 2003 y finales del 2006 correspondiente a 24 vehículos.
- Mediante la Resolución 381 de 2007, se reglamentó el procedimiento de desintegración de vehículos de transporte masivo y público colectivo e individual, de acuerdo con la normatividad nacional.
- Desde esta subsecretaría se coordinan las relaciones con el sector del transporte de la ciudad.
- Con el fin de garantizar la articulación entre las políticas fijadas por la Secretaría de Movilidad y las acciones de control y vigilancia, se coordina la relación operativa con la Policía de Tránsito.

1.6.1 Dirección de Control y Vigilancia

Su propósito es ejecutar las políticas relacionadas con el control del tránsito, para garantizar la seguridad y movilidad en la ciudad mediante la implementación y mantenimiento de dispositivos físicos de control, como señalización y semaforización, control del transporte y realización de capacitación y campañas pedagógicas de seguridad vial a los usuarios del sistema de movilidad. Coordina con la Policía de Tránsito los operativos de control en vía para el cumplimiento de las normas de tránsito.

Su quehacer se concentra en el cumplimiento del objetivo específico relacionado con “fortalecer el control y vigilancia de tránsito y transporte”:

- Seguimiento y control al cumplimiento de las normas de tránsito, mediante la programación de operativos en coordinación con la Policía de Tránsito. A 31 de octubre se han impuesto 475.143 comparendos.
- Como resultado del trabajo en pedagogía, a través del cual se sensibiliza a los ciudadanos sobre el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, se han sensibilizado 147.765 personas, de los cuales 88.063 son niños y niñas y el resto adultos.
- En transporte escolar, se han revisado las condiciones de operación de 2.679 vehículos que prestan el servicio y se han instalado y reforzado 133 patrullas escolares en los puntos críticos donde se localizan las instituciones educativas.
- Control en la emisión de fuentes móviles mediante operativos en coordinación con la Policía de Tránsito a los vehículos pertenecientes a las empresas prestadoras del servicio público de pasajeros y de carga y a particulares. Hasta el 31 de octubre se realizaron 1.356 operativos en los cuales se han revisado 117.075 vehículos.

1.6.2 Dirección de Procesos Administrativos

Adelanta las investigaciones administrativas relacionadas con la vulneración o incumplimiento de las normas de tránsito y transporte, así como el cobro persuasivo y/o coactivo de las sanciones que de éstas se generen, garantizando el debido proceso.

Cuenta con tres subdirecciones:

- La Subdirección de Investigaciones al Transporte Público es la primera instancia de las investigaciones por violación a las normas de transporte público.
- La Subdirección de Contravenciones de Tránsito adelanta las investigaciones relacionadas con infracciones al régimen de tránsito.
- La Subdirección de Jurisdicción Coactiva se encarga del procedimiento para el cobro persuasivo y coactivo de las deudas pendientes por concepto de multas de tránsito y transporte.

Dentro de las acciones que le han permitido hacer efectivo el objetivo de “adelantar los procesos administrativos de manera oportuna”, se pueden destacar estos resultados:

- Con corte a septiembre, se emitieron 62 títulos de cobro del valor adeudado por concepto de factor de calidad a las empresas de transporte público colectivo que omitieron transferir dichos recursos en el monto y la oportunidad debida al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.
- Hasta el 6 de noviembre se realizaron 531 aperturas de investigación por incumplimiento del pago de factor de calidad, de las cuales 227 se encuentran con fallo en primera instancia, lo que evidencia una alta eficiencia administrativa.

- En el Supercade de Movilidad se redujo el tiempo de las audiencias por contravenciones de tránsito de un año a un día. Para los casos que requieren aplazamiento, se programa la segunda audiencia para un plazo máximo de una semana. Las revisiones de segunda instancia, que antes demoraban hasta tres años, actualmente se adelantan en un término de dos meses. Se mejoró la seguridad en el procedimiento de salida de vehículos inmovilizados a través de una eficaz revisión de los documentos.

- Se inició una estrategia de cobro persuasivo dirigida a los deudores de comparendos impuestos en lo que va corrido del año 2007, denominada “Bogotá necesita su parte”. Al mes de octubre, se firmaron acuerdos de pago para la normalización de obligaciones con 1.268 deudores por valor de \$990 millones, de los cuales se han efectuado pagos en cuantía de \$133 millones.

1.6.3 Dirección de Servicio al Ciudadano

Tiene a su cargo el desarrollo del modelo de prestación de los servicios al ciudadano en materia de movilidad. Se encarga, además, de velar por la adecuada prestación de los servicios a cargo de la Entidad o de los concesionados a terceros. Como parte de la estrategia de mejoramiento del servicio al ciudadano, la Secretaría de Movilidad a partir del inicio de sus gestiones en enero de este año se puso en marcha el Supercade de Movilidad.

En desarrollo del objetivo estratégico de la Entidad, que le apunta a mejorar la prestación de los servicios de movilidad y, específicamente, para “prestar atención integral al ciudadano”, a octubre de este año se destacan logros de esta dependencia como:

- Se han atendido 182.237 ciudadanos en el Supercade: cursos de amonestados (43%), trámites de salida de vehículos de patios (13%), corrección de multas y comparendos (8%).

- Se han efectuado 6.147 operativos de los 9.125 programados para 2007 con el objeto de realizar la difusión masiva de normas de tránsito, en temas de transporte público, contaminación ambiental, ocupación indebida del espacio público y seguridad para peatones y ciclistas.
- En las Ferias de Servicio al Ciudadano, Centros Locales de Movilidad, consejos locales y encuentros locales, se han atendido 17.600 ciudadanos. Actualmente 16 localidades cuentan con gestor de movilidad.

1.7. SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA

Esta subsecretaría se define dentro de la estructura de la Secretaría de Movilidad como el área de apoyo encargada de dirigir y adelantar la labor administrativa, financiera y de asuntos legales de la Entidad, haciendo énfasis en la gestión contractual, de manejo de bienes y de políticas del gasto.

De acuerdo con el objetivo orientado a fortalecer la gestión institucional, se puede resaltar el logro de esta área así:

- Luego de obtener el aval de la Comisión Nacional del Servicio Civil, el 22 de marzo pasado se desarrolló el proceso de selección del personal necesario para proveer 163 cargos vacantes en la Entidad. Esta labor culminó el 26 de junio de 2007, con los nombramientos de personal provisional que permitieron proveer el 82% de la planta total de la Secretaría, dotándola del personal requerido para el desarrollo de sus funciones.

1.7.1 Dirección Administrativa y Financiera

Como área de soporte, cuenta con dos subdirecciones:

- La Subdirección Administrativa se encarga de garantizar oportunidad y eficiencia en el suministro de recursos humanos, físicos, tecnológicos y otros servicios administrativos, como apoyo administrativo para el cumplimiento de los objetivos misionales y el normal funcionamiento de los procesos de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- La Subdirección Financiera tiene como finalidad suministrar los recursos financieros para el pago de las obligaciones contraídas por la Entidad y reflejar la situación financiera para el reporte a entes de control.

Esta Dirección ha contribuido para el logro de los objetivos relacionados con el fortalecimiento de la gestión institucional, con acciones como:

- Saneamiento financiero a contratos subrogados a la Secretaría Distrital de Movilidad por parte del Fondatt en liquidación. Para ello se adelantó la apropiación de recursos en reservas presupuestales y pasivos exigibles y se efectuaron los pagos adeudados por contratos en ejecución y liquidados.
- Sistematización de la contabilidad e inventario, con la adquisición de un paquete contable sencillo, que debe migrar información al Sistema Hacendario Sí Capital, el cual se encuentra en proceso de adquisición a través de convenio interadministrativo con la Secretaría Distrital de Hacienda.
- Proceso de selección para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial integral de personal y de equipos.

- Adecuación de las diferentes sedes de la Secretaría Distrital de Movilidad: Salitre, Normandía y Américas.

1.7.2 Dirección de Asuntos Legales

Desarrolla su actividad en tres campos: representación judicial, emisión de conceptos y asesorías, y coordinación y vigilancia de la actividad contractual. Es órgano consultor permanente de los procesos, fijando criterios de interpretación básicos para posibilitar un efectivo ejercicio de sus funciones y llevar la representación judicial de la Secretaría de Movilidad. Efectúa la revisión de proyectos de acuerdo, decretos y demás actos administrativos remitidos por las entidades que conforman el sector movilidad e igualmente de los actos administrativos, circulares y directrices sometidos a su consideración.

La labor de esta dependencia se concentra en el objetivo que busca “establecer la unificación de

criterios normativos y atender la representación judicial”. En tal sentido se destaca por:

- Con corte a septiembre 30, se han atendido 265 tutelas, un proceso de nulidad y restablecimiento del derecho y seis acciones de cumplimiento. Así mismo, se han revisado y remitido por competencia 108 acciones de tutela.
- Emisión de conceptos jurídicos y técnicos solicitados por diferentes despachos judiciales y la Subdirección de Gestión Judicial de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, para trámites de acciones populares y de grupo (94 procesos) y pruebas judiciales (42 procesos), para un total de 136 trámites atendidos.
- Durante lo corrido de este año, la Secretaría Distrital de Movilidad ha suscrito 8 convenios interadministrativos, 43 contratos con formalidades plenas y 293 contratos sin formalidades plenas.

2

LOGROS DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

2.1. PUESTA EN MARCHA DEL SUPERCADÉ DE MOVILIDAD

Con el propósito de prestar un mejor servicio a los ciudadanos, el 9 de enero del presente año entró en funcionamiento el Supercadé de movilidad, como una propuesta para la concentración en un solo lugar de los servicios de movilidad y del proceso contravencional, con el objetivo de mejorar los tiempos de respuesta y calidad en el servicio, con una infraestructura adecuada y con el recurso humano mínimo necesario.

Con esta acción, la Secretaría de Movilidad respondió a una situación crítica de la extinta Secretaría de Transporte, en donde la atención de procesos contravencionales se realizaba a través de veintidós (22) Inspecciones de tránsito, localizadas en tres sedes administrativas diferentes. El tiempo para emitir los fallos en estos procesos por violación a las normas de tránsito, se extendía en un período que oscilaba entre quince (15) y veinte (20) meses, lo cual generó represamiento y congestión en un gran número de expedientes, dificultando el acceso a la información e imposibilitando consultar los aplicativos del SICON. Adicionalmente, los conceptos técnicos que sustentaban la motivación del fallo contravencional eran remitidos a las inspecciones de origen de manera tardía incumpliendo de esta forma los tiempos mínimos de respuesta.

Actualmente, con el Supercadé, el proceso de investigaciones relacionadas con infracciones al régimen de tránsito se surte en un lapso de tres días como máximo, con la atención directa de profesionales calificados, quienes realizan la audiencia, sustancian y emiten el fallo. Se cuenta, además, con el acompañamiento permanente de ingenieros de transporte y vías, quienes de manera inmediata conceptualizan técnicamente para proferir el acto administrativo.

En el Supercadé, los ciudadanos cuentan con la posibilidad de obtener un descuento del 25% del valor de un comparendo si realizan los cursos de amonestados por infracciones de tránsito, que se programan cada hora y cuyo certificado de asistencia se entrega de manera inmediata. Allí mismo se tiene la posibilidad de cancelar el comparendo, toda vez que se cuenta con entidad financiera autorizada para realizar el recaudo.

Esta estructura especializada se puso en operación bajo los parámetros de la Dirección Distrital de Servicio al Ciudadano, de la Secretaría General, de modo que cumple con los estándares de atención definidos por la Administración Distrital.

De acuerdo con los registros, en el período comprendido entre enero y septiembre de 2007, se atendieron 182.237 ciudadanos. Cabe destacar que el tiempo de espera máximo del usuario dentro de las instalaciones del Supercadé es de



dos horas, contabilizadas a partir del momento de la verificación de la documentación para la entrega del digiturno.

Estas son las estadísticas de atención en el Supermercado de Movilidad, de acuerdo con el tipo de servicio:

TIPO DE SERVICIO	ENERO	FEB	MARZO	ABRIL	MAYO	UNIO	JULIO	AGOS	SEPT	OCT	CONSOLIDADO
RECLAMACIONES DE COMPARENDOS	829	2.666	2.412	2.434	2.981	2.110	2.491	2.622	2.568	2.929	24.042
EMBRIAGUEZ	127	581	506	602	561	605	1.217	1.111	920	799	7.029
SALIDAS POR ESTACIONAM.	208	1.554	1.866	1.884	1.754	1.319	1.297	1.274	1.483	1.454	14.093
SALIDAS OTRAS INFRACCIONES	861	2.435	2.349	2.372	2.778	2.539	2.997	2.774	2.637	2.560	24.302
CORRECCIÓN DE MULTAS Y COMPARENDOS	1.425	1.872	1.904	1.923	1.111	1.172	1.337	1.515	1.449	1.369	15.077
CONCEPTO TÉCNICO	35	114	304	307	363	346	359	897	891	938	4.554
ESPECIALES	10	19	5	21	157	-	39	81	225	387	944
AUDIENCIAS DE CONTINUACIÓN	82	235	280	308	294	308	294	280	280	308	2.669
USUARIOS ATENDIDOS SETT	103	401	455	510	677	431	477	841	767	785	5.447
CURSOS AMONESTADOS	3.017	7.445	6.643	6.709	9.653	9.870	10.797	7.615	6.350	7.311	75.410
ACUERDOS DE PAGO							642	956	1.003	1.115	3.716
DESESTIMIENTO	307	524	965	975	868	484	202	314	128	187	4.954
TOTALES	7.004	17.846	17.689	18.045	21.197	19.184	22.149	20.280	18.701	20.142	182.237

De otro lado, dentro de las acciones orientadas a mejorar el servicio al ciudadano y como fruto de un convenio interadministrativo celebrado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría General, se implementó un nuevo canal de comunicación directa entre la Entidad y los ciudadanos, con el ánimo de agilizar los procesos de información y brindar servicios directos, sin intermediarios.

A través de la Línea 195 se dispuso un equipo de teleoperadores que suministran información a los ciudadanos y absuelven inquietudes en materia de movilidad. De lunes a viernes se atienden en promedio cada día 800 llamadas y cerca de 200 los fines de semana.

De igual forma, se puso en marcha el agendamiento de las audiencias que deben surtir en el

Supercade para adelantar el proceso contravenacional por conducir en estado de embriaguez. Este servicio de asignación de citas se inició con el trámite de salida del vehículo inmovilizado por conducir en estado de embriaguez.

Con este servicio, desde el pasado 1 de septiembre los infractores pueden programar su cita para ser atendidos en el Supercade de Movilidad, marcando la línea 195. Para tal efecto, se conformó un equipo de seis abogados que, de 7:00 a.m. a 4:00 p.m., atienden las audiencias en un tiempo máximo de 50 minutos.

2.2. REACTIVACIÓN DEL FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO



Con el fin de establecer mecanismos para la disminución real de la sobreoferta de vehículos de transporte público, y en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Resolución No. 4350 de 1998 del Ministerio del Transporte y el Decreto 170 de 2001, la Administración Distrital expidió el Decreto 115 de 2003. Mediante este decreto se creó el componente del “factor para el mejoramiento de la calidad del servicio” dentro de la

tarifa de transporte público colectivo, el cual se incorporó efectivamente a la tarifa mediante el Decreto Distrital 259 de agosto de 2003.

El factor para el mejoramiento de la calidad del servicio es producto del componente adicional a la tarifa del servicio de transporte público colectivo, el cual es cancelado directamente por los pasajeros, recaudado por los transportadores y administrado por sociedades fiduciarias. Con estos recursos se compran de contado los vehículos que deben salir de circulación por la reducción de la capacidad transportadora o que prestan el servicio sin tarjeta de operación.

A través de la Resolución 392 de 2003, la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) fijó el Índice de reducción de sobreoferta de vehículos, reglamentó el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y fijó los parámetros para su administración y aplicación.

Esta Resolución definió que el recaudo proveniente del factor de calidad se debía efectuar a partir del 18 de agosto de 2003 y que entre esta fecha y el 10 de septiembre del mismo año, estos recursos se deberían depositar en una cuenta de ahorros autorizada por la Secretaría de Tránsito, independiente de las demás cuentas de las empresas de transporte público. Igualmente, se estableció que a partir del día 11 de septiembre del 2003, los recursos que reposaban en las mencionadas cuentas se debían transferir a la fiduciaria autorizada por la STT.

Posteriormente, con la expedición del Decreto 470 de diciembre de 2003, se establecieron las obligaciones de gestión de la STT en materia de manejo del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

En desarrollo de lo previsto en el Decreto Distrital 115 de 2003 y con el fin de administrar los recursos, la extinta STT acreditó y autorizó a la Fiduciaria Lloyds Trust S.A. (hoy HSBC S.A.) mediante las Resoluciones 397 del 22 de

agosto de 2003 y 443 del 11 de septiembre del mismo año, al igual que a la Fiduciaria del Valle S.A. (hoy Corficolombiana S.A.) mediante las Resoluciones 299 del 21 de abril de 2005 y 575 del 23 de junio del mismo año, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento de Acreditación y Autorización de Sociedades Fiduciarias. Estas dos fiduciarias son las encargadas de la administración de los dineros transferidos al Fondo por concepto del factor de calidad.

Con esta normatividad, hasta el año 2006 sólo se había logrado la desintegración física de 24 vehículos, apenas 31 de las 66 empresas de servicio público colectivo habían adelantado su vinculación al Fondo y tan sólo se habían transferido efectivamente \$26.262'967.296 al mencionado Fondo.

Ante esta situación, la Secretaría Distrital de Movilidad, como una de sus tareas fundamentales, al inicio de su gestión impulsó una estrategia integral para la reactivación del Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio, con un mensaje claro: "Le compramos su bus, buseta o colectivo, de una". Esta estrategia fue lanzada a finales del mes de febrero de 2007 y se puso en marcha en marzo del mismo año.

La Secretaría de Movilidad diseñó un mecanismo a través del cual las tres primeras semanas de cada mes se reciben las postulaciones de los propietarios ante el Fondo para la venta de los vehículos y, posteriormente, se realiza un análisis de precios de las postulaciones recibidas, teniendo en cuenta los precios del mercado, tomando como referencia los valores de Fasecolda y del Ministerio, así como de la Secretaría de Hacienda para efecto de la liquidación del Impuesto Unificado de Vehículos.

Como elementos novedosos dentro del análisis que realiza el Comité Fiduciario se debe señalar que al recibir varias postulaciones –y no uno o dos semanales, como sucedía en el anterior modelo– se puede contar con un escenario de oferta y, por el otro lado, al contar con precios

de referencia, se cuenta con elementos para la fijación de precios cercanos al mercado, pero no superiores a los de referencia, teniendo en cuenta el tipo de vehículo y su modelo.

Con este mecanismo, con corte a 30 de septiembre, se han recibido 4.072 postulaciones y se han aceptado 548 vehículos, con lo cual se activó el proceso de postulación de vehículos para el Fondo de Mejoramiento para la Calidad del Servicio y se generó de nuevo expectativas en el gremio de propietarios de vehículos.

Hasta el pasado 10 de octubre se habían desintegrado 254 vehículos, utilizando recursos para su compra por valor de \$14.157 millones. Esto significa un aumento del 958% frente al número de vehículos chatarrizados entre el año 2003 y finales del 2006 correspondiente a 24 vehículos.

Adicionalmente, y como resultado de la gestión de defensa judicial adelantada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Consejo de Estado en el mes de abril expidió el fallo a través del cual resolvió el recurso frente a la demanda de nulidad interpuesta contra el Decreto 115 de 2003. El fallo del alto tribunal ratificó la competencia del alcalde mayor de la ciudad para adelantar la reorganización del transporte público colectivo a partir de la entrada de los sistemas de transporte masivo, al tiempo que reiteró la legalidad del factor de calidad como un elemento asociado a la tarifa y por lo tanto de competencia del alcalde mayor. El fallo igualmente destacó que los dineros correspondientes al factor de calidad, provenientes de un pago que hacen los usuarios del transporte público colectivo en la tarifa, no es de los transportadores y que está destinado a los propósitos del Fondo, que son precisamente el mejoramiento de la calidad del servicio de transporte.

Con esta decisión trascendental, se despejó cualquiera duda jurídica que se quería presentar frente al Decreto 115, lo que llevó a la administración a realizar acciones para adelantar el cobro de los recursos, de forma paralela con las investigaciones administrativas por la no constitución de fiducia o el giro de los recursos al Fondo.

La Secretaría Distrital de Movilidad procedió a emitir 62 títulos de cobro del valor adeudado por concepto de factor de calidad a las empresas de transporte público colectivo que omitieron transferir dichos recursos en el monto y la oportunidad debida al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

A partir de la gestión adelantada por la Entidad, en la actualidad la totalidad de las empresas autorizadas para prestar el servicio de transporte en Bogotá, es decir 66, cuentan con contrato de fiducia suscrito con las Fiduciarias autorizadas para ello, que son HSBC (anteriormente Banistmo S.A. y Lloyds Trust S.A.) y Corficolombiana S.A. (anteriormente Fiduciaria del Valle S.A.).

Igualmente, se incrementó el monto de recursos transferidos al Fondo por parte de estas empresas de transporte. Mientras a diciembre de 2006, se había trasladado al Fondo la suma de \$26.262 millones, a septiembre de 2007 las empresas han transferido \$52.485 millones a las fiduciarias autorizadas, de manera que el recaudo registrado durante los primeros nueve meses de este año representa un incremento equivalente al 99,85% frente a lo consignado en los tres años anteriores. En efecto, las transferencias mensuales pasaron de un promedio de \$570 millones a \$3.100 millones.

A septiembre de 2007, el valor liquidado por concepto de factor de calidad ascendía a \$132.937 millones, de los cuales \$52.485 millones se transfirieron a las fiduciarias autorizadas y los otros \$80.452 millones no han ingresado al Fondo. De este valor, se estima que la suma de

\$42.251 millones ha sido consignada en cuentas independientes reportadas por los transportadores, las cuales se encuentran embargadas por la Contraloría de Bogotá.

La Secretaría de Movilidad ha adelantado las conversaciones ante el ente de control fiscal con el fin de definir un mecanismo para el levantamiento de los embargos en el marco del proceso de responsabilidad fiscal, dado que los transportadores han manifestado por escrito ante la Contraloría y la Entidad su voluntad de que los recursos de las cuentas particulares sean transferidos al Fondo.

Mediante Auto 24 de fecha 9 de octubre de 2007, la Dirección de Responsabilidad Fiscal y Jurisdicción Coactiva de la Contraloría Distrital, ordenó la cesación de la acción fiscal y la consecuente desvinculación por pago total dentro del proceso de responsabilidad, adelantado contra 14 empresas de transporte público colectivo. Esta decisión, igualmente, incluyó ordenar a la Tesorería de la Contraloría de Bogotá, efectuar la conversión de los títulos de depósito judicial con destino exclusivo al Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio en la cuenta individual de recursos de las fiduciarias por un valor de \$18.780.574.747, por una parte, y de otra, la conversión de títulos a favor de las empresas por excedente de recursos por un monto de \$898.148.913.

En cuanto a las investigaciones administrativas, la Dirección de Procesos Administrativos, con corte a 15 de septiembre, ha abierto 531 investigaciones, de las cuales se han fallado 227.

ETAPA	FECHA DE CORTE 6 DE NOVIEMBRE DE 2007		TOTAL
APERTURA	TOTAL APERTURAS REALIZADAS		531
	EN PROCESO DE NOTIFICACIÓN	CON CITACIÓN	44
		CON EDICTO	15
	EN TÉRMINO PARA DESCARGOS		21
TOTAL EXPEDIENTES EN NOTIFICACIÓN Y EN DESCARGOS		80	
ETAPA PROBATORIA	PARA AUTO DE PRUEBAS		43
	CON AUTO DE PRUEBAS		0
	EN PROCESO DE NOTIFICACIÓN	CON CITACIÓN	16
		CON EDICTO	31
	EN TRÁMITE DE RECURSO	REPOSICIÓN	71
		APELACIÓN	53
TOTAL EXPEDIENTES EN PRUEBAS		214	
ETAPA DE FALLO	PARA FALLO		28
	CON RESOLUCIÓN DE FALLO		27
	EN PROCESO DE NOTIFICACIÓN	CON CITACIÓN	21
		CON EDICTO	54
	EN TRÁMITE DE RECURSO	REPOSICIÓN	61
		APELACIÓN	26
	CON CIERRE DE INVESTIGACIÓN		10
TOTAL EXPEDIENTES EN FALLO		227	
PROCESOS EN COBRO COACTIVO		10	

Como consecuencia de la ratificación de la legalidad del Decreto 115, por parte del Consejo de Estado, las investigaciones iniciadas por el no traslado del factor de calidad en cuanto a los montos y número de investigaciones presentaron la siguiente dinámica:

Entre los meses de enero y abril de 2007, se abrieron 351 investigaciones, por un total de \$5.870 millones no trasladados por las

empresas a las fiducias, mientras que entre los meses de mayo y agosto de 2007, se dio apertura a 134 investigaciones por \$1.490 millones no trasladados.

Lo anterior indica que con posterioridad al fallo se presentó una disminución en el número de aperturas de 60 a 27 mensual (55% menos) y en cuanto a los valores dejados de transferirse registra una disminución de un 74,62%.

2.3. NORMAS CLARAS PARA LA DESINTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, COLECTIVO E INDIVIDUAL

Con el fin de unificar el régimen y proceso de desintegración de los vehículos de transporte público colectivo, masivo e individual y al mismo tiempo para regular, por primera vez, el proceso de desintegración de los vehículos, la Secretaría de Movilidad expidió la Resolución 381 del 10 de agosto de 2007 a través de la cual se define el procedimiento de desintegración de los vehículos de transporte público para efectos de la reposición, la compra de vehículos con recursos del factor de calidad en el caso del transporte colectivo y para el cumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas para los concesionarios de TransMilenio.

La resolución dispone la acreditación por parte de la Secretaría de las entidades desintegradoras que deberán realizar el proceso de desintegración y expedir el certificado correspondiente. Las entidades desintegradoras deberán suscribir una póliza de cumplimiento que garantice la observancia de los requisitos exigidos, al tiempo que deberán realizar una auditoría permanente que verifique el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes y que toda la documentación del vehículo que ingresa a la planta corresponde con los originales del automotor a desintegrar.

El certificado de desintegración es el que acredita que se dio la descomposición física de todos los elementos integrantes del automotor, de tal manera que garantice la inhabilitación definitiva de todas las partes del mismo y deberá contener la información del vehículo (marca, modelo, número de placa, número de chasis, serial y número de motor) y la certificación expedida

por la Sijin, donde conste que el vehículo de las características señaladas no ha sido alterado en sus sistemas de identificación.

Dicha certificación que debe ser expedida por la entidad desintegradora y remitida a través de medios electrónicos al organismo de tránsito, permite contar con un seguimiento de los vehículos efectivamente desintegrados, información fundamental al momento de constatar que el vehículo ha sido chatarrizado previo a la autorización de un trámite de reposición.

La Resolución 381 de 2007, en el caso particular de los taxis, reglamenta el proceso de desintegración que no había sido normado y al exigir el certificado de desintegración por parte de la Entidad desintegradora y respaldado por proceso de verificación en la planta, permite reducir los fraudes que se pueden generar a partir de la información no veraz sobre la chatarrización efectiva de un vehículo para proceder a la reposición con uno nuevo. Con esta reglamentación, la administración tomó una decisión de fondo para corregir una situación estructural detectada en el transporte público en general y, muy especialmente, en el individual.

Hasta la expedición de esta normatividad, la ciudad sólo contaba con reglamentación para el proceso de desintegración física, para efectos de reposición de los vehículos de servicio público de transporte colectivo y de transporte masivo de pasajeros, a través de las Resoluciones 1192 de 2000, 758 de 2004 y 1236 de 2004, de la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte. Con la Resolución 381 de 2007 Bogotá cuenta con normatividad específica aplicable para la chatarrización de taxis.

Adicionalmente, con este acto administrativo se unifican las reglas de desintegración física de vehículos del servicio público colectivo, individual y masivo en el Distrito Capital, en el sentido de exigir a todos los vehículos llegar por sus propios medios a la Entidad desintegradora, entre otras exigencias. Se indican las calidades y requisitos que deben cumplir las empresas desintegrado-

ras para obtener la respectiva habilitación; se destacan los requisitos que deben verificar las autoridades en el proceso de desintegración, y se fijan los procedimientos de control y los reportes que deben realizarse ante las distintas instancias que participan del proceso.

alidad, bien sea efectuando el pago total de la obligación o solicitando acuerdos de pago. Entre el 19 de junio y el 31 de octubre pasado, a través de la Línea 195 se asignó cita a 3.196 personas, para ser atendidas en cuatro Supercade de la ciudad (Américas, Suba, Bosa y Calle 13).

2.4. ESTRATEGIA DE COBRO PERSUASIVO – CAMPAÑA “BOGOTÁ NECESITA SU PARTE”

Un total de 1.928 personas han concertado escenarios de pago apropiados para el cumplimiento de sus obligaciones. Adicionalmente se ha brindado atención personalizada a 4.543 deudores más que se han presentado directamente en los puntos de atención, para un total de 6.461 deudores que han recibido asesoría.

Con el ánimo de incentivar el pago de los comparendos pendientes, la Secretaría de Movilidad diseñó una estrategia de cobro persuasivo apoyada en la campaña “Bogotá necesita su parte”, orientada a persuadir a los deudores del pago de las multas pendientes para ponerse al día o realizar acuerdos de pago.

La campaña “Bogotá necesita su parte”, en materia de acuerdos de pago, ha permitido la normalización de obligaciones de 1.268 deudores de la Secretaría Distrital de Movilidad, quienes han suscrito acuerdos sobre una cartera de \$990 millones, de los cuales se han efectuado pagos en cuantía de \$133 millones.

Se trata de un paso previo para el recaudo de la cartera pendiente de la Entidad, toda vez que luego de esta primera fase de cobro persuasivo se procederá a dar curso a los respectivos procesos de cobro coactivo contra quienes no cumplan con el deber de pagar los comparendos pendientes.

Esta estrategia se ha extendido frente a las obligaciones cuya competencia en materia de cobro corresponde al Fondatt en liquidación, esto es, frente a las deudas originadas por comparendos impuestos hasta el 31 de diciembre de 2006.

En tal sentido, se enviaron comunicaciones a 20.275 deudores de comparendos, invitándolos a ponerse al día con la Secretaría Distrital de Mo-

En tal sentido, al momento de gestionar la cartera a favor de movilidad igualmente se le plantea al deudor la posibilidad de suscribir acuerdos de pago con Fondatt para regularizar dichas obligaciones y se suscribe un preacuerdo con destino a Fondatt para su posterior revisión y aceptación.



Hasta el pasado 31 de octubre se suscribieron preacuerdos a favor de Fondatt por \$2.787 millones y se recaudó como anticipo por estos preacuerdos la suma de \$421 millones.

Si bien el monto de cartera normalizada mediante acuerdos de pago representa el 8% de la misma, es importante evidenciar el impacto que la campaña ha tenido desde su inicio en el mes de junio, frenando no sólo su crecimiento sino permitiendo una reducción paulatina de la misma. En tal sentido, con corte a 31 de octubre de 2007, la cartera de la Entidad asciende a \$84.392.467.440, monto que paulatinamente ha venido disminuyendo durante los últimos meses, con relación a la cartera del mes inmediatamente anterior, como consecuencia del cobro inmediato a través de oficios persuasivos y de los efectos colaterales del programa de acuerdos de pago que se ha traducido en una mayor presencia institucional.

Comparativamente, tal como se desprende del cuadro siguiente, durante los últimos cinco meses se evidencia la tendencia a la baja de los valores que ingresan a la cartera, observándose una disminución promedio durante tal período del 7,5% y durante el último trimestre del 9,1%, así:

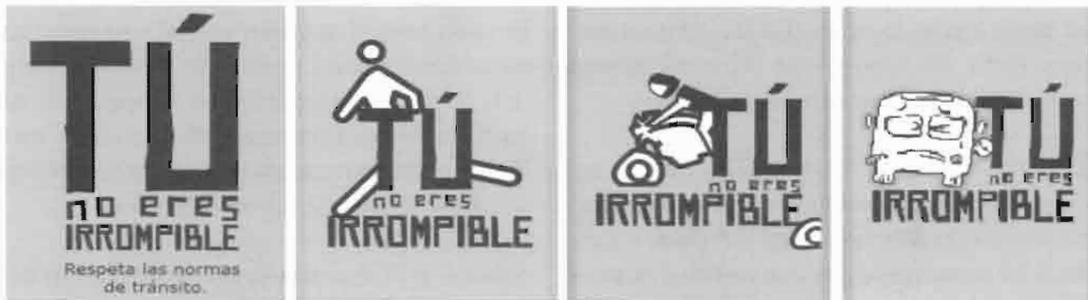
MES	VALOR CARTERA	CRECIMIENTO
ENERO	3.502.641.425	
FEBRERO	9.732.749.899	177%+
MARZO	8.874.324.173	8.8%-
ABRIL	6.978.579.441	10%-
MAYO	11.293.182.104	61%+
JUNIO	10.925.933.901	3.2%-
JULIO	10.153.083.726	7.0%-
AGOSTO	7.975.116.514	21.4%-
SEPTIEMBRE	7.456.070.133	6.5%-
OCTUBRE	7.500.786.124	0,5%+
TOTALES	84.392.467.440	

2.5. PREVENCIÓN DE ACCIDENTALIDAD VIAL – CAMPAÑA “TÚ NO ERES IRROMPIBLE”

Como parte de las acciones orientadas a reducir los índices de accidentalidad vial y mejorar las condiciones de seguridad vial, la Secretaría de Movilidad puso en marcha una estrategia de prevención denominada “Tú no eres irrompible”. Esta iniciativa surgió a raíz de las estadísticas de accidentalidad en la ciudad, que evidencian un incremento del 6% en el número de accidentes de tránsito entre enero y octubre de 2007 respecto al mismo período del año 2006. Asimismo, se registra un aumento del 10,6 en el número de muertes en accidente y del 3,6% en el número de personas lesionadas. Hasta el 31 de octubre pasado, se registraron 12.253 accidentes con presencia de muertos o lesionados.

Con corte a 31 de octubre, se encuentra que la mayoría de víctimas fatales son peatones (54,2%), seguidos de motociclistas (19%), pasajeros (14%), ciclistas (8%) y conductores (4%). En los primeros diez meses de 2007 se registró un incremento del número de muertes de motociclistas del 54,3% frente al mismo período del año pasado, lo que significa que 88 motociclistas perdieron la vida, siendo este grupo el que mayor aumento de accidentalidad registra respecto al año pasado.

Las estadísticas señalan que los motociclistas son las segundas víctimas en accidentes de tránsito, después de los peatones; que la mayoría de los accidentes de tránsito ocurren de viernes a domingo, pero en el 2007 se han incrementado los días lunes y jueves; que la mayoría de los accidentes ocurre en horas pico; que en el 2007 se ha registrado un incremento de la accidentalidad entre las 7 y las 8 de la mañana y que las localidades de Kennedy y Engativá registran los mayores niveles de accidentalidad.



Con este panorama, la Secretaría de Movilidad ejecuta la campaña “Tú no eres irrompible”, con la cual se busca generar conciencia ciudadana para evitar el aumento de estos índices de accidentalidad.

La campaña se desarrolla a través de volantes, información directa a los usuarios, operativos en vía con apoyo de la Policía de Tránsito para verificar el cumplimiento de las normas de tránsito, actividades pedagógicas con apoyo interinstitucional (Fondo de Prevención Vial y Cruz Roja) y revisión de la infraestructura, demarcación vial y señalización.

Los grupos objetivo a los cuales se dirige esta estrategia son:

- **Motociclistas:** se realizan operativos de control para la revisión de documentos, elementos de seguridad y cumplimiento de las normas. Se adelanta la Calle de la Seguridad, donde con el comité de ensambladores de motocicletas y la ANDI se realizan jornadas de revisión gratuita de motocicletas. A septiembre, se han revisado más de mil motocicletas en forma gratuita.
- **Peatones:** se tiene programada la instalación de 19 pasos peatonales semaforizados para reducir la accidentalidad y se realizan actividades lúdicas y pedagógicas para estimular el cumplimiento de las normas y uso de la infraestructura (cebras y puentes peatonales).
- **Transporte escolar:** con la Secretaría de Educación se adelanta la cátedra de seguridad vial en cuatro colegios distritales de la localidad de Suba. También se trabaja con

parques didácticos itinerantes en colegios mediante los cuales se enseña a los niños y niñas las normas de tránsito. Se desarrolla el programa Ruta Pila mediante el cual se adelantan operativos para verificar el estado de funcionamiento y el cumplimiento de las normas para el transporte escolar. Con el Programa de Patrullas Escolares se capacita a los estudiantes de los últimos grados de secundaria, con el fin de que regulen el ingreso y salida peatonal segura de la comunidad educativa.

De otra parte, la Secretaría Distrital de Movilidad trabaja en el diseño de un centro de gestión de investigación de la seguridad vial, que oriente la investigación, organización y gestión de datos, hacia el análisis y modelamiento de los problemas de seguridad vial.

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad es líder del Comité de seguridad vial, el cual tiene como objetivo diseñar un plan de seguridad vial del Distrito encaminado a mejorar el estado y/o comportamientos de los factores que originan la accidentalidad.

2.6. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP

En cumplimiento de lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad, mediante el Decreto 319 de 2006 fue adoptado el Plan Maestro de Movilidad (PMM) de Bogotá, el cual

establece los objetivos, las políticas y las estrategias a corto, mediano y largo plazo del Sistema de Movilidad con un horizonte a 20 años.

El objetivo del Plan es *“Concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la región”*.

Para su implementación y acorde con las estrategias que fueron definidas para ejecutar en el corto plazo, se trabaja en el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP–. Actualmente se encuentra en proceso de estructuración técnica, legal y financiera la integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo de la ciudad.

Los principales objetivos del SITP son garantizar la cobertura del 100% de los viajes de transporte público en la ciudad, la prestación de un servicio eficiente y de alta calidad, y la integración tarifaria y física del transporte público.

El SITP operará sobre corredores viales jerarquizados, definiendo su función y el tipo de infraestructura requerida para tal fin (estaciones, portales, patios, etc.). Según lo establecido por el POT y el PMM, el eje estructurante del SITP son las troncales del sistema de transporte masivo TransMilenio.

De acuerdo con lo anterior, durante el año 2007 se definieron los siguientes tipos de rutas: troncales, pretroncales, alimentadoras, auxiliares y especiales.

La operación de las rutas del SITP se realizará por zonas, definidas bajo criterios técnicos de demanda, población, las barreras físicas y límites naturales como ríos y cerros, entre otros, y su asignación será realizada mediante licitaciones públicas, bajo la reglamentación contractual definida por la Administración Distrital.

En cada zona el operador tendrá a su cargo las rutas alimentadoras, auxiliares y especiales. Tendrá, además, participación en la operación de las troncales y pretroncales de la ciudad, mediante el esquema actual de TM, de suministrar un número determinado de vehículos.

Sobre el SITP, esta administración dejará las bases técnica, legal y financiera con el fin de iniciar su proceso de implementación durante el 2008. Serán definidos el modo de operación, la infraestructura a utilizar, el sistema de rutas, los prepliegos de contratación para la asignación de la operación de las rutas para el 2010 y del operador del sistema de recaudo, se definirá la fórmula de la tarifa integrada del SITP y su revisión periódica, esquema de remuneración de los agentes, y la definición del esquema institucional para la operación y el control del SITP. Igualmente, se dejará reglamentado el SITP en todos sus aspectos mediante un decreto distrital.

2.7. IMPLEMENTACIÓN DE MECI Y SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

De acuerdo con lo previsto en los Decretos 4110 de 2004 y 1599 de 2005, la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentra en proceso de implementación articulada, complementaria y simultánea del Modelo Estándar de Control Interno (MECI) y del Sistema de Gestión de Calidad.

Si bien se trata de una Entidad de reciente creación, en los diez meses de funcionamiento se presentan avances significativos, como se puede evidenciar en el desarrollo de las siguientes actividades:

- *Definición del Plan Estratégico:* de manera concertada, se formuló y adoptó el Plan Estratégico de la Secretaría dentro del cual se

definió misión, visión y objetivos estratégicos y específicos.

- *Sensibilización del MECI y SGC:* se diseñó una jornada de sensibilización para los funcionarios de la Secretaría distribuida en cuatro jornadas con una participación del 95% de la planta de funcionarios.
- *Compromiso de la alta dirección con el MECI y SGC:* se elaboró y aprobó el acta de compromiso, que fue firmada por el nivel directivo de la Secretaría el 29 de junio de 2007. Así mismo se elaboraron, aprobaron y firmaron las Resoluciones mediante las cuales se adoptó el MECI, se conformó el Comité de Control Interno y Calidad y el Comité de Ética.

De la misma forma, y con participación activa del nivel directivo, se conformaron tres equipos de trabajo: directivo, operativo y evaluador, para apoyar la implementación del MECI y del SGC.

- *Adopción del código de ética de la SDM:* a partir de los principios y valores definidos en el plan estratégico, se realizó encuesta a 90 funcionarios de la Entidad para obtener una retroalimentación y construir de manera participativa el código de ética de la Entidad, que fue validado y aprobado en el Comité de Control Interno y Calidad el 29 de junio de 2007. Actualmente está en proceso de divulgación.
- *Planes y programas:* la SDM definió su plan estratégico, plan operativo de inversión, plan de acción y planes institucionales en cumplimiento de la normatividad existente. El plan estratégico se ha divulgado a través de la página web e intranet, en las jornadas de sensibilización de MECI y SGC y en la reunión institucional de todo el personal de la SDM.
- *Modelo de operación por procesos:* la Entidad cuenta con un mapa de procesos o modelo de operación por procesos clasificados en procesos estratégicos, misionales, de apo-

yo y de evaluación, debidamente validado y aprobado en el Comité de Control Interno y Calidad. El Manual de Procesos y Procedimientos de la SDM fue aprobado mediante Resolución 385 de 2007 y está compuesto por las caracterizaciones de los 14 procesos y 109 procedimientos. Igualmente, se formularon las políticas de operación en dos niveles, el primero a nivel de procesos y el segundo a nivel de procedimientos como un ítem de los mismos.

- *Política de calidad:* se fijaron la política y los objetivos de la calidad, componentes importantes del Sistema de Gestión de la Calidad.

3

EL APORTE AL PDD Y A OTROS FINES GENERALES

Dentro de los ejes, objetivos y programas que fueron establecidos en el Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, no se plantearon metas expresas bajo la responsabilidad de la extinta STT, hoy Secretaría Distrital de Movilidad.

Sin embargo, los ocho proyectos de inversión inscritos y registrados en el Banco Distrital de Programas y Proyectos están enmarcados dentro de los lineamientos de los ejes urbano regional y de reconciliación, así como dentro del objetivo gestión pública humana.

metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital y establecer las normas generales que permitan alcanzar la movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la región.

De acuerdo con el PMM, se da prioridad al peatón, se considera el transporte público como eje estructurador, se racionaliza el uso del vehículo particular y se propicia la integración modal. A partir del plan se define también la necesidad de contar con criterios de priorización para las intervenciones sobre la infraestructura vial y vial peatonal.

Para el logro de estos fines, y de acuerdo con los proyectos fijados para el corto plazo, se están adelantando los estudios necesarios para su estructuración y definición de las etapas de ejecución.

Cabe mencionar que adicional a los estudios que se encuentran actualmente en ejecución (SITP, centros de actividad logística, estacionamientos en vía y fuera de vía, intercambiadores modales, georreferenciación y tráfico calmado), la SDM incluyó como meta para el 2007 la ejecución de los siguientes estudios como respuesta a los requerimientos del Plan Maestro de Movilidad, los cuales actualmente se encuentran en proceso de contratación:

3.1

EJE URBANO REGIONAL

3.1.1 Programa red de centralidades

Según el Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, este programa busca el fortalecimiento de los sistemas de movilidad y de espacio público y el fomento de la intermodalidad.

En tal sentido, el Plan Maestro de Movilidad (PMM) fue adoptado mediante Decreto 319 de agosto de 2006 y tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y

- Agenda local de movilidad
- Agenda regional de movilidad
- Redes peatonales
- Sistema de integrado de movilidad urbano regional –SIMUR–
- Estudio de seguridad vial

Es importante destacar que, además de las campañas de divulgación masiva del Plan Maestro de Movilidad previstas y actualmente en proceso de contratación a través del Banco Mundial, se ha trabajado en la socialización y divulgación de los proyectos que se encuentran en desarrollo por parte de esta Secretaría, en cumplimiento de las políticas y programas señaladas en el plan.

En tal sentido, se han organizado actividades académicas puntuales para presentar tales avances al sector transportador, dentro de los cuales se mencionan los foros realizados conjuntamente con la Cámara de Comercio de Bogotá, en los meses de junio y septiembre de este año, en los cuales participaron cerca de mil personas, entre empresarios, propietarios, conductores y proveedores del transporte público colectivo y masivo. Y con el acompañamiento de distintos gremios, como Fenalco, se han aprovechado escenarios sectoriales para dar a conocer estas temáticas.

Igualmente, para apoyar este proceso de difusión del PMM y sus proyectos, se creó el periódico “Hacia adelante”, dirigido a empresarios del sector del transporte, transportadores y usuarios del sistema de transporte público colectivo en Bogotá. A través de este medio se ofrece información relacionada fundamentalmente con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

En cuanto a la profesionalización de conductores de transporte público, cabe mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad firmó un convenio con la Secretaría Distrital de Educación, para el acompañamiento en el proceso de validación de la educación básica primaria y secundaria. Para ello se suscribieron los respectivos contratos para la inscripción y capacitación de 2.500 conductores.

Este y otros servicios a los conductores de transporte público son ofrecidos y prestados directamente por esta Secretaría a través de la Oficina de Orientación al Transportador, ubicada en la sede de la Casa de las Américas. Desde sus inicios en noviembre de 2006, esta oficina ha atendido en promedio a 70 transportadores mensualmente de manera directa en la oficina y 150 a través de eventos externos.

De otra parte, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, en cuyo artículo 6º, parágrafo 3º., se establece que “los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código”.

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad, realiza la formulación de estrategias efectivas para la regulación del tránsito de los vehículos y peatones usuarios de la malla vial y el fortalecimiento e implementación de los dispositivos de control de tránsito (señalización y semaforización).

3.1.2 Programa Hábitat desde los barrios y las UPZ

Este programa plantea el mejoramiento de las condiciones de servicios públicos, sociales y recreativos, de accesibilidad y de espacio público. En este sentido la Secretaría Distrital de Movilidad realiza la implementación de estrategias que motiven en el ciudadano el cumplimiento voluntario de normas.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que la Secretaría de Movilidad atiende un número importante de ciudadanos, se diseñó un mecanismo para evitar el desplazamiento de los capitalinos hasta la sede principal de la Entidad, ofreciendo comodidad al ciudadano al encontrar en su

propia localidad una oficina que brinda información y atiende inquietudes en materia de movilidad.

En este sentido, la Entidad continúa con la operación de los Centros Locales de Movilidad ubicados en cada una de las localidades de la ciudad, a través de los cuales se trabaja de la mano con los habitantes, autoridades locales y representantes de la comunidad, comprometiéndolos a participar en la búsqueda de soluciones, a través de esquemas de concertación y de operativos en vía liderados y acordados con la misma ciudadanía.

Los objetivos de los Centros Locales de Movilidad son:

1. Atención y orientación al ciudadano, promocionando el portafolio de servicios de la SDM y resolviendo inquietudes personalizadas sobre el sector de movilidad.
2. Acompañamiento a procesos de participación para resolver los conflictos de movilidad con la comunidad de cada localidad.
3. Apoyo a las Alcaldías Locales en términos de ejecución de operativos de control de tránsito y entrega de información relacionada con temas de movilidad.

Como complemento a lo anterior, este proyecto cuenta con orientadores y supervisores de tránsito que laboran en las vías de la ciudad realizando acompañamiento y sensibilización a los ciudadanos sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, mediante la implementación de operativos de control.

Dentro de los logros de la Secretaría que apuntan al cumplimiento del objetivo de este programa se encuentra la atención ofrecida a los ciudadanos mediante "Ferias de atención al ciudadano" en las cuales se brinda a las personas la oportunidad de acceder a la información y realizar trámites de la Entidad. Durante el presente año, la Secretaría de Movilidad ha atendido

12.582 ciudadanos en las localidades de Fontibón, Engativá, Kennedy, Puente Aranda Suba, Mártires, Santa Fe y Candelaria.

Para el logro de estas metas, se diseñó un nuevo esquema de divulgación de los servicios de movilidad que fue desarrollada así:

- Entregar con tres días de anticipación toda la información relacionada con los trámites de la Entidad a los ciudadanos, a través de la presencia masiva de los guías de tránsito en los establecimientos comerciales y residenciales del sector.
- Entregar material de comunicación preventivo, de acuerdo con las necesidades de los habitantes del sector, detectadas en las quejas registradas.
- Establecer un registro de los ciudadanos visitados y/o atendidos en cada localidad.
- Fortalecer los servicios de movilidad en la feria con los acuerdos de pagos por multas y comparendos.

3.2

EJE DE RECONCILIACIÓN

3.2.1 Programa de comunicación para la reconciliación

La seguridad de las personas y la protección de la vida son principios prioritarios en movilidad. De ahí que para prevenir la accidentalidad se fijan estrategias orientadas a disminuir el riesgo y aumentar la seguridad vial.

Para contrarrestar las posibilidades de ocurrencia de accidentes es necesario involucrar alertas de prevención, planificación en las vías y manejo óptimo de información y recolección de datos, y simultáneamente desarrollar acciones de control permanentes y sostenidas, y procesos

de educación que impulsen comportamientos seguros en la movilidad.

Por lo anterior, a través de este proyecto se desarrollan campañas, auditorías y estudios de seguridad vial que permitan la toma de decisiones para reducir los índices de accidentalidad vial que se presentan en la ciudad.

En el marco de la política orientada a disminuir los índices de accidentalidad en la ciudad, la Secretaría de Movilidad cuenta con un Observatorio de Movilidad Urbana, desde el cual se realizaron las siguientes mediciones relacionadas con comportamiento de peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados:

INDICADOR MEDIDO	% DE RESPETO Y/O USO
Peatones cruzan cebra con fase semafórica en rojo	21,20
Peatones por fuera de la cebra	18,20
Uso del puente peatonal	81,20
Respeto al semáforo en rojo – ciclistas	86,10
Respeto pasos peatonales (cebras) ciclistas	92,30
Respeto ciclorrutas	92,70
Utilización casco ciclistas	61,50
Utilización chaleco reflectivo ciclistas	19,10
Respeto de la cebra por parte de los conductores	80,00
Vehículos particulares que ceden el paso al peatón	26,00
Respeto a las cebras, por parte de los taxistas	81,60
Respeto a la cebra por parte de los conductores de transporte público	84,60
Respeto a la cebra por parte de los conductores de TransMilenio	94,90
Respeto a la cebra por parte de los motociclistas	61,00
Vehículos –taxistas– que ceden el paso al peatón	27,40
Vehículos de transporte público colectivo que ceden el paso al peatón	25,00
Vehículos –motociclistas– que ceden el paso al peatón	20,60

También en desarrollo de esta política, se puso en marcha la campaña “*Tú no eres irrompible*”, dirigida a peatones, ciclistas, conductores de transporte particular, público y escolar, con el objetivo de sensibilizar a los bogotanos acerca de la necesidad de prevenir conductas de riesgo que pueden originar accidentes de tránsito.

3.2.2 Programa atención integral de violencia, delincuencia y orden público

Desde el año 1997, la Policía Metropolitana ejerce funciones de control operativo del tránsito, de manera coordinada con la autoridad de tránsito de movilidad en la ciudad. Para tal fin, se han suscrito convenios de cooperación interadministrativos entre la institución y la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte y en la actualidad con la Secretaría Distrital de Movilidad.

A través de estos convenios, la Secretaría de Movilidad dota a la Policía de Tránsito de la infraestructura física, vehículos, equipos y elementos necesarios para el cubrimiento y control operativo eficiente del tránsito en la ciudad. Igualmente se destinan recursos para fortalecer el capital humano mediante la capacitación y especialización adecuada para el mejoramiento continuo en su servicio.

A través de este proyecto se garantiza una respuesta oportuna a los requerimientos ciudadanos en temas de movilidad, apoyo a la reducción de la accidentalidad en sitios de mayor ocurrencia, generación de conciencia y cultura ciudadana en el cumplimiento de las normas de tránsito, y control de la emisión de gases que afectan el medio ambiente.

3.3. OBJETIVO GESTIÓN PÚBLICA HUMANA

Para fortalecer la gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad, se cuenta con tres proyectos de inversión a través de los cuales se han obtenido los siguientes logros:

3.3.1 Programa sistema distrital de información

En busca de garantizar una adecuada infraestructura tecnológica que permita brindar en forma oportuna y veraz información integral para una eficiente toma de decisiones, propendiendo por la prestación de mejores servicios al ciudadano, se ha implementado el soporte técnico a la gestión de la Secretaría, basado en herramientas tecnológicas modernas y apropiadas, mecanismos e instrumentos de planeación y supervisión adecuados y acordes con la misión de la Entidad.

3.3.2. Programa gestión de ingresos y control a la evasión

Entre las funciones de la Secretaría de Movilidad está velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. En este sentido, la imposición de multas y comparendos constituye un mecanismo para sancionar el incumplimiento de las mencionadas normas, que requiere de un sistema de recursos humanos y tecnológicos que faciliten el recaudo de estos recursos.

Para ello, la Entidad debe adelantar actividades de cobro persuasivo y coactivo que incentiven y promuevan el pago de las deudas pendientes por comparendos. Paralelamente, se adelantan

procesos de investigaciones a empresas, propietarios y conductores que infringen las normas de tránsito.

3.3.3 Administración moderna y humana

Si bien la Secretaría Distrital de Movilidad entró en funcionamiento el 2 de enero de 2007, recibió de la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte y del Fondatt un inventario de bienes muebles e inmuebles sobre los cuales debe adelantar mantenimiento, adecuación y aseguramiento para garantizar su conservación.

De otro lado, la Entidad debe adelantar las gestiones pertinentes para la adecuación de una sede de trabajo definitiva para su funcionamiento, toda vez que viene operando de manera temporal en las instalaciones de la antigua sede de pedagogía de la desaparecida STT. Con base en el convenio suscrito con la Empresa de Energía se avanza en la adecuación de las oficinas ubicadas en la calle 13 por carrera 37. Para tal efecto, se requiere un esfuerzo presupuestal adicional con el fin de instalar el mobiliario adecuado para el desarrollo de las funciones en dicha sede.

4

EL APOORTE AL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad define los objetivos, políticas, planes y operaciones prioritarias para el desarrollo de la ciudad, estableciendo su ejecución a corto, mediano y largo plazo con el fin de garantizar la competitividad, la productividad, la sostenibilidad ambiental, económica y física del Distrito Capital.

Para su cumplimiento, dentro del Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, la Secretaría de Movilidad ha adelantado las siguientes acciones:

- En desarrollo del artículo 46 del POT, se formuló y adoptó el Plan Maestro de Movilidad (PMM) a través del Decreto 319 de 2006, en el cual se definieron las políticas, objetivos, estrategias y metas de corto, mediano y largo plazo, en materia de movilidad del Distrito Capital.
- Para la implementación del PMM, la Secretaría de Movilidad está adelantando los estudios para la estructuración del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP), la definición de la estrategia para la implementación de los intercambiadores modales y de los estacionamientos en vía y fuera de vía. Igualmente, se encuentra en desarrollo el diseño de la estrategia de movilidad de mercancías y logística de carga.
- Con cargo a los recursos del presupuesto de la vigencia 2007, se encuentran en proceso de contratación los estudios para la definición de la Agenda Regional de Movilidad, la definición de las Agendas Locales de Movilidad, el diseño de las redes peatonales en la ciudad, la definición del Sistema de Información Urbano regional –SIMUR.
- Los proyectos mencionados están enfocados en cumplir con lo establecido en el POT en cuanto a la consolidación y la articulación de la ciudad– región, del centro de la ciudad y de las redes de centralidades.
- Conjuntamente con la Terminal de Transporte y las entidades del sector, y con el apoyo de la Secretaría de Planeación, se están definiendo las estrategias de implementación y construcción de las terminales satélites Sur y Norte, lo cual aporta a la conexión de la ciudad a nivel nacional.
- En cuanto al desarrollo del Subsistema Vial del Sistema de Movilidad, definido en el POT, esta administración garantizó los recursos necesarios para la ampliación de la infraestructura de la malla vial, espacio público y parques de la ciudad, a través del mecanismo de valorización. Para ello, presentó al Concejo Distrital un proyecto de diseño y construcción de 137 obras por un valor de

\$2.1 billones con un plazo de ejecución de 10 años, el cual fue aprobado mediante el Acuerdo 180 de 2005.

- Actualmente, la Secretaría de Movilidad participa en el cumplimiento de este acuerdo, revisando y aprobando los estudios de tránsito y transporte de cada una de las obras que serán ejecutadas en la Fase I del Acuerdo 180, la cual incluye las primeras 45 obras. Estas actividades se adelantan coordinadamente con el IDU y la Secretaría de Planeación.
- Sobre otro de los componentes del sistema de movilidad, el subsistema de transporte, la Secretaría de Movilidad está estructurando el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP–, el cual permitirá la organización e integración del transporte masivo con el transporte colectivo, garantizando la cobertura del 100% de los viajes en transporte público en la ciudad.
- Igualmente, esta administración continúa con la ampliación de la red del Sistema de Transporte Masivo – TransMilenio, a través de las troncales de la Fase III - Calle 26, Carrera 10 y Carrera 7, las cuales hacen parte de las metas del Plan de Desarrollo. La Secretaría de Movilidad lidera el Comité Interinstitucional Fase III que hace seguimiento a su desarrollo. La Entidad ha participado, además, con la revisión y aprobación de los estudios de tránsito y transporte de los estudios de prefactibilidad, factibilidad y estudios y diseños de cada una de las troncales. Así mismo, participará en el proceso de definición, aprobación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito de cada una de las obras en ejecución, con el fin de garantizar el mínimo impacto de las mismas sobre la movilidad de la ciudad.
- En relación con los artículos 187 y 197 del POT, los cuales establecen la obligatoriedad de la presentación de estudio de tránsito, tanto de los proyectos de equipamiento y de comercio de escala metropolitana y urbana, como para los proyectos con estacionamientos, la Secretaría de Movilidad se encarga de su aprobación. Actualmente la Entidad, junto con la Secretaría de Planeación, está reglamentando el proceso de presentación y aprobación de los estudios mencionados.
- Sobre la administración y operación del sistema de semaforización, según lo definido en el artículo 220 del POT, la Secretaría de Movilidad desarrolla las actividades de ampliación, mantenimiento y optimización de la red semafórica, las cuales incluyen el análisis de la pertinencia de la localización, supresión o reubicación de los semáforos vehiculares y peatonales, así como la optimización de los tiempos semafóricos, dependiendo de las dinámicas del tránsito.

5

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y GESTIÓN CONJUNTA

Tal como se estableció en el Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, uno de los principios de la actual administración está orientado a involucrar la participación de ciudadanas y ciudadanos en la toma de decisiones públicas.

para la toma de decisiones públicas que sean el resultado de la construcción de acuerdos y consensos.

Con la implementación y fortalecimiento de los Centros Locales de Movilidad se busca facilitar el acceso de las personas a los servicios de la Entidad y reducir sus necesidades de desplazamiento.

5.1. PRESENCIA EN LAS LOCALIDADES – CENTROS LOCALES DE MOVILIDAD

Con el ánimo de implementar las políticas del Plan de Desarrollo en el sentido de “involucrar la participación de ciudadanos y ciudadanas en la toma de decisiones públicas, y promover el fortalecimiento de las organizaciones sociales y la construcción de capital social”, la Secretaría de Movilidad puso en marcha los Centros Locales de Movilidad.

Los Centros Locales de Movilidad son un espacio para la participación, organización y concertación de temas relacionados con la movilidad urbana, que actúan como un articulador de la ciudadanía y la Secretaría de la Movilidad y se consolidan como una instancia de retroalimentación de la gestión de la Entidad. Cuentan con gestores de movilidad, profesionales con perfiles sociales, que desarrollan las siguientes actividades:

De esta manera, se establece un espacio en el cual la Entidad dispone de un punto para el suministro de la información relacionada con movilidad y la recolección de las iniciativas y necesidades de la comunidad, como insumo

- Asesoran a la comunidad en temas de movilidad.
- Identifican, junto con la comunidad, problemas prioritarios en seguridad vial.
- Involucran a los actores (autoridades locales, representantes de instituciones en las locali-

dades y la comunidad) en un diálogo retroalimentador.

- Promueven la participación y la organización de la comunidad en torno a la movilidad.
- Proponen acciones sostenibles y colectivas para mejorar la movilidad en las localidades.
- Gestionan, junto con la comunidad, recursos con las autoridades locales, para el desarrollo de proyectos y programas comunitarios relacionados con la movilidad.
- Apoyan en la ejecución de los planes y programas de educación vial.
- Apoyan en la implementación, en materia operativa y de ejecución, el cumplimiento de los lineamientos propuestos por la Subsecretaría de Política Sectorial, en materia de comportamiento de tránsito y seguridad vial y prestación de los servicios.
- Atienden las solicitudes de los habitantes y autoridades de la localidad en materia de información del sector movilidad.

Como resultado del trabajo en cada localidad, se desarrollan planes y programas en materia de seguridad vial; se promueve la participación y la organización en temas de movilidad; se promocionan acciones pacíficas en torno a la movilidad, desde una perspectiva de la responsabilidad y autorregulación; se aumentan la percepción de riesgo en los habitantes de las diferentes localidades, a través de la formación e información ciudadana; se promueve el uso de los modos de transporte alternativo y se coordinan acciones educativas, de control y técnicas con la comunidad, autoridades locales e instituciones con representación en las localidades.

Para el trabajo en las localidades se tienen en cuenta criterios como los Índices de accidentalidad (morbilidad – mortalidad), la invasión del espacio público, la alta afluencia peatonal,

problemas de comportamiento ciudadano y la demanda comunitaria e institucional.

Dentro de los logros del trabajo realizado en las localidades desde el pasado 24 de agosto hasta el 30 de septiembre, vale resaltar:

- Realización de nueve Encuentros Ciudadanos, con presencia de 395 personas, donde se concertan acciones sobre el tema de movilidad.
- Montaje y realización de 8.992 operativos para la difusión masiva de normas de tránsito, en temas relacionados con transporte público, contaminación ambiental, ocupación indebida del espacio público y seguridad para peatones y ciclistas.
- Atención a 2.612 ciudadanos, brindando orientación sobre trámites y servicios de la Secretaría.
- Participación en los Consejos de Gobierno, Seguridad, Emergencias y de Discapacidad, en los cuales se han atendido 1.544 ciudadanos y se convienen trabajos interinstitucionales.
- Trabajos interinstitucionales con las Alcaldías Locales, Defensoría del Espacio Público, Policía Comunitaria y entes de control, en los cuales se realizan acciones de recuperación del espacio público con la colaboración de la Policía Metropolitana de Tránsito.

Además de la gestión adelantada a través de los Centros Locales de Movilidad, en lo que va corrido del año 2007 se han atendido 24.267 personas, en escenarios como las Ferias de Servicio al Ciudadano, consejos y encuentros locales.

5.2. PARTICIPACIÓN EN LA REVISIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Dentro del trabajo conjunto con la comunidad, se destaca el ejercicio realizado con diferentes organizaciones y juntas de acción comunal de diferentes zonas de la ciudad para conocer sus necesidades de transporte y así evaluar las posibles modificaciones o revisiones en los recorridos de las rutas de transporte público colectivo aprobadas y en operación.

En esta aplicación del principio de la participación, la Secretaría de Movilidad, a través de la Dirección de Transporte e Infraestructura, atiende las solicitudes que sobre este tema presentan las comunidades.

La aprobación de modificación de los recorridos de las rutas se fundamenta en la necesidad de atender una demanda insatisfecha, aumento de

la cobertura y mejoras en la prestación del servicio de transporte público colectivo en la ciudad, situación que es presentada por la comunidad o la empresa transportadora y constatada a través de visitas e informes técnicos a cargo de la Secretaría.

A 30 de septiembre se habían registrado 107 solicitudes de modificación de rutas. Para atender estos requerimientos, se han finalizado 54 estudios técnicos, 37 solicitudes se encuentran en revisión y 16 están por iniciar.

Para adelantar el trámite de estas solicitudes, se realizan visitas técnicas con el apoyo de profesionales de la Entidad y se adelantan reuniones con los representantes de las comunidades, con el fin de determinar claramente las necesidades específicas en cada zona.

Una vez avaladas las soluciones de las modificaciones de los recorridos de las rutas de transporte público colectivo, la Secretaría Distrital de Movilidad adelanta los trámites legales necesarios y antes del inicio de la operación de la ruta ajustada, se inicia el proceso para la divulgación masiva a la comunidad sobre dicha modificación.

6

LA GESTIÓN

ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

6.1.

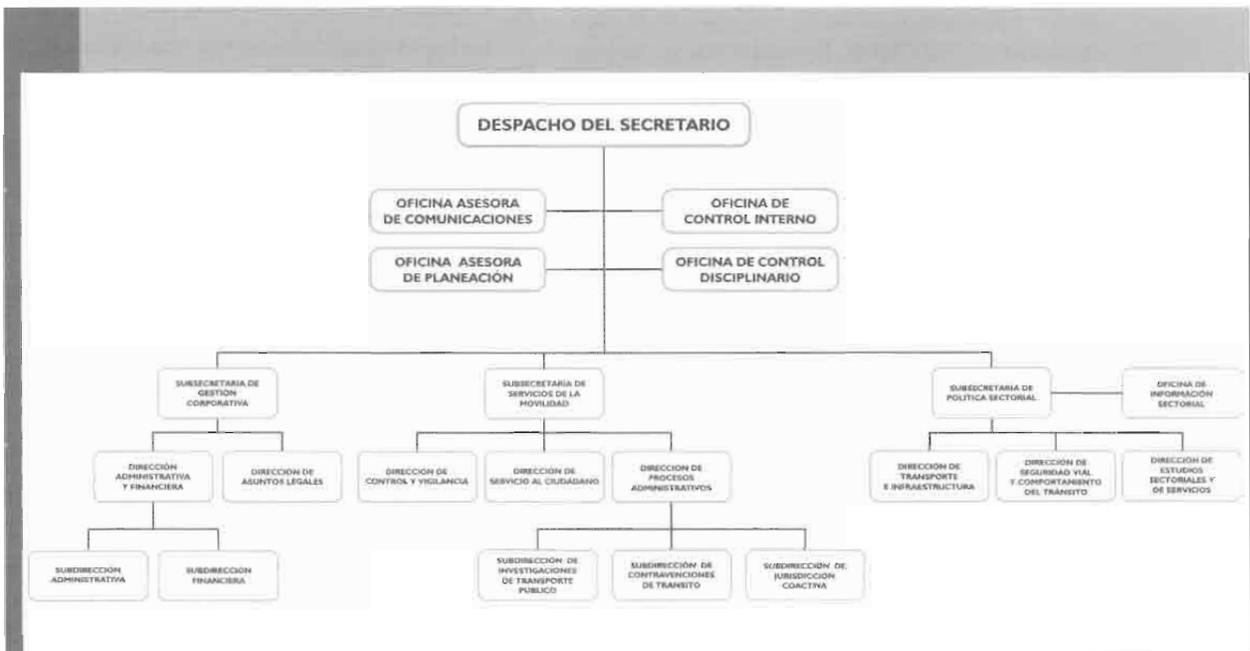
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Mediante el Decreto 567 de 2006 se adoptó la estructura de la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la cual se garantiza que la Entidad atienda los temas del tránsito y transporte en una unidad con autonomía presupuestal y administrativa como lo es la Subsecretaría de Servicios de la Movilidad, así como un área dedicada a la definición de las políticas y programas relacionados con el manejo integral de

la movilidad, que es la Subsecretaría de Política Sectorial.

La Subsecretaría de Servicios de Movilidad y la Subsecretaría de Política Sectorial se constituyen en las dependencias de carácter misional de la Entidad, mientras que la Subsecretaría de Gestión Corporativa se encarga del apoyo administrativo, financiero y legal.

De acuerdo con la estructura aprobada, este es el organigrama de la Secretaría de Movilidad:



De acuerdo con el Decreto 568 de 2006, la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con una planta de 285 cargos, distribuidos de la siguiente forma:

CARGO	CANTIDAD
Secretario de despacho	1
Asesor	8
Subsecretario de despacho	3
Jefe de oficina asesora	2
Jefe de oficina	3
Director administrativo	1
Director técnico	7
Subdirector administrativo	1
Subdirector financiero	1
Subdirector técnico	3
Profesional especializado	71
Profesional universitario	127
Secretaria	5
Conductor	6
Auxiliar administrativo	35
Técnico	11

Al iniciar labores, el pasado 2 de enero, 92 cargos de la nueva Secretaría de Movilidad fueron ocupados con personal incorporado de la extinta Secretaría de Tránsito y Transporte, tal como lo establecen las normas vigentes que rigen el empleo público y como lo consagró el propio Acuerdo 257 de 2006. En este sentido, se vincularon funcionarios de la desaparecida STT en razón de su perfil y funciones, así como por el cumplimiento de alguna de estas características: madres o padres cabeza de familia sin alternativa económica, con hijos menores de edad o discapacitados; personas con limitación física, mental, visual o auditiva, y servidores públicos a quienes les falte tres años o menos para pensionarse y cumplan los demás requisitos para pensión de jubilación o vejez.

Una vez incorporado este personal, y con el fin de proveer la planta vacante, se inició el correspondiente proceso, que concentró gran parte de los esfuerzos en el área administrativa.

De este proceso se destacan los siguientes momentos:

- El 14 de marzo de 2007, la Comisión Nacional de Servicio Civil autorizó el nombramiento provisional de ciento sesenta y tres (163) cargos.
- El 22 de marzo de 2007 se dio inicio al proceso de selección del personal, en los términos autorizados por la comisión.
- Se adelantó la convocatoria de cerca de mil personas. Para ello se conformó una base de datos con hojas de vida provenientes de contratistas, antiguos servidores provisionales de la extinta STT, profesionales del sector de movilidad, especialistas en temas de movilidad, referenciados de otras entidades del Distrito y ex contratistas de entidades del sector.
- Se efectuó una clasificación preliminar de los candidatos de acuerdo con los cargos requeridos, las áreas, el perfil y los requisitos del Manual de Funciones.
- Se aplicó una prueba escrita de conocimientos básicos en el área específica de conformidad con la especialidad de cada dependencia.
- Superada la realización de la prueba mencionada, los candidatos fueron citados a una entrevista con el director o directores del área.
- Las personas que superaron esta etapa del proceso, fueron citadas a una entrevista personal con los subsecretarios respectivos.
- Para el caso de los auxiliares administrativos (planta global), se efectuó una prueba genérica de conformidad con el perfil y requisitos exigidos y una entrevista para verificar competencias básicas.
- En el marco de las directrices emitidas por Procuraduría, Personería y Alcaldía Mayor, con ocasión de las elecciones del 28 de octubre, hasta el día 26 de junio de 2007 se efectuaron los nombramientos de personal provisional.

Como resultado de este proceso, se logró proveer el 81% de la planta total de cargos. En consecuencia, a octubre de 2007, la planta de cargos de la Secretaría de Movilidad se encuentra así:

SERVIDORES PÚBLICOS SECRETARÍA DE MOVILIDAD	
NIVEL	NO.
Carrera administrativa	41
Provisionales	162
Libre nombramiento	27
Total planta	230

CONTRATISTAS SECRETARÍA DE MOVILIDAD	
Nivel	No.
Contratistas	209

Paralelamente con este proceso de provisión de cargos, como parte de la gestión administrativa se adelantaron las acciones pertinentes para la adecuación de la sede temporal de la Secretaría de Movilidad, en las instalaciones de la antigua sede de pedagogía de la extinta STT.

Igualmente, se avanzó en el convenio con la Empresa de Energía de Bogotá para adelantar las obras necesarias para la adecuación de la

nueva sede de la Entidad, en la calle 13 con carrera 37, en el edificio adquirido por la STT a finales del año 2006.

6.2. GESTIÓN FINANCIERA

Con la supresión del Fondo de Educación y Seguridad Vial –Fondatt–, mediante el Decreto 563 de diciembre 29 de 2007, se estipuló que los contratos en ejecución a 31 de diciembre del 2006, fueran subrogados del Fondatt en liquidación a la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de continuar su ejecución, efectuar los pagos respectivos y suscribir las actas de liquidación.

Para realizar dicha gestión fue necesario apropiar y distribuir los recursos necesarios para el pago de reservas presupuestales, el trámite de dos traslados y una adición presupuestal.

El presupuesto de la SDM incluye dentro de la inversión directa ocho (8) proyectos de inversión, a través de los cuales se realizan las actividades que permiten el cumplimiento de la misión de la Entidad. La ejecución del presupuesto de la SDM a 31 de octubre es la siguiente:

CONCEPTO	PRESUPUESTO DEFINITIVO	EJECUCIÓN	% EJECUCIÓN
GASTOS	167.795.264.958	96.357.713.990	57,43
FUNCIONAMIENTO	26.507.891.336	12.066.072.389	45,52
SERVICIOS PERSONALES	12.465.780.056	5.270.119.256	42,28
GASTOS GENERALES	7.049.278.605	3.143.741.508	44,60
APORTES PATRONALES	4.577.253.912	1.411.181.942	30,83
PASIVOS EXIGIBLES	256.591.426	82.042.346	31,97
RESERVAS PRESUPUESTALES	2.158.987.337	2.158.987.337	100,00
INVERSIÓN	141.287.373.622	84.291.641.602	59,66
DIRECTA	87.635.049.197	32.839.833.982	37,47
PASIVOS	2.301.774.881	131.837.820	5,73
RESERVAS	51.350.549.544	51.319.969.800	99,94

Es importante considerar que los recursos de la adición presupuestal equivalentes a \$26.208 millones, que constituyen el 30% del presupuesto de inversión, fueron aprobados en Junio de 2007, mes a partir del cual se han realizado las gestiones pertinentes para su ejecución.

De otra parte y con el objeto de comprometer los recursos pendientes, se proyectó el plan de inversiones hasta la culminación de la vigencia, cuyo resultado arroja una proyección del 98% comprometido en registros presupuestales.

Algunas de las inversiones más importantes que quedarán comprometidas a 31 de diciembre son las siguientes:

- Adecuación de la sede de la SDM ubicada en la calle 13 por carrera 37
- Convenio Policía Nacional

Igualmente, se tiene proyectado comprometer el 93% de los recursos del crédito BIRF 7162 – CO que se encontraban pendientes de ejecutar y que constituían el 41% del total de los recursos destinados a la extinta STT con cargo al Proyecto Servicios Urbanos para Bogotá desde el año 2003. En el 2007, estos recursos se destinarán principalmente a la ejecución de estudios del Plan Maestro de Movilidad y acciones relacionadas con campañas para la prevención de la accidentalidad vial y el mejoramiento de la seguridad vial.

En cuanto al presupuesto de la vigencia 2008, se elaboró el anteproyecto de presupuesto, dentro del cual se solicitaron \$88.000 millones para el presupuesto de inversión.

Este presupuesto incluye las siguientes grandes inversiones:

(EN MILES DE MILLONES DE PESOS)	
Operación y mantenimiento sistema semafórico	26
Modernización de las centrales de control semafórico fase 2	19
Convenio Policía	4
Estudios PMM	4
Inversión en seguridad vial	3,6

7

LA POSTA

7.1. MOVILIDAD, UN SECTOR CONSOLIDADO

Durante los diez meses que lleva en operación, la Secretaría Distrital de Movilidad ha consolidado su posición como cabeza del sector, en aras de garantizar la estructuración de políticas sectoriales encaminadas a lograr *“una movilidad eficiente y segura en Bogotá, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos”*.

Desde el Comité Sectorial de Movilidad y desde otros espacios creados para el seguimiento a proyectos prioritarios para la Administración Distrital, esta Secretaría lidera la toma de decisiones sobre aspectos como intervenciones en la infraestructura vial y de transporte en la ciudad, de manera que se apliquen las políticas definidas para el mejoramiento de la movilidad.

En este sentido, se trabaja coordinadamente con las entidades del sector, es decir el Instituto de Desarrollo Urbano, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y Fondatt en liquidación, como entidades adscritas; y la Terminal de Transportes de Bogotá y TransMilenio S.A., como entidades vinculadas.

El desarrollo de importantes proyectos como la construcción de la Fase III de TransMilenio, la elaboración del censo predial y el desarrollo de las actividades previas al cobro de la valorización aprobada por el Acuerdo 180 de 2005, o la construcción de las terminales satélites, avanza bajo las directrices de la Secretaría de Movilidad y la responsabilidad que dentro de sus competencias tiene cada una de las entidades.

Es importante destacar que la gestión integral de las entidades del sector se refleja no sólo en el desarrollo de los grandes proyectos de ciudad, sino también en la atención y ejecución de planes de escala zonal, local y de interés para comunidades puntuales.

Con el ánimo de garantizar una intervención integral y el cumplimiento de las líneas y metas planteadas en el Plan de Desarrollo de la Administración Distrital, desde la Secretaría de Movilidad se articula la programación, ejecución y seguimiento de los presupuestos de inversión de todas las entidades del sector.

A partir de la reforma administrativa y su materialización en este año 2007, la ciudad cuenta con un sector que tiene definidas las competencias de cada una de las entidades adscritas y vinculadas.

En este sentido, quedó claramente establecida la responsabilidad de las intervenciones sobre la malla vial de la ciudad, entre el IDU y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento de la Malla Vial –UAERM.

Según las competencias para estas dos entidades, al IDU le corresponde la intervención de mantenimiento, rehabilitación y construcción sobre la malla vial arterial, intermedia y los corredores de movilidad local, sobre los cuales transitan las rutas de transporte público colectivo. La UAERM, por su parte, es la responsable del mantenimiento de las vías internas de los barrios, así como las intervenciones para la atención en casos específicos de emergencias que afecten la seguridad de la movilidad en la ciudad.

Para cumplir con sus funciones, a la UAERM se le asignó personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y patrimonio propio, lo que representa el fortalecimiento de esta Entidad.

Toda la actuación del sector se enmarca dentro de las directrices fijadas en el Plan Maestro de Movilidad, que se considera la carta de navegación en esta materia para la ciudad y que fue expedido en agosto del año 2006 mediante el Decreto 319. Precisamente, en desarrollo de las políticas de este plan, actualmente se desarrollan los proyectos relacionados con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), los complejos de integración modal, la estrategia de estacionamientos en vía y fuera de vía y el plan de logística de carga. Adicionalmente, están en proceso de contratación los estudios para la definición de las redes peatonales de la ciudad, del plan de movilidad regional y las agendas locales de movilidad.

Para garantizar la articulación de todo el sector, la administración del alcalde Luis Eduardo Garzón deja una Secretaría de Movilidad en pleno funcionamiento, que asumió el ejercicio de su responsabilidad desde un principio, a pesar de encontrarse en transición por la naturaleza de sus funciones y la extinción de la Secretaría de Tránsito y Transporte, y se ocupó de dar respuesta y buscar soluciones a problemas estratégicos de la ciudad en materia de movilidad.

Como valor agregado para la ciudad, queda una Secretaría Distrital de Movilidad que integró dentro de su estructura organizacional la seguridad y prevención de la accidentalidad vial, promoviéndola como uno de los temas bandera de política pública que deben ser liderados por la Administración Distrital.

Desde un área especializada en el tema, la Dirección de Seguridad Vial y Comportamientos del Tránsito, no sólo se analizan las causas de la accidentalidad en la ciudad, sino que se fijan estrategias orientadas a la prevención y a la disminución de la misma. Es así como este año se ha estableci-

do una línea base de accidentalidad, que permitirá realizar comparaciones en el futuro.

En cuanto a su estructura administrativa, esta Secretaría cuenta con estructura definida y con el 81% de la planta de personal ocupada, de la cual el 60% fue seleccionada rigurosamente luego de un proceso de selección que permitió la participación de un gran número de profesionales y técnicos de diferentes disciplinas, así como personas del nivel auxiliar.

Esta planta está conformada por personal calificado para el cumplimiento de la misión y las funciones institucionales, acorde con los perfiles definidos en el Manual de Funciones de la Entidad, desde el cual se establecieron los requisitos para desempeñar los diferentes cargos con un enfoque profesional exigente y más técnico.

De otra parte, esta Secretaría adoptó su Manual de Procesos y Procedimientos, desde el cual, hasta el 30 de septiembre, se han documentado 14 procesos y 109 procedimientos que describen claramente el quehacer de cada dependencia que fue identificada como proceso.

Estos procedimientos se convierten en la carta de navegación desde la cual cada una de las dependencias realizan sus labores y dan cumplimiento a los manuales de funciones establecidos. Es importante considerar que la construcción del Manual de Procesos y Procedimientos obedeció a una labor colectiva entre todos los funcionarios responsables de las actividades, pensando en la optimización de aquellas labores que presentaban mayores riesgos para la Entidad, así como las que generaban un mayor número de trámites que los realmente necesarios.

Igualmente, queda en ejecución la adecuación de la sede definitiva de la Secretaría Distrital de Movilidad, la cual estará ubicada en los pisos superiores del edificio en el cual actualmente funciona el Supercade de Movilidad, integrando la atención al público en una sola sede.

7.2. SUPERCADDE DE MOVILIDAD

El fortalecimiento al servicio al ciudadano, especialmente en el tema de trámites e información de contravenciones, es uno de los grandes legados que se entregan a la ciudad.

Desde el Supercadde de Movilidad, un espacio eficiente física y administrativamente, se ha venido prestando un servicio mucho más ágil y digno a la ciudadanía, sin intermediarios, con horarios de atención flexibles y disponiendo de una gama completa de servicios que incluyen el trámite de comparendos, la realización de cursos para amonestados, acceso a entidades bancarias, entre otros.

Este esquema de atención, se ajusta a la filosofía de servicio al ciudadano planteada desde la formulación del Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia, un compromiso social contra la exclusión y la pobreza”, en la cual el ciudadano es el eje de la gestión pública.

El resultado del buen funcionamiento de este centro de servicios de movilidad redundará en el aumento de la confianza de los ciudadanos en nuestra Entidad.

7.3. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP

El gran aporte que deja esta Secretaría al finalizar la vigencia 2007, con relación al avance del SITP es la estructuración de las bases de la transformación del esquema del transporte público en la ciudad, que permitirán contar con un transporte público más eficiente, productivo y con una nueva imagen, aumentando la co-

bertura y accesibilidad del servicio, reduciendo los costos de operación, tiempos de desplazamiento, contaminación, accidentalidad, lo cual generará un impacto positivo sobre la productividad y competitividad de la ciudad. Ofrecerá mejores condiciones de movilidad para todos los ciudadanos y propenderá por un esquema de negocio rentable para todos.

Los principales beneficios que la ciudad de Bogotá obtendrá gracias a la implementación del SITP son:

- Aumento de la eficiencia del transporte público de pasajeros en Bogotá
- Aumento de la productividad del sistema de transporte urbano mediante la reducción de los buses-kilómetros requeridos para servir la demanda
- Reducción de los costos de operación del sistema de transporte público
- Reducción del tiempo total de viaje de los usuarios de transporte público
- Mejora de la accesibilidad al sistema de transporte público
- Logro de mayor eficiencia energética por ahorros de combustible
- Aumento de la seguridad y reducción de accidentalidad
- Minimización del impacto ambiental del transporte público en la ciudad, reduciendo la contaminación atmosférica, el ruido y la ocupación del espacio urbano por los vehículos de transporte público colectivo
- Generación de un impacto positivo sobre la productividad y competitividad de la ciudad
- Asegurar la movilidad de los grupos socialmente menos favorecidos mediante el uso de transporte público
- Cambio de imagen del servicio de transporte público

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU

2004 - 2007



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

**INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD
2004 - 2007**

Alcalde Mayor de Bogotá Luis Eduardo Garzón	SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN ARTURO FERNANDO ROJAS ROJAS
Secretario General Enrique Borda Villegas	SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN DE LA INVERSIÓN ADRIANA POSADA PELÁEZ
IDU	DIRECTOR DE PLANES DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO LOCAL ANDRES PODLESKY BOADA
DIRECTORA GENERAL LILIANA PARDO GAONA	COMPILADOR DE TEXTOS
SUBDIRECTORA GENERAL CORPORATIVA ANA MARIA OSPINA VALÉNCIA	JEFE OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES JAIRO GONZÁLEZ BALLESTEROS ASESOR
SUBDIRECTOR GENERAL TÉCNICO LUIS ESTEBAN PRADA BRETÓN	EDICIÓN Y COORDINACIÓN EDITORIAL NORA LUZ CASTRILLÓN JARAMILLO OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES
DIRECTOR TÉCNICO DE PLANEACIÓN RAFAEL HERNÁN DAZA CASTAÑEDA	CORRECCIÓN DE ESTILO JULIO MATEUS ORLANDO LAVERDE
	FOTOGRAFÍAS ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ ARCHIVO SDP ARCHIVO SECRETARÍA DE MOVILIDAD
	DISEÑO DE PAUTA LUZ MARINA CAMACHO TURRIACO RUBÉN DARÍO ROJAS OLIER LOGO SAPIENS LTDA.
	DIAGRAMACIÓN CAMILO JIMÉNEZ VALBUENA CARLOS ANDRES ORTÍZ EDISON PAREDES RUIZ PATRICIA CARO MARTÍNEZ MARIO CALDERÓN ERICK TALAGA K2 COMUNICACIÓN VISUAL LTDA
	IMPRESIÓN MULTI-IMPRESOS LTDA.

INTRODUCCIÓN

La gestión del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– en el periodo 2004–2007 ha respondido ampliamente al propósito institucional de la entidad, fijado en el Acuerdo 19 del 6 de octubre de 1972 por el cual se crea el Instituto, como generador de desarrollo y modernización del Distrito Capital, a través de la ejecución de obras públicas de progreso urbanístico, ordenadas dentro del plan general de desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como de las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de la valorización, y como agente responsable del sostenimiento de la malla vial.

El Instituto es un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito a la Secretaría de Movilidad.

EL INSTITUTO EN EL SECTOR DE MOVILIDAD

Mediante el Acuerdo 257 de 2006 se dictaron normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital. El proyecto de reforma administrativa relacionado con el sector movilidad y espacio público se fundamentó en estudios de diagnóstico, que identificaron deficiencias tales como:

- Duplicidad de funciones entre entidades.
- Falta de coordinación interinstitucional e intersectorial.

- Organización y planeación sectorial deficientes.
- Estructuras orgánicas inadecuadas.
- Dispersión normativa.

Es así como se crea el Comité de Movilidad y Espacio Público que permitió la consolidación y agilización en la gestión de procesos de las entidades, con el fin de buscar estrategias para organizar el sector. La Secretaría de Movilidad se estableció para garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenibilidad de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte y espacio público e infraestructura física. El nuevo ordenamiento funcional propio de la reforma generó una serie de ventajas:

- Planeación integral de las principales actividades del sector.
- Racionalización de los recursos escasos y generación de nuevos mecanismos por la reducción de duplicidad de funciones y acciones transversales.
- Definición de políticas sectoriales que aseguran una mejor coordinación entre el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Distrital y el Nacional.
- Garantía de clara interlocución sectorial con otras entidades públicas y jurisdicciones territoriales, así como del sector privado.
- Reorganización de funciones y consolidación de capacidad técnica.

Con la reforma, la Secretaría de Obras Públicas se transformó en la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial –UAERMV–, cuya función principal es la

de adelantar el mantenimiento de la malla vial local, y atender situaciones de contingencia en cualquier sector de la red vial.

Lo anterior produjo dos efectos sobre la gestión del IDU. Por un lado, se determinó no continuar con la ejecución del convenio suscrito entre el IDU y la Secretaría de Obras para la atención de la malla vial, teniendo en cuenta que la Unidad cuenta con autonomía administrativa, financiera y técnica.

Por otra parte, ante la facultad de la Unidad Administrativa Especial de atender la malla vial local, el Instituto puede concentrar sus esfuerzos en la atención de la malla vial arterial y los circuitos de movilidad local y las rutas alimentadoras, teniendo en cuenta que todas ellas soportan transporte público colectivo.

En cumplimiento del Acuerdo 02 de 1999, "Por el cual se crea el sistema de información de la malla vial de Santa Fe de Bogotá", el Instituto conformó el sistema de información georreferenciado del inventario y diagnóstico de la malla vial y el espacio público construido en la ciudad, y controla el contenido y actualización del mismo, lo cual le otorga la condición de administrador de la infraestructura de esta índole.

Esto implica que los Fondos de Desarrollo Local y la Unidad Administrativa Especial deben reportar al Instituto la priorización de las inversiones a su cargo, y asegurar el registro de las intervenciones realizadas en el sistema de información de la malla vial del IDU.

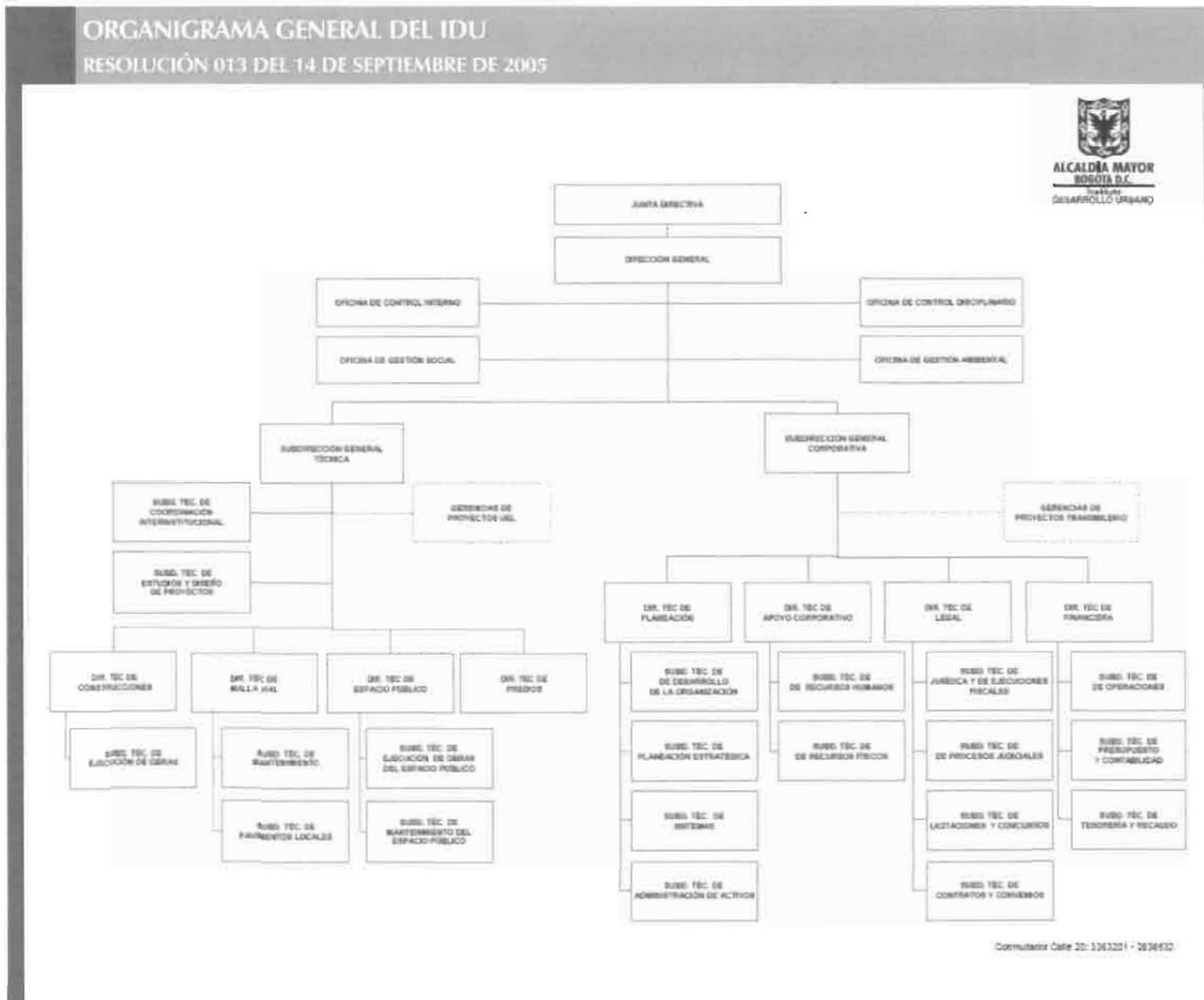
En el cuadro adjunto se indican las competencias de cada entidad sobre la malla vial.

INTERVENCION SEGÚN TIPO DE MALLA VIAL	COMPETENCIA	MARCO NORMATIVO
<ul style="list-style-type: none"> ■ Construcción de malla arterial principal y malla arterial complementaria ■ En sectores urbanos desarrollados la construcción de las vías de la malla vial intermedia y local 	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – Decreto 190 de 2004, artículo 172
Construcción y mantenimiento de vías locales e intermedias	FONDOS DE DESARROLLO LOCAL	ACUERDO 6 DE 1992 artículo 3º
<ul style="list-style-type: none"> ■ Rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local ■ Atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital 	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 257 DE 2006 artículo 109
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad	INSTITUTO DE DESARROLLO DE URBANO	ACUERDO 02 DE 1999

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL INSTITUTO

La estructura orgánica vigente del Instituto de Desarrollo Urbano, fue adoptada mediante la Resolución No. 13 del 14 de septiembre de 2005. En esta reforma se determinó subordinar la Subdirección Técnica de Estudios y Diseños a la Subdirección General Técnica, con el propósito de conformar un área única de diseños en el Instituto, de tal forma que se asegurara la unidad de criterio y procedimientos en el desarrollo de estudios y diseños.

El Instituto dispone de una planta de personal de 466 funcionarios, cuya gestión es apoyada y complementada a través de personal vinculado mediante contratos de prestación de servicios, que actualmente está conformado por 922 contratistas. Esta cantidad de contratistas es directamente proporcional al número y magnitud de los proyectos que se encuentran en curso, y es indicativa del interés de la administración del Instituto de racionalizar la planta de personal, acudiendo a personal externo de apoyo de acuerdo con las necesidades variables de gestión y desarrollo de los proyectos.



1

EL PLAN ESTRATÉGICO

1.1.
ANTECEDENTES

Al iniciar el periodo de la administración, el Instituto de Desarrollo Urbano definió cuatro grupos de pensamiento estratégico, así:

- Grupo económico, para desarrollar estudios socioeconómicos y de impacto, entre otros.
- Grupo urbano, para apoyar los proyectos integrales, como el plan zonal del centro, la intermodalidad, el PMM o los planes maestros de la administración.
- Grupo de investigación y desarrollo, responsable del conocimiento técnico del instituto, para investigar las mejores prácticas de construcción de infraestructura, revisar y proponer ajustes al manual de especificaciones técnicas.
- Grupo de relaciones con el entorno, para definir la estructura de las estrategias de atención con las diferentes partes interesadas con que el Instituto se relaciona.

Bajo la actividad de estos grupos se inicia la formulación del plan estratégico. No obstante, dichos grupos no fueron adoptados como parte de la reforma administrativa interna del año 2005. En el año 2006, la Dirección General establece los lineamientos estratégicos que deben regir la actuación del Instituto, así: a) ejecutar las obras de la Fase II de TransMilenio, b) estructurar la Fase III de TransMilenio, c) poner en Marcha el acuerdo 180 de 2005 valorización, d) atención de la malla vial de la ciudad, e) rees-

tructuración administrativa, f) descentralización, g) estrategia de comunicación del Instituto, h) implementación del Sistema de Gestión de Calidad –SGC– y del Modelo Estándar de Control Interno –MECI.

En el año 2007 se hace un nuevo análisis de la plataforma estratégica, redefiniendo los objetivos estratégicos a los cuales finalmente se articularon los acuerdos internos de gestión vigentes. Tales objetivos se originaron de nueve (9) líneas de acción estratégica asociadas cada una de ellas a una de las cinco (5) perspectivas corporativas. De allí, se establecieron catorce (14) objetivos estratégicos alineados al cumplimiento de la misión y modelo de operación por procesos del Instituto.

Con el propósito de garantizar la viabilidad de estos catorce (14) objetivos estratégicos, se realizó un análisis estructural apoyado en la metodología MICMAC (Matriz de Impactos Cruzados Multiplicación Aplicada a una Clasificación), dada por la Veeduría Distrital. De la aplicación de esta metodología, se obtuvo una clasificación de objetivos, fijada por el valor de influencia y dependencia entre ellos. La agrupación de objetivos los diferencié de la siguiente manera: objetivos de resultados (misionales), objetivos determinantes (apoyo a la gestión), objetivos reguladores, objetivos clave y objetivos de entorno, y a su vez permitió determinar una priorización de objetivos dentro de cada clasificación.

Bajo estos precedentes, el perfil básico del plan estratégico actual del Instituto, se describe en las secciones siguientes.

1.2. MISIÓN

“Ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Bogotá se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible. Se tendrá como base el respeto al ciudadano y se implementarán mecanismos de participación orientados a generar un sentido de pertenencia”.

1.3. VISIÓN

“Seremos una Entidad modelo, autosuficiente, innovadora, creativa y con tecnología de punta reconocida por sus altos estándares de desempeño, que genere confianza a la ciudadanía dentro de parámetros de excelencia y transparencia.

Todas nuestras actividades llevarán un sello de calidad y compromiso con las generaciones futuras. Brindaremos un óptimo servicio a nuestros clientes, con respeto y entusiasmo.

Integraremos en nuestro proceso a la comunidad, a las entidades públicas y privadas y adaptaremos, a conveniencia, las experiencias exitosas del mundo”.

1.4. VALORES INSTITUCIONALES

A. Probidad

Es la cualidad que caracteriza al servidor público distrital como una persona justa, íntegra y recta.

B. Respeto

Es el principio por el cual las servidoras y servidores distritales, expresan un trato humano a los ciudadanos y ciudadanas y a sus compañeras y compañeros de trabajo, reconociéndolos como sujetos de derechos sin ninguna discriminación.

C. Responsabilidad

Es el principio por el cual las servidoras y los servidores distritales se hacen cargo de las consecuencias de sus acciones, decisiones, palabras, actuaciones y en general de todos los actos libres que realicen, no solamente cuando de ellos se deriven consecuencias buenas y gratificantes, sino también cuando éstas sean adversas e indeseables.

D. Solidaridad

Es el valor que surge del reconocimiento de la igualdad entre los seres humanos. Como representantes del Distrito Capital, los servidores y servidoras realizarán actuaciones y ayudarán a tomar decisiones que tiendan a eliminar las discriminaciones, remediar las desigualdades y garantizar la justicia social y la realización de los derechos humanos.

E. Trabajo en equipo

Es el valor por el cual los servidoras y servidores distritales coordinarán e integrarán esfuerzos para obtener mayores niveles de productividad, lograr los objetivos institucionales, mejorar la prestación del servicio y garantizar la materialización de los derechos de los ciudadanos y ciudadanas de Bogotá, haciendo que el aprendizaje individual sea también colectivo e institucional.

F. Servicio

Es el valor por el cual los servidores y servidoras distritales que tienen el encargo constitucional

y legal de administrar lo que es de todos y para todos, facilitan el cumplimiento de las responsabilidades del Distrito Capital, ofrecen respuestas efectivas a los requerimientos, necesidades, inquietudes y expectativas de la ciudadanía y facilitan el cumplimiento de los deberes y la realización efectiva de los derechos a todos los ciudadanos y ciudadanas de la Capital.

1.5. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En la matriz adjunta se presenta el grupo de objetivos estratégicos, y su asociación a las perspectivas corporativas, señalando a la vez cuáles dependencias del Instituto impactan con su actuación el cumplimiento de cada objetivo.

PERSPECTIVAS	LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA CORPORATIVAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS CORPORATIVOS	ÁREAS QUE INTERVIENEN EN EL CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
Impactos sociales	Mejorar la calidad de vida a través de la ejecución de proyectos de infraestructura, apoyados en el cumplimiento de los requerimientos ambientales, mecanismos de participación social y comunitaria que garanticen que los intereses de la ciudadanía sean considerados en forma adecuada y la sostenibilidad urbana mediante el apropiamiento social de las obras.	1. Asegurar el cumplimiento de las políticas integrales socio-ambientales en la ejecución de los proyectos, teniendo en cuenta la normatividad vigente y utilizando instrumentos, herramientas, acuerdos, convenios y los requerimientos establecidos contractualmente, con el fin de disminuir el impacto socio-ambiental negativo generado por la intervención del IDU	Oficina de Gestión Ambiental Oficina de Gestión Social
		2. Integrar a la etapa de factibilidad, formulación y evaluación de los proyectos viales y de espacio público el análisis del impacto socioeconómico del área de influencia respectiva, con el fin de generar el desarrollo funcional urbanístico del mismo.	D/T de Planeación ST Planeación Estratégica
		3. Mejorar la movilidad, disminuyendo los tiempos de desplazamiento mediante la construcción y mantenimiento de obras de infraestructura física, con el fin de responder a la optimización de la operación del sistema urbano-regional.	D/T de Planeación D/T de Construcciones (S/T Ejecución de Obra) D/T Malla Vial (ST Mantenimiento, ST Pavimentos Locales) D/T Espacio Público (ST Ejecución Obras Esp. Público; ST Mant. Esp. Público) S/T Estudios y Diseños de Proyectos Gerencia TransMilenio

PERSPECTIVAS	LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA CORPORATIVAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS CORPORATIVOS	ÁREAS QUE INTERVIENEN EN EL CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
Cientes (Usuarios, destinatarios y/o Beneficiarios)	<p>Establecer esquemas adecuados de comunicación con los diferentes actores interesados, garantizando la difusión y promoción de la gestión del IDU y la respuesta a inquietudes, quejas, reclamos y conflictos.</p>	<p>4. Fortalecer los mecanismos de participación social y comunitaria, así como la estrategia y los canales de comunicación adecuados para los diferentes tipos de actores beneficiarios, usuarios y clientes, con el fin de garantizar que la comunidad y las partes interesadas públicas y privadas, se apropien de los proyectos.</p>	<p>Oficina de Gestión Social Área de Comunicaciones Área de Reclamos Gerencia UEL</p>
	<p>Establecer acuerdos y convenios con entidades públicas y privadas que permitan garantizar mecanismos ágiles y oportunos que faciliten la cofinanciación y la gestión en los trámites requeridos en la ejecución de los proyectos.</p>	<p>5. Asegurar que el impacto de los proyectos ejecutados por el IDU, respondan a los requerimientos, necesidades y expectativas establecidas durante el proceso de formulación.</p>	<p>D/T de Construcciones (S/T Ejecución de Obra) D/T Malla Vial (ST Mantenimiento, ST Pavimentos Locales) D/T Espacio Público (ST Ejecución Obras Esp. Público; ST Mant. Esp. Público) S/T Estudios y Diseños de Proyectos S/T Coordinación Interinstitucional D/T Predios Oficina de Gestión Social Oficina de Gestión Ambiental DT Legal S/T Licitaciones y Concursos S/T Contratos y Convenios</p>
Económica Financiera.	<p>Garantizar la adecuada utilización de los recursos provenientes de las diferentes fuentes de financiación, para lograr cumplir con la ejecución de los proyectos programados.</p>	<p>6. Desarrollar mecanismos que permitan controlar y prever el uso adecuado de los recursos existentes, con el fin de mejorar la eficiencia y eficacia en el manejo del presupuesto asignado a los proyectos, durante la ejecución de cada una de sus fases.</p>	<p>D/T Financiera S/T Presupuesto y Contabilidad D/T de Planeación ST Planeación Estratégica S/T Administración de Activos</p>

PERSPECTIVAS	LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA CORPORATIVAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS CORPORATIVOS	ÁREAS QUE INTERVIENEN EN EL CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
Económica Financiera.	Garantizar la adecuada utilización de los recursos provenientes de las diferentes fuentes de financiación, para lograr cumplir con la ejecución de los proyectos programados.	7. Fortalecer los mecanismos, acuerdos y/o alianzas estratégicas con diferentes sectores (público, privado, organismos de banca multilateral, bilateral, cooperación internacional, sector financiero, entre otros), con el fin de asegurar la financiación de los proyectos en sus diferentes fases.	D/T Financiera S/T Presupuesto y Contabilidad S/T Tesorería y Recaudo S/T Operaciones D/T de Planeación ST Planeación Estratégica
Procesos internos	Garantizar el diseño, ejecución, rehabilitación, mantenimiento y seguimiento a los proyectos de los sistemas de transporte vial y de espacio público de acuerdo con el POT y al Plan de Desarrollo vigente.	10. Optimizar y estandarizar los diferentes procesos misionales, de apoyo a la gestión y de control y evaluación de la Entidad, con el fin de asegurar la adecuada ejecución de los proyectos, planes y programas a cargo del IDU.	D/T Planeación S/T Desarrollo Organización
	Establecer mecanismos eficientes para la adquisición y administración de los bienes inmuebles necesarios para el desarrollo de la gestión propia del Instituto.		
	Gestionar, implementar, administrar y controlar el proceso de valorización.	8. Diseñar e implementar estrategias y métodos de operación para el proceso de valorización, con el fin de garantizar a los contribuyentes calidad en los diferentes servicios prestados a éstos, así como la correspondencia entre el mismo y la ejecución de los proyectos.	D/T Planeación D/T Financiera S/T Presupuesto y Contabilidad S/T Tesorería y Recaudo S/T Operaciones D/T de Planeación ST Planeación Estratégica S/T Jurídica y Ejecuciones Fiscales
	Garantizar el diseño, la documentación, la implementación y el mantenimiento del Modelo Estándar de Control Interno y el Sistema de Gestión de Calidad de la Entidad según la normatividad legal vigente.	9. Implementar el proyecto Ciudad Calidad (Sistema de Gestión de la Calidad, Modelo Estándar de Control Interno, Sistema Integrado de Gestión Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional), con el fin de fortalecer el desempeño de la gestión institucional.	Dirección General SG Corporativo D/T Planeación S/T Planeación Estratégica S/T Desarrollo Organización Oficina de Gestión Ambiental D/T Apoyo Corporativo S/T Recursos Humanos S/T Sistemas

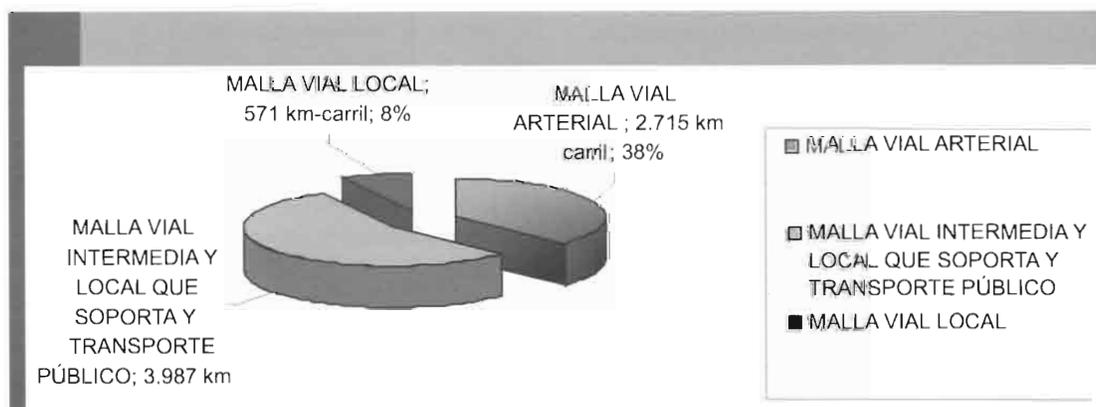
PERSPECTIVAS	LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA CORPORATIVAS	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS CORPORATIVOS	ÁREAS QUE INTERVIENEN EN EL CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
Cultura organizacional	Mejorar la implementación de estrategias que conlleven a la competitividad del talento humano, mejoramiento de los procesos, de la tecnología y el recurso físico, con el fin de garantizar el fortalecimiento institucional.	11. Fortalecer las líneas de investigación y desarrollo, con el fin de establecer nuevas tecnologías aplicables al desarrollo de la infraestructura física del espacio público para la movilidad.	SG Técnica S/T Estudios y Diseños de Proyectos
		12. Fortalecer el talento humano, desarrollando y generando mecanismos que permitan incrementar las competencias, habilidades y destrezas de los servidores públicos, con el fin de dar cumplimiento a la misión de la Entidad y los objetivos institucionales.	SG Corporativa DT Apoyo Corporativo S/T Recursos Humanos
		13. Fortalecer la plataforma tecnológica de la Entidad, con el fin de lograr el cubrimiento de las necesidades de automatización de procesos y sistemas de información, que permitan incrementar la productividad y calidad de los proyectos.	D/T Planeación S/T Desarrollo Organización S/T Sistemas
		14. Mejorar la infraestructura física de la Entidad, con el fin de optimizar la productividad, la calidad de vida laboral y el clima organizacional.	DT Apoyo Corporativo S/T Recursos Físicos

2

LOGROS Y ACTIVIDADES

El esfuerzo en la atención de la malla vial de la ciudad ha sido significativo en términos de los recursos invertidos para contener el deterioro y avanzar en la recuperación de las vías después de un rezago de casi 20 años. Sin embargo, y frente al déficit de la malla vial evaluado a 31 de

diciembre de 2006 en 7.2 billones de pesos, el Instituto ha priorizado un universo factible de la malla vial a intervenir de acuerdo con las jerarquías viales definidas (malla vial arterial, malla vial intermedia y malla vial local), que garantice una eficiente inversión de los recursos disponibles.

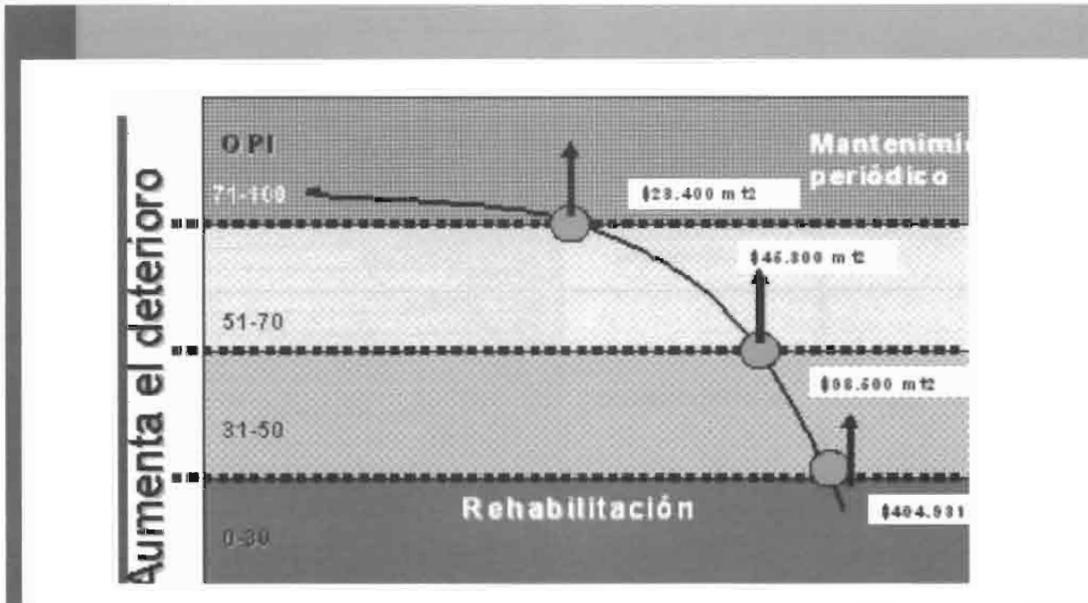


En ese sentido, los esfuerzos se han orientado de la siguiente manera:

- Intervenir preferencialmente la malla vial que soporta transporte público (malla vial arterial y los corredores de movilidad local, es decir, vías locales que conectan a las localidades con la malla vial arterial) para beneficiar al mayor número de personas con la aplicación de los recursos disponibles.
- Priorizar las acciones de mantenimiento rutinario y periódico que permitan preservar el nivel de las estructuras de pavimento recuperadas con una intervención oportuna y preventiva.
- Llevar gradualmente a un estado bueno de servicio la malla vial que se encuentra en regular y mal estado, con acciones de rehabilitación, cuya cobertura está supeditada a la disponibilidad de recursos.

Para determinar el tipo de intervención a realizar en los segmentos viales, el modelo de priorización definido por el Instituto clasifica el estado del pavimento en cuatro (4) estados, asociado a sendos colores: verde (requiere sello de fisuras y limpieza de sumideros), amarillo (requiere acciones de parcheo), naranja (requiere acciones

de bacheos y, en algunos casos, fresado o reposición de la carpeta asfáltica) y rojo (requiere rehabilitación profunda para subsanar daños en la estructura). El siguiente gráfico muestra la relación entre el deterioro del segmento vial y el costo de la intervención:



Esta dinámica entre el nivel de deterioro y la inversión que debe hacer el Instituto demuestra cómo, si no se invierten recursos en mantenimiento, con el aumento del deterioro el costo de la intervención puede llegar a ser veinte (20) veces mayor. En ese sentido, el Instituto ha priorizado las acciones de mantenimiento de la malla vial arterial y los corredores de movilidad local, estrategia que ha permitido ir liberando recursos para intervenir la malla vial en regular y mal estado. Como consecuencia de lo anterior, al finalizar el año 2007, el Instituto logrará:

- Entregar el 42% del total de la malla vial en buen estado (se recibió en 26%)
- Reducir al 10% la malla vial en regular estado (se recibió en 25%)

- Alcanzar una cobertura del 62% de la malla vial arterial con el Programa de Distritos de Mantenimiento.

En el marco del Decreto 190 de 2004, por el cual se compilan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial, se presenta a continuación el balance general de la gestión del Instituto, como agente ejecutor de la administración distrital, generador de sostenibilidad y transformación del Distrito Capital. En consecuencia, se registran los resultados de la actuación del Instituto en el periodo 2004-2007, siguiendo la secuencia del ordenamiento de la infraestructura física, previsto en el decreto citado para los Sistemas de Movilidad y Espacio Público, de conformidad con lo siguiente:

POT DECRETO 190 DE 2004			
SISTEMA	SUBSISTEMA	COMPONENTE	
01 - MOVILIDAD	01 - VIAL	MALLA VIAL ARTERIAL	
		MALLA VIAL INTERMEDIA	
		MALLA VIAL LOCAL	
		MALLA VIAL RURAL	
	02 - TRANSPORTE	PRINCIPAL	SECUNDARIA
			CMLR
		SECUNDARIA	LOCAL
			RED DE TRANSPORTE MASIVO METRO
		RED DE CORREDORES TRONCALES Y RUTAS ALIMENTADORAS	
		REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO	
		CICLORRUTAS	RED PRINCIPAL
			RED SECUNDARIA
			RED COMPLEMENTARIA
			RED AMBIENTAL Y RECREATIVA
		TREN DE CERCANÍAS	
RED DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS			
TERMINALES DE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO			
TERMINALES DE CARGA			
AEROPUESRTOS			
03 - VIAL PEATONAL	VIAS PEATONALES		
	PUNTES PEATONALES		
	SENDEROS		
02 - ESPACIO PÚBLICO	04 - ESPACIO PÚBLICO	RED DE ANDENES	
		ALAMEDAS	
		PARQUES	
		PLAZAS	
		PLAZOLETAS	
		PUNTES Y TÚNELES PEATONALES	
		ANTEJARDINES	
		MANUMENTOS	
		CRUCES CON MALLA VIAL, VIAS FÉRREAS Y CICLORRUTAS	
		ZONAS BAJO PUNTES	

2.1.

SISTEMA MOVILIDAD- SUBSISTEMA VIAL

Teniendo en cuenta que el déficit de la malla vial, evaluado a 31 de diciembre de 2006, es de 7.2 billones de pesos, el Instituto se ha visto en la necesidad de priorizar las intervenciones que se realizan sobre la malla vial, de acuerdo con los modelos de priorización adoptados del documento maestro del contrato de consultoría 044 de 2002, desarrollado por el Consorcio Velnec S.A. – Capital WEB, cuyo objeto fue la Estructuración Técnica y Legal del Proyecto Distritos de Mantenimiento de la Malla Vial Arterial Principal, Complementaria e Intermedia de la Ciudad de Bogotá D.C.

Con fundamento en los resultados de esta consultoría, y otros modelos de priorización desarrollados por el Instituto, se han estructurado los siguientes programas para la atención de la malla vial.

2.1.1. Malla vial arterial

Las vías específicas que conforman la malla arterial están establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, y corresponden a aquella que soporta todo tipo de tráfico, público, colectivo, pesado de carga, particular y taxis. Esta malla vial conecta toda la ciudad. La atención de la malla vial arterial se lleva a cabo mediante los programas que se describen a continuación:

A. PROGRAMA DISTRITOS DE MANTENIMIENTO

Es el producto de un modelo de gestión integral de conservación a largo plazo, que permite mantener el nivel de servicio de las estructuras del pavimento en corredores de la malla vial arterial.

Los Distritos de Mantenimiento están encaminados a evitar el deterioro prematuro y a aumentar la vida útil de los principales corre-

dores viales de la ciudad para garantizar su estabilidad esperada. De esta manera, los corredores que se atienden a través de los Distritos de Mantenimiento son aquellos que requieren intervenciones de carácter menor, buscando lograr una mayor cobertura de los principales corredores de la ciudad con los recursos financieros disponibles. El alcance de los trabajos corresponde a labores preventivas y correctivas del pavimento mediante las actividades de mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico.

En virtud de las limitaciones de recursos, se ha hecho necesario establecer prioridades en cuanto a los corredores que se deben intervenir. En el Programa de Distritos de Mantenimiento la priorización se fundamenta en el denominado índice de factor de movilidad, que depende de la capacidad de la vía y en mayor proporción del factor tráfico, el cual

se mide de acuerdo con el número de ejes equivalentes de 8.2 toneladas que circulan por un segmento.

El programa empezó a operar en el año 2003 y a la fecha se han ejecutado cinco fases del mismo. Como el objetivo del programa es aumentar la vida útil de los principales corredores de la malla vial arterial de manera cíclica, las Fases I y II de los Distritos de Mantenimiento se encuentran a la fecha en su segunda generación, la cual consiste en continuar manteniendo los mismos corredores durante un nuevo periodo de dos años. Lo anterior implica que el aumento de cobertura sea muy limitado, ya que el Instituto debe mantener, con los recursos disponibles cada año, los corredores que ya fueron atendidos y que se encuentran en buen estado. En el siguiente cuadro se hace un balance del programa:

AÑO	No. SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM - CARRIL
Total 2004	1.662	\$ 23.169	1073.02
Total 2005	1.364	\$ 55.561	962.87
Total 2006	1.210	\$ 23.896	274.31
Total 2007	272	\$ 16.725	161.12
TOTAL GENERAL	4.508	\$ 119.351	2,471.32

Cifras de inversión en millones de pesos.

B. PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE SEGMENTOS DE LA MALLA VIAL ARTERIAL (TRAMOS ROJOS)

Mediante este programa se atienden aquellos segmentos que se encuentran en los corredores

priorizados mediante el Programa Distritos de Mantenimiento, pero que requieren rehabilitación, para lo cual se contrata en primera instancia los estudios y diseños de estos segmentos, y luego se contrata la intervención de los mismos. A continuación se registra el resultado del programa:

AÑO	No. SEGMENTOS (CUADRAS)	PRESUPUESTO	KM-CARRIL
Total 2006	99	\$ 23.998	26.94
Total 2007	181	\$ 34.496	45.76
TOTAL GENERAL	280	\$ 58.494	72.70

Cifras de presupuesto en millones de pesos.

Ahora bien, dado que los recursos de que dispone el Instituto para la atención de la malla vial arterial no son suficientes para cubrir el 100% de la misma, a la fecha no ha sido posible atender 95 corredores que representan 910 km-carril, cuyo costo de mantenimiento y rehabilitación asciende a la suma de \$ 850 mil millones.

2.1.2. Malla vial intermedia

Este segundo nivel se refiere a la malla que conecta la malla vial arterial con el acceso a las centralidades o localidades. A este grupo pertenecen las rutas alimentadoras y los corredores de movilidad

local. La construcción y mantenimiento de la misma genera beneficios a poblaciones entre 400 mil y 2 millones de habitantes. A continuación se explican los programas para atención de la malla vial intermedia.

A. PROGRAMA RUTAS ALIMENTADORAS

Con este programa se rehabilitan vías que son utilizadas como rutas alimentadoras para TransMilenio en los diferentes barrios que conforman las zonas de influencia de las estaciones cabeceras e intermedias de las troncales del sistema. En el cuadro siguiente se registra el balance del programa:

AÑO	Nº SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2004	187	\$ 31.803	52.3
2005	297	\$ 46.528	79.7
2006	13	\$ 5.124	1.4
Total	497	\$ 83.455	133.5

Cifras de inversión en millones de pesos.

B. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO SOBRE CORREDORES DE MOVILIDAD LOCAL (50/50)

Este programa se llevó a cabo durante los años 2005 y 2006 y se estructuró con el objeto de aunar esfuerzos entre el Instituto y las Alcaldías locales para realizar el mantenimiento de la malla vial intermedia y local de la ciudad, que hace parte de los Corredores de Movilidad Local (CML) definidos en las 19 localidades urbanas, con el fin de reducir el deterioro presentado sobre los mismos, a través del mantenimiento rutinario y periódico.

El esquema básico del programa implica que las Alcaldías locales, a través de sus Fondos de Desarrollo, aportan como mínimo el 50% del valor

de la intervención y el Instituto el 50% restante, el cual a su vez tenía la obligación de llevar a cabo la contratación y la coordinación de los trabajos, así como la gestión interinstitucional.

Las intervenciones que se realizaron en el marco del Programa de Mantenimiento Vial sobre Corredores de Movilidad Local fueron: mantenimientos periódicos y rutinarios. Es decir, sello de fisuras, sobrecarpetas, parcheos y bacheos. De estas actividades, el sello de fisuras era la actividad más sencilla y el bacheo la más compleja; en ningún momento, a través del convenio, se podían hacer intervenciones profundas que comprometieran la estructura de las vías, puesto que esto habría implicado la elaboración de estudios y diseños. En el cuadro siguiente se indican los logros del programa.

AÑO	Nº SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM - CARRIL
Total 2005	1636	\$ 30.343	241.25
Total 2005	0	\$ 15.158	0.00
Total	1636	\$ 45.501	241.25

Cifras de inversión en millones de pesos.

C. PROGRAMA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE CIRCUITOS DE MOVILIDAD LOCAL

El objetivo del programa es garantizar un adecuado nivel de servicio durante un determinado periodo de tiempo, con el fin de evitar el deterioro, prolongar la vida útil y mejorar las condiciones de movilidad en los corredores que sean priorizados. Actualmente, a través de este programa, se están ejecutando actividades de mantenimiento rutinario y periódico y, adicionalmente, se incluyeron segmentos que requieran rehabilitación y tenían estudios y diseños, al momento de la formulación del programa.

Por otro lado, se incluyeron segmentos que, aunque no tenían estudios, era necesaria su in-

tervención ya que estaban afectando la conectividad y movilidad del circuito seleccionado.

Para determinar el nivel y tipo de intervención para cada uno de los segmentos se realizaron los diagnósticos en el caso de los segmentos que requieren mantenimiento, y estudios y diseños para las vías que requieren rehabilitación y no cuentan con éstos.

La ejecución del programa se está llevando a cabo a través de firmas de ingeniería que tienen bajo su responsabilidad la totalidad de las actividades de obra, como suministros de material, equipo y mano de obra y que, adicionalmente, realizan el diagnóstico y evaluación para determinar el tipo de intervención de cada uno de los segmentos. El balance del programa se registra en el cuadro siguiente.

AÑO	Nº SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM - CARRIL
Total	2.130	\$ 167.743	346.30
Total	1.012	\$ 47.208	148.55
Total	3.142	\$ 214.951	494.85

Cifras de inversión en millones de pesos.

D. PROGRAMA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS

Busca atender las Unidades de Planeación Zonal —UPZ— más necesitadas de la ciudad y donde se encuentra el mayor número de asentamientos subnormales. Dichas UPZ están ubicadas en las localidades de Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme, Bosa, Kennedy, Suba, Rafael Uribe y Ciudad Bolívar.

En este programa, el Instituto coordina con la Caja de Vivienda Popular el componente físico, el cual tiene como objetivo la definición de los corredores de movilidad local que permitan la conectividad de las UPZ con los sectores vecinos y posteriormente con el resto de la ciudad. En el siguiente cuadro se presentan logros del programa.

AÑO	No SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2004	530	\$ 53.766	74.51
2005	111	\$ 16.736	18.12
Total	641	\$ 70.502	92.63

Cifras de inversión en millones de pesos.

2.1.3. Malla vial local

La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda. A continuación se hace una breve descripción de los programas que ha estructurado el IDU para la atención de la malla vial local.

A. PROGRAMA DE PAVIMENTOS LOCALES

El IDU tiene como mecanismo de apoyo a las comunidades organizadas de los estratos 1, 2 y 3, para la construcción y rehabilitación de la malla vial local, el Programa de Pavimentos Locales. Con el fin de garantizar transparencia, el IDU convocó a las comunidades a presentar sus proyectos de pavimentos locales den-

tro de una convocatoria que se cerró el 31 de diciembre de 2001. Las 494 solicitudes que cumplieron con los requisitos formales, fueron incluidas en el modelo de priorización de recursos. El orden de intervención de los barrios es el arrojado por el modelo. Esto implica que los primeros representan las solicitudes con mayores necesidades y los últimos los menos necesitados.

A la fecha se han atendido aproximadamente 233 barrios. Según la tendencia de intervención, para cumplir con los compromisos adquiridos, este programa debería ir hasta el año 2020, teniendo en cuenta que la inversión que demandan los barrios faltantes ascendería a la suma de \$ 800 mil millones. En el cuadro siguiente se presenta el balance de logros del programa.

AÑO	No SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2004	396	\$ 40,898	52.0
2005	115	\$ 19,514	17.0
2006	148	\$ 17,624	34.8
2007	160	\$ 18,458	23.3
Total	819	\$ 96,494	127.2

Cifras de inversión en millones de pesos.

B. PROGRAMA DE DESMARGINALIZACIÓN

Desde el año 1999 se determinó la prioridad de la atención de la desmarginalización, la cual se definió como un mecanismo para solucionar integralmente los problemas de infraestructura física y del sector social de los habitantes de es-

tratos 1 y 2, mediante un equipo conformado por la comunidad y el Distrito Capital. Dentro de la prioridad de desmarginalización se desarrolló este programa, el cual definió zonas que se intervenirían integralmente, solventando sus necesidades en acueducto, alcantarillados sanitarios y pluviales, vías, andenes sardinales,

parques, zonas verdes, colegios, hospitales, hogares de bienestar social.

Para el desarrollo del Programa de Desmarginalización, las Juntas de Acción Comunal de los barrios del programa, manifestaron su interés en celebrar convenios con el IDU para la construcción de vías y andenes en cada barrio. De esta manera, el IDU suscribió en

Convenio 005/1999 con el Barrio Jerusalén de la localidad de Ciudad Bolívar, conformado por seis (6) sectores así: a) Santa Rosita Las Vegas, b) Nueva Argentina, c) Pradera y Esperanza, d) Tanque y Laguna, e) Paraíso, f) Bellavista La Ye.

Se registra a continuación el balance del programa.

AÑO	No. SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2005	86	\$ 7.549	7.75
Total general	86	\$ 7.549	7.75

Cifras de inversión en millones de pesos.

C. PROGRAMA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS "SUR CON BOGOTÁ"

El Programa de Mejoramiento Integral de Barrios "Sur con Bogotá" surge en 1997 a partir de una propuesta del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá para fortalecer los procesos de habilitación y legalización de barrios como requisito para iniciar procesos de mejora-

miento integral en los barrios menos favorecidos de Bogotá. Para el desarrollo del programa se contó con el apoyo de la Presidencia de la República a través de la "Consejería para el Desarrollo Territorial y de Santa Fe de Bogotá", y con acceso a recursos de cooperación internacional, provenientes de la Agencia Alemana de Cooperación Financiera: Kreditanstalt für Wiederaufbau -KFW-, Banco para el Desarrollo de la República Federal Alemana. En el siguiente cuadro se registran algunos de los logros obtenidos.

AÑO	No SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2005	18	\$ 2.823	0.86
2007	297	\$ 897	27.58
Total general	315	\$ 3.720	28.44

Cifras de inversión en millones de pesos.

D. BRIGADA IDU

Con esta brigada se apoya un programa destinado a la atención de la malla vial local y corredores de movilidad local, con el cual se realizan intervenciones que permiten elevar

el nivel de servicio de las estructuras de pavimento, mejorando los niveles de movilidad, seguridad y confort. A continuación se presenta un balance de la gestión adelantada.

AÑO	No. SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2006	946	36.315	118
2007	248	12.004	72
Total	1.194	48.319	190

Cifras de inversión en millones de pesos.

2.1.4. Programas que atienden cualquier tipo de malla vial

A. CONVENIO INTERADMINISTRATIVO IDU-IDIPRON

El Instituto suscribió un convenio con el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud –Idipron– con el fin de aunar esfuerzos para adelantar actividades de mantenimiento de vías, parcheo, bacheo y sobrecarpetas, en la ciudad de Bogotá. El Idipron

es una entidad de orden distrital, que tiene como misión institucional brindar asistencia y capacitación a los niños y jóvenes que han hecho de la calle su hogar. Se registran a continuación logros derivados del desarrollo del convenio.

AÑO	No. SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM -CARRIL
2006	248	\$ 8.676	67.91
2007	283	\$ 8.692	41.77
Total general	531	\$ 17.368	109.68

Cifras de inversión en millones de pesos.

B. BRIGADA DE REACCIÓN VIAL IDU-SOP

Para la atención de la malla vial de la ciudad se diseñó el Programa Brigada de Reacción Vial IDU-SOP, cuyo objeto es atender situaciones imprevistas presentadas en las vías, con el fin de permitir la movilidad en la ciudad. Igualmente, se adelantaban trabajos complementarios para garantizar la estabilidad y conservación de la malla vial, como estabilización de taludes, construcciones de gaviones, recuperación de espacio público, atención de desastres, control de inundaciones y manejo de

aguas en las vías. Este programa se llevó a cabo mediante el convenio No. 095 del 1998, firmado entre la Secretaría de Obras Públicas y el Instituto.

El Acuerdo 257 de 2006 transformó la Secretaría de Obras Públicas en la Unidad Administrativa Especial de Mantenimiento y Rehabilitación de la Malla Vial, con autonomía técnica, legal y financiera, lo que originó la terminación de este convenio y por consiguiente del programa. A continuación se presenta un balance del mismo.

AÑO	No. SEGMENTOS (CUADRAS)	INVERSIÓN	KM-CARRIL
2004	416	\$ 7.426	317.25
2005	1.452	\$ 25.814	303.59
2006	957	\$ 17.093	246.69
2007	620	\$ 9.593	192.75
Total	3.445	\$ 59.926	1.060.28

Cifras de inversión en millones de pesos.

2.1.5. Resultados obtenidos

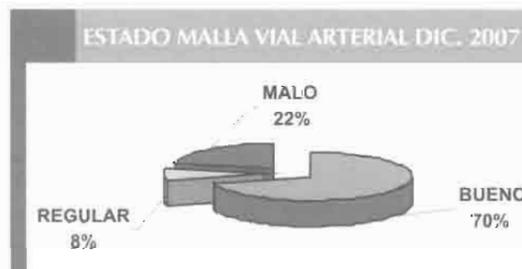
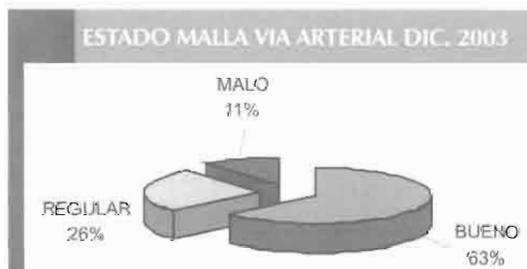
Como consecuencia de la ejecución de los programas descritos, a continuación se confronta el estado en que se recibió la malla vial de Bogotá

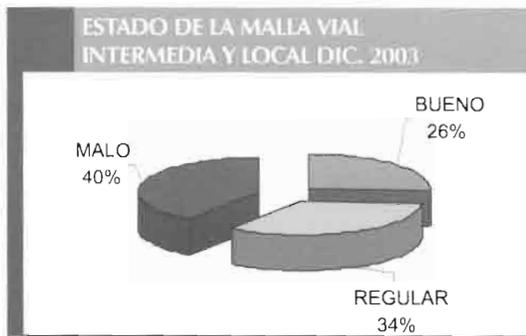
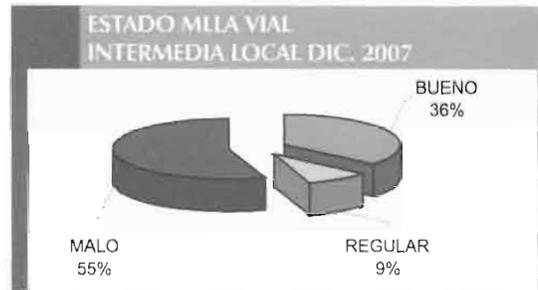
al iniciar el año 2004 y en el estado en que se proyecta entregarla al cabo del año 2007.

INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ D.C. - DICIEMBRE DE 2003							
COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	CONDICIÓN DEL PAVIMENTO						TOTALES
	BUENO		REGULAR		MALO		
	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	
Malla vial arterial principal y complementaria	1.713,2	63	692,5	26	293,5	11	2.699,1
Malla vial intermedia y local	2048	17	4.202,8	36	5.533,2	47	11.770
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	3.761,2	26	4.881,3	34	5.826,6	40	14.469,2

INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO (PROYECTADO) DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ D.C. - DICIEMBRE DE 2007							
COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	CONDICIÓN DEL PAVIMENTO						TOTALES
	BUENO		REGULAR		MALO		
	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	
Malla Vial Arterial Principal y Complementaria	1.925,2	70	219,1	8	597,0	22	2.741,3
Malla Vial Intermedia y Local	4.224,9	36	1.031	9	6.567,7	55	11.823,5
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	6.150,1	42	1.250,1	9	7.164,7	49	14.564,8

Las gráficas muestran otra perspectiva de esta comparación.





2.2. SISTEMA MOVILIDAD - SUBSISTEMA TRANSPORTE

2.2.1. Ejecución Fase II de TransMilenio

En el periodo 2004-2006, el Instituto ejecutó la construcción de la infraestructura para el Sistema TransMilenio de las troncales NQS en el tramo com-

prendido desde la calle 92 con Autopista Norte, al límite de la ciudad con el municipio de Soacha y la troncal de la Av. Suba en el tramo comprendido entre la Av. Suba con calle 80 y la Av. Ciudad de Cali.

En total se ejecutó la construcción de 29 km de troncal (19 km en la NQS y 10 km en la Av. Suba) lo cual implicó la rehabilitación de los carriles para tráfico exclusivo de TransMilenio y para tráfico mixto, adecuación de espacio público, traslado y renovación de redes y construcción de patios, portales y estaciones, entre otros. Así mismo, se llevaron a cabo todas las actividades de adquisición de predios, y de gestión social tanto en obra como en el proceso de adquisición.

A continuación se muestra para cada vigencia el alcance de las obras desarrolladas:

EJECUCIÓN 2004-2006		
AÑO	COMPONENTE	
2004	163.74 km-carril de troncal	Troncal Suba tramo 2 (Av. Ciudad de Cali - Calle 127) Troncal Suba tramo 1 (Calle 127 - Calle 80) Troncal NQS Norte tramo 2 (Calle 92 - Calle 68) Troncal NQS Norte tramo 1 (Calle 68 - Calle 10 ^a)
2005	133.77 km-carril de troncal	Troncal NQS Sur tramo 1 (Calle 10 - Escuela General Santander) Troncal NQS Sur tramo 2 (Escuela General Santander - Av. Villavicencio) Troncal NQS Sur tramo 3 (Av. Villavicencio - límite con Soacha)
2006	50.76 km-carril de troncal	Troncal Suba tramo 2 (Av. Ciudad de Cali - Calle 127) Troncal Suba tramo 1 (Calle 127 - Calle 80) Troncal NQS Sur tramo 2 (Escuela General Santander - Av. Villavicencio) Troncal NQS Sur tramo 3 (Av. Villavicencio - límite con Soacha)
2007	1.01 km-carril de troncal	Troncal Suba tramo 2 (Av. Ciudad de Cali - Calle 127)
Total	348.28 km-carril de troncal	

En consecuencia, con la construcción de los 29 km de las troncales NQS y Suba se llegó a un total de 84 km de troncal, es decir, se construyó el 35% de la infraestructura actual existente.

Con la construcción de las troncales NQS y Suba se construyeron 738 mil m² de espacio público, equivalentes al 46% del total que aporta el sistema, el cual asciende a 2.032.000 m². Así mismo, se construyeron 13 km nuevos de ciclorrutas llegando a un total de 63 km integrados al sistema. Además, la construcción de estas troncales significó la implantación de 36 nuevas estaciones, 3 patios, 2 portales, 2 estaciones de transferencia y 41 puentes y túneles peatonales. Se destaca que con la implementación de las troncales NQS y Suba, se requirió generar las conexiones operacionales con las troncales existentes, lo cual significó la construcción de 21 puentes vehiculares nuevos y 16 deprimidos.

En relación con la ejecución presupuestal de las troncales NQS y Suba, de la Fase II del Sistema TransMilenio, es de resaltar que el modelo de contratación para la construcción de las mismas fue a través de contratos de concesión que se adjudicaron en la vigencia 2003. Para la Troncal NQS se encuentran en ejecución 5 contratos de

concesión determinados por los tramos en los que se desarrollaron las obras.

El desarrollo de la Troncal NQS demandó una inversión de \$1.178.057.000, de los cuales se ha pagado el 44%, es decir \$513.007,6 millones destacándose la ejecución de pagos del tramo NQS Sur con el 84%. En relación con la Troncal Suba, su construcción se desarrolló en dos tramos que igualmente se adjudicaron a través de contratos de concesión, con una inversión de \$455.349 millones, de los cuales se han pagado \$109.563 millones. Ambos contratos tienen estimado terminar su ejecución presupuestal para el año 2011.

Fue así como se construyeron 348,28 km-carril de troncales TransMilenio (NQS y AV. Suba) correspondientes a la Fase II del sistema, que se suman a los 499.17 km-carril de las troncales recibidas en funcionamiento. Por consiguiente, con las obras construidas en la presente administración se amplió la infraestructura del sistema a 847,45 km-carril, que implican un avance del 42,54% respecto al total de la meta del POT.

2.2.2. Ciclorrutas

Ha sido propósito del Instituto consolidar la red de ciclorrutas con énfasis en red local, como alimentador de otros sistemas de transporte, fomentando la interconexión, además de realizar el mantenimiento a la red existente para garantizar la movilidad de los ciclistas. Dicha red se ha ejecutado logrando mejorar el desarrollo barrial, consolidar el sistema de transporte público y no motorizado, y promover la planeación local y regional, y la gestión ambiental con alta participación de la comunidad.

La ciclorruta zonal es una novedosa alternativa de movilidad, creada dentro del componente de ciclorruta para la ciudad, que se desarrolla a nivel de la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) al interior barrial, dando conectividad a sus habitantes desde el interior de los barrios hasta la red principal de ciclorrutas, y el subsistema de transporte masivo.

En la ciclorruta UPZ en la localidad de Kennedy, se construyeron 2,0 km de ciclorruta y

29.150 m² de espacio público con una inversión de \$ 6.152 millones. Para la ciclorruta UPZ 71 en la localidad de Suba se construyen 3,0 km de ciclorruta, y aproximadamente 14.000 m² de espacio público con una inversión similar.

En el periodo 2004–2007 se llevó a cabo el mantenimiento de 334 km de la cinta asfáltica de la red de ciclorrutas.

2.3.

SISTEMA ESPACIO PÚBLICO

El Instituto adelanta obras de construcción y mantenimiento que garantizan la sostenibilidad del espacio público de la ciudad. Igualmente, formula y ejecuta el plan de administración, mantenimiento, dotación y preservación de alamedas, paseos peatonales, separadores, andenes, puentes, enlaces y zonas de control ambiental. A continuación se presenta el balance de los proyectos de construcción de espacio público ejecutados en el periodo 2004–2007:

VALOR EJECUTADO Millones \$	METAS FÍSICAS									
	Vías (m ²)	Teatrino (m ²)	Alamedas (m ²)	Andenes (m ²)	Puente peatonal (UN)	Plazoletas (m ²)	Zona Verde (m ²)	Pompeyanos (m ²)	Estaciones (UN)	Km C. RUTA
14.624	15.763.19	1.725.86	66.761.00	226.605.17	5	66.240.15	29.073.58	500	8	20.56

Otro grupo de obras está asociado al mantenimiento de la infraestructura de espacio público ya construida. Con este fin, se han adelantado trabajos de mantenimiento a 1.528.944 m² de espacio público de las troncales de TransMilenio, con una inversión de \$10.463 millones.

Así mismo, se adelantan obras de recuperación y construcción de andenes perimetrales de los colegios distritales ubicados en las zonas marginales de Bogotá. A la fecha, se han invertido para tales

efectos \$1.004 millones y se han intervenido 10.640 m² de espacio público.

En el tema del mantenimiento de proyectos, equipamientos y elementos del espacio público (plazas, plazoletas, alamedas, andenes, ciclorrutas y zonas denominadas de espacio público), se adelantaron convenios interadministrativos con Idipron, con una inversión de \$22.930 millones y un área intervenida de 3.5 millones de m².

2.4.

GESTIÓN DEL INSTITUTO

2.4.1. Contratación 2004-2007

EN EL DESARROLLO DE ESTUDIOS Y DISEÑOS

El Instituto llevó a cabo un total de 123 contratos de estudios y diseños, que se distribuyen de la siguiente manera:

GRUPO	AÑO				TOTAL
	2004	2005	2006	2007	
PUENTES	9	5	3	13	30
ESPACIO PÚBLICO	0	2	4	0	6
MALLA VIAL ARTERIAL *	13	8	5	0	26
MALLA VIAL LOCAL Y RURAL	5	14	4	6	29
TRANSMILENIO	6	10	2	0	18
VALORIZACIÓN	0	0	14	0	14
TOTAL	33	39	32	19	123

* En el grupo de Malla vial arterial se encuentran incluidos los 7 proyectos faltantes del Acuerdo 25 de 1995 y 48 de 2001.

La inversión asociada a los procesos agrupados en el cuadro anterior, es de \$65.512 millones, monto que incluye las adiciones a los

contratos. Dicha inversión se discrimina de la siguiente manera:

ESTUDIOS Y DISEÑOS INVERSIÓN POR GRUPOS				
Grupo	2004	2005	2006	2007
PUENTE	\$ 1.282	\$ 369	\$ 661	\$ 2.495
ESPACIO PÚBLICO	\$ 0	\$ 326	\$ 1.748	\$ 0
MALLA VIAL ARTERIAL	\$ 3.247	\$ 984	\$ 2.469	\$ 0
MALLA VIAL LOCAL Y RURAL	\$ 192	\$ 2.367	\$ 1.165	\$ 2.552
TRANSMILENIO	\$ 4.902	\$ 15.338	\$ 6.332	\$ 0
VALORIZACIÓN	\$ 0	\$ 0	\$ 19.083	\$ 0
TOTALES	\$ 9.622	\$ 19.384	\$ 31.458	\$ 5.047
TOTAL INVERSIÓN	\$ 65.513			

Cifras de inversión en millones de pesos.

2.4.2. Alcance de los estudios y diseños desarrollados por el Instituto

Los proyectos de estudios y diseños ejecutados o en ejecución en el periodo 2004–2007 contemplan las siguientes metas físicas:

GRUPO INDICADOR	KM-CARRIL TM	KM-CARRIL MIXTO	KM CICLORUTA	M2 ESPACIO PÚBLICO	INTER-SECCIONES	PUENTES VEHICULARES	PUENTES PEATONALES	UN PEDIALES AFECTADAS
TRANSMILENIO	161	232	21	557.900	15	7	32	2.505
ESPACIO PÚBLICO	0	0	1	156.690	0	0	0	0
PUENTES	0	0	1	2.000	0	8	20	0
MALLA VIAL ARTERIAL	0	78	11	195.336	7	1	1	0
MALLA VIAL LOCAL Y RURALIDADES	0	75	3	120.312	0	2	0	0
VALORIZACIÓN	0	86	10	360.773	9	0	22	1.085
TOTAL INDICADORES	161	470	46	1.393.010	31	18	75	3.590

2.5. GESTIÓN DE COORDINACIÓN INSTITUCIONAL CON EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS U OTRAS ENTIDADES DISTRITALES

Los convenios que regulan la coordinación interinstitucional del Instituto, con las empresas prestadoras de servicios, en el periodo 2004–2007, son los siguientes:

EMPRESA	CONVENIO	FECHA DE VENCIMIENTO
E.A.A.B	051 de 1999	11 de noviembre de 2007
CODENSA	029 de 1999	Agosto 2 de 2004 - Liquidado
CODENSA	024 de 2004	20 de agosto de 2009
E.T.B	3501 de 1994	Plan Vial
TELECOM	005 de 2000	Febrero 12 de 2010
E.P.M	034 de 2000	Diciembre 5 de 2007
GAS NATURAL	051 DE 2004	Diciembre 7 de 2009

En relación con la gestión de recaudo de ingresos corrientes por concepto de cruce de cuentas, el Instituto registra el siguiente resultado:

AÑO	2004	2005	2006	2007
Vr. recaudado	24.717	11.47	8.357	8.357

Cifras de inversión en millones de pesos.

2.6. GESTIÓN DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE EXCAVACIÓN

En virtud del artículo 171 del Decreto No. 619 de 2000 (POT) de Bogotá, se atribuyó al Instituto la competencia relacionada con las licencias de excavación, que impliquen intervención del es-

pacio público en lo referente a “radicar, expedir, otorgar o negar, establecer las especificaciones técnicas, controlar y sancionar”. A continuación se resume la gestión del Instituto al respecto.

CONCEPTO	2004	2005	2006	A 30 DE SEPTIEMBRE DE 2007
Licencias de excavación otorgadas	405	525	567	561
Licencias de excavación con paz y salvo	283	390	385	118
Licencias de excavación que solicitaron recibo de obra, cuentan con documentos completos y se encuentran en arreglo del espacio público	46	53	103	105
Licencias de excavación que solicitaron recibo de obra, y tienen documentación incompleta	9	14	21	23
Licencias sin solicitud recibo de obra del espacio público	67	68	58	315

2.7. SEGUIMIENTO A LAS OBRAS OBJETO DE PÓLIZA VIGENTE DE ESTABILIDAD O CALIDAD

El seguimiento técnico administrativo, legal y de seguros en aplicación de las garantías de estabilidad y calidad a las obras contratadas y a las cedidas por otras entidades distritales, con pólizas de garantía

vigente, actualmente se efectúa a través del contrato interadministrativo 136 de 2006 suscrito entre el Instituto y la Universidad Nacional de Colombia, cuyo plazo contractual vence en marzo de 2008.

Dicho contrato se estableció a monto agotable por un valor de \$1.700.095.283 con una adición de \$903.590.000, del cual se han cancelado a corte del mes de junio \$1.133.151.885, con una proyección de que el presupuesto restante se agote en el mes de enero de 2008.

En la actualidad se encuentran en seguimiento 405 contratos activos, que requieren continuidad en sus diferentes procesos, visitas de ley, visitas conjuntas contratista-consultor, verificación de daños, visitas de inspección verificar daños reparados, visitas de recibo de reparaciones y seguimiento a procesos de aplicación de pólizas.

Por lo anterior, y en cumplimiento de lo dispuesto en el Estatuto Nacional de Contra-

tación, se debe asegurar la continuidad del proceso. Con esta perspectiva, en el último bimestre del año 2007 se pondrá en marcha el proceso de contratación de la consultoría requerida, que ha tenido como fundamento el análisis previo del proceso, características funcionales y opciones de mejora. De esta manera, se podrá adjudicar el respectivo contrato de consultoría a comienzos del año 2008.

3

EL APOORTE AL PLAN DE DESARROLLO

 3.1.
 LOGROS DEL
 INSTITUTO FRENTE AL
 PLAN DE DESARROLLO

Los logros alcanzados por el Instituto, en el transcurso del periodo 2004-2007, que han contribuido al cumplimiento de las metas del Plan de

Desarrollo, se presentan a continuación organizados bajo la estructura funcional del POT:

INDICADORES PLAN DE DESARROLLO POR COMPONENTE							
SISTEMA	SUBSISTEMA	COMPONENTE	INDICADOR PLAN DE DESARROLLO	PROGRAMACIÓN 2004-2006	EJECUCIÓN 2004-2007*	% AVANCE	
MOVILIDAD	VIAL	MALLA VIAL ARTERIAL	Malla vial arterial: construcción y/o rehabilitación de 368 km-carril	368	100,25	27,24%	
			Malla vial arterial: mantenimiento de 1.193 km-carril	1.193	2.442	204,70%	
			Malla vial arterial hacia la región: construcción de 54 km-carril	54	5,38	9,96%	
		MALLA VIAL INTERMEDIA	Malla vial intermedia: mantenimiento de 48 km-carril	48	244,96	510,33%	
		MALLA VIAL LOCAL	Malla vial local: construcción y/o rehabilitación de 195 km-carril	195	177,25	90,90%	
			Malla vial local: mantenimiento de 876 km-carril	876	864,38	98,70%	
		MALLA VIAL RURAL	Vías rurales: construcción y/o rehabilitación de 16,7 km-carril	16,7	13,8	82,63%	
			Vías rurales: mantenimiento de 76 km-carril	76	376,41	495,28%	
		TRANSPORTE	TRONCALES	TransMilenio: construcción 20 km de troncales (incluye espacio público peatonal) a todo costo	20	30,05	150,25%
			PUNTOS DE ENCUENTRO	Construcción de 10 puntos de encuentro	10	4	40,00%
	CICLORRUTAS		Ciclruta: construcción de 56 km	56	37,56	67,07%	
	VIAL PEATONAL	PUENTES PEATONALES	Puentes peatonales: construcción de 6 puentes	6	57	950,00%	
ESPACIO PÚBLICO	ESPACIO PÚBLICO	ESPACIO PÚBLICO	Espacio público: construcción de 1,05 millones de metros cuadrados	1.051.439	1.683.269	160,09%	
			Espacio público: mantenimiento de 4,46 millones de metros cuadrados	4.460.894	10.530.583	236,06%	

* CORTE: 30 de septiembre de 2007

El Plan de Desarrollo de Bogotá abarca cuatro programas: a) Programa “Hábitat desde los barrios y UPZ”, que integra el componente de la malla vial local del Sistema de Movilidad del Plan de Ordenamiento Territorial, POT; b) Programa de “Red de Centralidades”, cuyo coordinador es el Instituto, incluye el subsistema vial, específicamente los componentes de la malla vial arterial y malla vial intermedia, el subsistema vial peatonal y el de transporte, todos del sistema de movilidad del POT, así como el sistema de espacio público del mismo; c) Programa “Sostenibilidad Urbano-Rural”, que por su parte integra el componente malla vial rural del sistema de movilidad, y por último, d) Programa “Región integrada para el desarrollo” a través del cual se desarrolla el componente de la malla vial arterial del sistema de movilidad del POT en lo que respecta a la región.

A diciembre 31 de 2007, se espera haber cumplido con once (11) de las metas fijadas como compromiso del Instituto en el marco del plan de desarrollo. En relación con las tres (3) metas restantes, en las cuales no se alcanza a cumplir con la expectativa prevista, es necesario precisar lo siguiente:

A. Construcción de 54 km-carril de malla vial arterial hacia la región

Como consecuencia de la acelerada expansión de Bogotá y debido a la concentración del desarrollo en las capitales de la región, se requiere la ejecución de proyectos viales de impacto regional diseñados para asegurar la conectividad en una región integrada para el desarrollo.

En este sentido, la ciudad requiere una solución definitiva, garantizando accesos con especificaciones adecuadas que hagan posible una movilidad eficiente para interconectar la capital con las demás regiones del país y de esta manera contribuir al aumento de la productividad de las zonas de influencia.

Es por esta razón que se crea el proyecto que involucra la ejecución de vías que conectan la ciudad con la región, el cual pretende adecuar los accesos a la capital del país, para garantizar una movilidad eficiente optimizando la continuidad de los corredores de comunicación de Bogotá con otras ciudades y municipios y permitiendo la articulación de redes de ciudades a nivel nacional e internacional. El proyecto inicialmente incluyó las siguientes vías:

- -Mejoramiento del acceso suroriental de la capital con la ampliación de la Autopista al Llano entre el CAI de Yomasa y el inicio de la concesión Bogotá- Villavicencio.
- -Construcción de una nueva vía para el acceso sur, primera etapa de la Avenida Longitudinal del Occidente –ALO– tramo sur comprendido entre Chusacá y la calle 26.
- -Mejoramiento del acceso norte de la capital mediante la ampliación de la carrera 7ª desde la calle 182 hasta el límite del Distrito con el municipio de Chía.

En cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo 119 de 2004, actualmente se han adelantado las siguientes acciones:

- Autopista al Llano:

El Instituto y el Invías, suscribieron el Convenio Interadministrativo N° 1928 del 24 de noviembre de 2004, con el fin de aunar esfuerzos técnicos, legales y financieros para llevar a cabo el proyecto “Ampliación, rehabilitación y mantenimiento de la Autopista al Llano entre el CAI de Yomasa y el inicio de la Concesión Bogotá-Villavicencio, en el sector comprendido entre el kilómetro 1+575 y el kilómetro 5+324.

En el año 2006, el Instituto contrató por un monto de \$ 43.260 millones, la ejecución de las obras y la correspondiente interventoría, a través de los contratos IDU-116/05 e IDU-145/05, respectivamente. Los trabajos de construcción se iniciaron en el primer semestre del año 2006, en un tramo de 3,75 kilómetros de vía (22.5 km – carril) con un perfil de dos calzadas, cada una de tres carriles y separador central. La obra

avanza en varios frentes de trabajo y se estima su finalización para el segundo semestre del año 2008.

- Avenida Longitudinal de Occidente

La ALO desde Chusacá hasta la calle 13 se va a desarrollar por sectores, así:

- Desde Chusacá hasta el río Bogotá incluyendo un puente vehicular (tramo fuera de Bogotá D.C.), con recursos de la Nación y ejecución a cargo del Invías en el periodo 2006–2008.
- Desde el río Bogotá hasta la Avenida Centenario (calle 13), tramo en Bogotá D.C., con recursos del Distrito y ejecución en el periodo 2008–2009 a cargo del Instituto.

De acuerdo con lo anterior, se iniciará el desarrollo del proyecto con la construcción de la calzada oriental del primer subtramo, río Bogotá-Avenida Bosa, cuya ejecución será adjudicada antes de concluir el año 2007, con una inversión estimada en 14 mil millones de pesos.

B. Construcción y/o rehabilitación de 368 km-carril de malla vial arterial

La meta inicial planteada al respecto en el Plan de Desarrollo refleja el compromiso de la administración de atender esta prioridad contemplada, en este caso, en el Eje Urbano Regional. No obstante, este indicador presenta un bajo nivel de cumplimiento, lo cual obedece a dos factores:

- La aprobación del Acuerdo 180, requerido para asegurar la financiación de obras específicas mediante la contribución por valorización, se logró hasta el segundo semestre del año 2005, lo cual implicó un desfase de año y medio en la ejecución de los proyectos que apuntan al cumplimiento de esta meta.

- La meta programada inicialmente incluía todas las obras financiadas con la contribución de Valorización, asumiendo su ejecución en una sola fase. El Acuerdo 180 de 2005 de Valorización estableció que los proyectos se ejecutarán en cuatro fases que van hasta el año 2015.

No obstante, se destaca que el Instituto ha llevado a cabo acciones paralelas que contribuyen también al desarrollo de la meta física asociada a la construcción y/o rehabilitación de la malla vial arterial. Es así como en el periodo transcurrido de ejecución del Plan de Desarrollo (2004-2007), se han adelantado proyectos como: tapón calle 21 de Cra. 42 - Cra. 50, Avenida Santa Fe (Cra. 112) de calle 73 A sur - Av. Circunvalar del Sur; Avenida Ciudad de Cali de transversal 91 al aproche del puente vehicular por humedal Juan Amarillo; Avenida Ciudad de Cali de Avenida 1º de Mayo - Avenida Bosa; Avenida Ciudad de Cali de calle 120 - calle 125, ampliación calle 53 de Cra. 17 - Cra. 24, muelas paralela línea férrea de Av. calle 19 y calle 13 (tramos calle 3 y 6 - 13 y 19), ampliación calle 72 de Cra. 5 - Cra. 2.; Avenida Ciudad de Cali de calle 138 - calle 139; circuito paralela línea férrea de Avenida Luis Carlos Galán a Cra. 46; tapón Cra. 3B de calle 65 a calle 66; Distritos de mantenimiento tramos rojos; Avenida José Celestino Mutis Cra. 96 - Cra. 103, entre otras.

C. Construcción de 10 puntos de encuentro

El progreso del 40%, registrado en el cumplimiento de esta meta, es derivado de la construcción de los puntos de encuentro ubicados en las estaciones Las Aguas, Alcalá, Mundo Aventura y Tintal. Sin embargo, este indicador fue replanteado por el Comité Interinstitucional del Espacio Público, que determinó sustituir la ejecución de los puntos de encuentro faltantes por la construcción en el periodo 2005–2008 de 150 módulos de venta, que hacen parte de la segunda etapa de la fase I

de la Red Pública de Prestación de Servicios a los Usuarios del Espacio Público (REDEP), en las centralidades del Restrepo, el Centro tradicional (Centro histórico-Centro internacional), Chapinero, Calle 72-El Lago-Chicó.

Fue así como se optó por destinar la suma de \$ 6.004 millones, que el Instituto tenía previsto inicialmente invertir en la construcción de cuatro (4) puntos de encuentro. Dicha red hace parte del Programa de Renovación, Recuperación y Revalorización de Espacios Públicos, en el marco del Plan Maestro de Espacio Público.

Esta decisión se adoptó por la Junta Directiva del Instituto en la sesión del día 31 de mayo de 2007, la cual fue ratificada por el Comité Interinstitucional de Espacio Público mediante oficio radicado en el Instituto bajo el N^o 066187 de Julio 23 de 2007 remitido por el secretario de Gobierno, quien preside el Comité como delegado del alcalde mayor.

En consecuencia, corresponde al Instituto ocuparse de la contratación de la fabricación e instalación de 150 módulos de ventas destinados al aprovechamiento económico del espacio público para la ciudad de Bogotá, a partir de los diseños arquitectónicos, estudios técnicos, especificaciones técnicas, análisis de precios unitarios y presupuesto, suministrados por la Secretaría Distrital de Planeación y el Departamento Administrativo Defensoría del Espacio Público. Una vez instalado el mobiliario urbano, se hará entrega del mismo al Instituto para la Economía Social –IPES–, con el fin de que integre este elemento a la red pública para la prestación de servicios al usuario del espacio público, la ponga en funcionamiento y establezca junto con la Secretaría de Desarrollo Económico, las rentas a generar para el Distrito por el uso de los módulos.

4

APORTE AL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL MILENIO Y AL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - POT

4.1. RESPECTO DE LOS OBJETIVOS DEL MILENIO

Dentro de los ocho Objetivos del Milenio, asociados a la paz, la seguridad, los derechos humanos, la protección del entorno y la atención especial a la pobreza, el Instituto contribuye de manera directa o indirecta con los objetivos 7 y 8, relacionados con la sostenibilidad del medio ambiente y la alianza mundial para el desarrollo, respectivamente.

Los logros y actividades del Instituto se articulan de manera efectiva a través de los programas del Plan de Desarrollo y los objetivos para el ordenamiento territorial de Bogotá, sus políticas y estrategias de ordenamiento y de aplicación de los instrumentos de gestión del suelo, para el cumplimiento de estos Objetivos del Milenio, concretamente como se presenta a continuación:

4.1.1. Objetivo 7.- Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente

El Instituto contribuye a este objetivo con el cumplimiento de las normas ambientales y el respeto de los recursos naturales, mediante la implementación de planes de manejo ambiental PIPMA, mitigando los impactos negativos en el proceso de construcción propio del desarrollo de los proyectos de infraestructura vial y de espacio público; son proyectos integrales que cumplen con las normas.

Dentro de las metas asociadas a este objetivo, se contempla para el año 2020 reducir a 4% el porcentaje de hogares que habitan en asentamientos precarios. Si bien la labor del Instituto no incluye la construcción de soluciones habitacionales, sí contribuye a la generación de hábitat en los sectores deprimidos, por un lado con el programa de desmarginalización, recuperan-

do las vías y el espacio público en barrios de origen informal e impulsando el uso planificado del suelo, como consecuencia del apoyo ofrecido a la gestión de los desarrollos habitacionales, promovidos por la empresa Metrovivienda, mediante convenios interinstitucionales para el desarrollo de la infraestructura vial.

También el Instituto tiene participación en las mesas que se organizan para atender el planeamiento zonal de la ciudad como el caso del Plan Zonal del Norte, el Plan Zonal del Centro y la Operación Nuevo Usme, contribuyendo en la definición de aspectos técnicos y los mecanismos de financiación para la construcción de la infraestructura vial de los mismos.

En cumplimiento del Plan de Desarrollo, en el programa “Hábitat desde los barrios y UPZ” el Instituto adelanta la gestión de construcción y mantenimiento de la malla vial local mediante los programas de pavimentos locales y corredores de movilidad local, KFW y desmarginalización, programas de construcción IDU-Fondos de Desarrollo Local. Adicionalmente, en coordinación con las Alcaldías Locales, a través del convenio IDU-Idipron, se adelanta el mantenimiento de vías locales.

4.1.2. Objetivo 8.- Fomentar una alianza mundial para el desarrollo: fomentar una asociación mundial para el desarrollo, con metas para la asistencia, el comercio y el alivio de la carga de la deuda

Con la gestión del Instituto, como aporte al cumplimiento del presente Objetivo del Milenio, se busca desarrollar la infraestructura para el transporte público masivo y la malla vial de la ciudad y del espacio público de soporte, generando la plataforma adecuada para que la ciudad atienda los retos de competitividad en el marco de los convenios internacionales como el Tratado de Libre Comercio.

Para el cumplimiento del presente objetivo la Entidad coordina el programa “Red de Centralidades” del Plan de Desarrollo, integrando las centralidades a través del sistema de transporte público masivo, al cual se ha contribuido por parte del Instituto en el periodo 2004–2007, con la construcción de los proyectos de infraestructura vial de la fase II de de TransMilenio, así como con la puesta en marcha de la ejecución de la Fase III.

En el objetivo de integrar el transporte masivo con el espacio público se han alcanzado las metas del Plan de Desarrollo en la construcción y mantenimiento del espacio público, ampliación de la red de ciclorrutas de la ciudad, la construcción de puntos de encuentro, construcción de puentes peatonales y vehiculares y el mantenimiento y construcción de obras de la malla vial intermedia.

En desarrollo del programa “Región Integrada para el Desarrollo” del Plan de Desarrollo, con el objeto de conectar la ciudad con la región se ade-

lantan los proyectos viales de acceso a la ciudad, como la Autopista al Llano, ampliación del primer tramo de la Autopista Norte y la gestión para la construcción de la primera etapa de la Avenida Longitudinal de Occidente.

Estos proyectos contribuyen a su vez a consolidar la política de productividad del Plan de Ordenamiento Territorial en lo que respecta al fortalecimiento de la capacidad de la infraestructura de Bogotá y su logística en conectividad física.

4.2. RESPECTO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acerca de la articulación entre los logros alcanzados por el Instituto en lo relativo a las metas del Plan de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial, es importante resaltar que éstas han contribuido al desarrollo de las políticas del POT, en las cuales se fundamentan los objetivos, estrategias y los diversos instrumentos que las desarrollan, para implementar la estrategia de ordenamiento del territorio distrital, de la siguiente manera:

4.2.1. Meta.- Mejorar la integración de los barrios con las centralidades e integrar las centralidades con el Sistema de Transporte Público

Estas metas del Plan de Desarrollo y los logros alcanzados por el Instituto en cuanto a la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia y local, aportan al cumplimiento de la política de hábitat y seguridad hu-

mana del POT, en la medida en que uno de los componentes del hábitat es la oferta de movilidad, en especial la movilidad local y de espacio público, así como la construcción de troncales y la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías de la malla vial arterial, que facilitan la movilidad de mediana y larga distancia articulando la escala zonal con la escala urbana.

Adicionalmente, estas metas apoyan la política de competitividad, en tanto que se insertan en una de las directrices definidas para el logro de sus objetivos, que es *“Fortalecer el centro para el intercambio en sus distintos escalas y niveles y a las centralidades como espacios de atención en la escala zonal de bienes y servicios distintos a los del centro tradicional-regional para integrar y cohesionar las comunidades en esta escala”*.

Por medio del aporte del Instituto a la formulación de la Operación Nuevo Usme, que proveerá soluciones de vivienda a trescientos mil habitantes aproximadamente, liderada y formulada por el Distrito Capital, se apoya otro de los objetivos de la política de hábitat y seguridad humana, que es *“Promover la urbanización legal mediante acciones preventivas orientadas a ofrecer alternativas económicas viables que compitan con la oferta ilegal de vivienda en la red de ciudades con base en el ahorro derivado por la reducción de los costos de la legalización y del mejoramiento integral de barrios en zonas no propicias para la urbanización”*.

A través de la gestión sobre los modelos de priorización de las acciones requeridas por malla vial local e intermedia, para excluir las vías que son responsabilidad de los urbanizadores, y de la participación del Instituto en el Comité Distrital de Planes Parciales, se apoya otro de los objetivos de la política de Hábitat y seguridad Humana que consiste en *“Lograr la equidad entre urbanizadores y constructores, compradores de vivienda y la ciudadanía mediante la distribución de las cargas y beneficios del ordenamiento para reducir el monto de inversión pública destinada al mejoramiento integral de barrios de origen ilegal”*.

4.2.2. Meta.- Integrar el transporte masivo con el espacio público, conectar el área rural con la urbana y la ciudad con la región

Estas son metas del Plan de Desarrollo dentro de las cuales se insertan las acciones realizadas por el Instituto que constituyen aportes sustanciales al cumplimiento de la política de movilidad del POT, que en términos generales está orientada a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial y de transporte *“con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales”*.

Adicionalmente, *integrar el transporte masivo con el espacio público* es una meta orientada al cumplimiento de la política sobre recuperación y manejo del espacio público del POT, que se basa en la *“generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento económico”*, en el marco de los principios que orientan el Plan Maestro de Espacio Público.

Conectar el área rural con la urbana es una meta del Plan de Desarrollo que apunta a la implementación de las Políticas para el Área Rural, en especial a la búsqueda de la *“integración de manera funcional, económica y social del territorio rural a la Región Bogotá-Cundinamarca y al área urbana del Distrito Capital, preservando su riqueza natural y aprovechando sus oportunidades y potencialidades”*; esta política del POT ve el territorio rural del Distrito

como un espacio fundamental, no sólo para la sostenibilidad del área urbana hacia el futuro dada la oferta ambiental existente allí, sino también para la articulación con la región en términos de gobernabilidad y seguridad alimentaria. Es importante anotar aquí, que una de las acciones previstas por el POT para la aplicación de esta política para el suelo rural del Distrito Capital, es el mejoramiento de la conectividad entre los centros poblados rurales y el área urbana de Bogotá como nodo de la red de ciudades, entre los cuales se encuentran Pasquilla, Nazareth, Betania y San Juan, el primero de ellos en Ciudad Bolívar y los siguientes en Sumapaz.

Conectar la ciudad con la región se suma a la aplicación de la política de competitividad de Bogotá que, entre otros, tiene el objeto de consolidar las ventajas económicas, sociales y tecnológicas del Distrito Capital y mejorar su posición en el comercio internacional, a lo cual contribuye el fortalecimiento de la capacidad de su infraestructura.

Esta meta se suma también a la aplicación de las políticas regionales del POT, en especial hacia la construcción compartida de la región Bogotá Cundinamarca que implica diversas acciones sobre el subsistema vial, del cual las vías de conexión nacional y regional son las más importantes; trabajar sobre éstas vías apoya la constitución de Bogotá como nodo central de la red de ciudades de Bogotá Cundinamarca y otras ciudades con las cuales se requiera una eficiente conexión física, con el objeto de garantizar la sostenibilidad de la región en conjunto, en los aspectos de seguridad humana, alimentaria, ambiental y económica.

Adicionalmente, esta meta es parte de las acciones requeridas para el desarrollo de la política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión, ya que ésta se enfoca en promover la participación del territorio rural en la red de ciudades interdependientes de la región, desarrollando las vías principales de conexión con las regiones circundantes.

Finalmente, todas las metas del Plan de Desarrollo, dentro de las cuales se inserta la operación del Instituto, contribuyen a la aplicación de la política ambiental del POT, puesto que en ellas se involucra el mejoramiento de los comportamientos individuales y apuntan a la construc-

ción de una cultura de sostenibilidad ambiental, a través de los Planes de Manejo Ambiental que incluyen todos los diseños contratados y los PiPMA, Planes de Implementación y Manejo Ambiental, en todas obras ejecutadas por el Instituto.

5

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y GESTIÓN CONJUNTA

Generar compromiso social y confianza para avanzar con la ejecución de proyectos de infraestructura física, acciones de mantenimiento y mejoramiento llevan al Instituto a incluir en sus proyectos y programas la participación de la ciudadanía y lograr mediante mecanismos el concurso de otros actores sociales. A continuación se presentan los mecanismos dispuestos para ello.

5.1. PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CORRESPONSABILIDAD

La innegable realidad de la Administración Distrital de “*construir obras de infraestructura sobre una ciudad ya construida*”, para realizar la adecuada ejecución de los proyectos, impone como condición considerar las circunstancias sociales y económicas de aquellos habitantes afectados por la obras del Instituto.

Por esta razón, el Instituto a través de la Oficina de Gestión Social se encarga de realizar la inter-

locución con la ciudadanía en torno a los diferentes proyectos viales y obras de espacio público que se desarrollan en la ciudad, así como de adelantar las acciones de acompañamiento social durante la ejecución de las obras tanto con la población que permanece aledaña en la zona, como con la población que se debe desplazar involuntariamente a causa de las mismas.

Para lograr estos objetivos, el Instituto utiliza las siguientes estrategias:

5.1.1. Gestión social en la adquisición de predios

Atiende la población que se debe trasladar a causa de la adquisición de los predios requeridos para la ejecución de las obras de infraestructura vial y de espacio público.

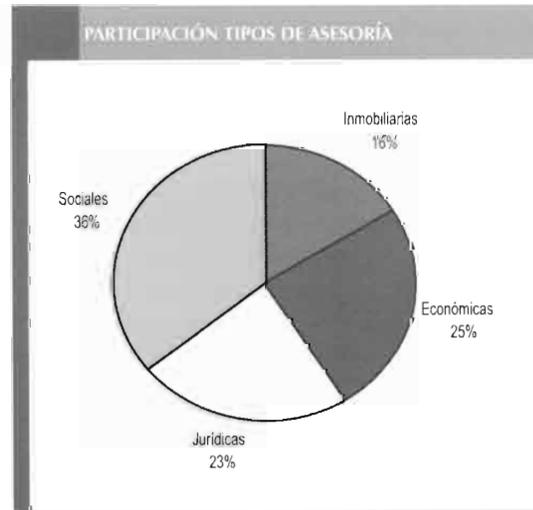
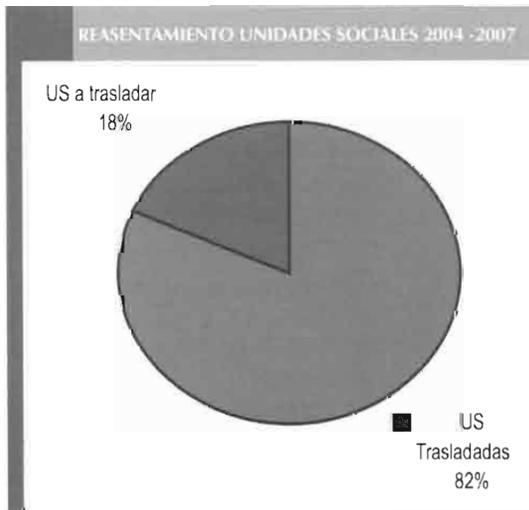
Su finalidad es elaborar procesos de reasentamiento con la población que se encuentra involuntariamente en esta situación, para lo cual establece como herramienta eficaz para adelantar con la población desplazada los *planes de*

gestión social con dos componentes: *acompañamiento social y reconocimiento económico* (compensación). Estos planes son formulados con base en censos poblacionales, diagnósticos socioeconómicos y una evaluación de impactos; tanto el plan de gestión social como estos

productos sociales son elaborados por empresas consultoras en la etapa de estudios y diseños.

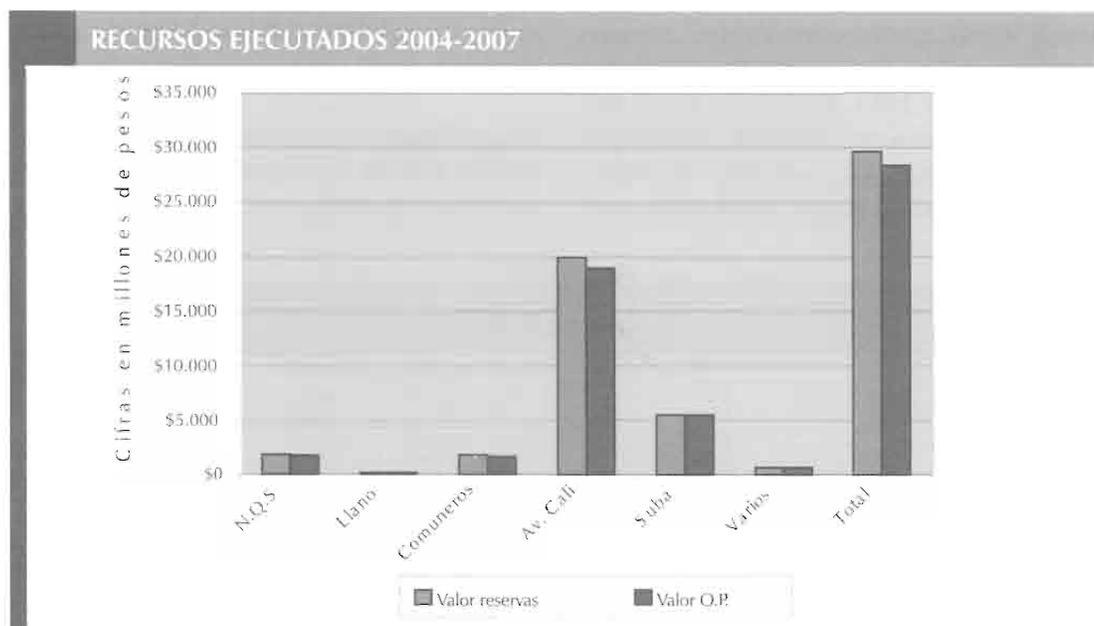
El consolidado de la atención de las unidades sociales durante el periodo 2004-2007 se presenta en el siguiente cuadro.

CONSOLIDADO ATENCIÓN UNIDADES SOCIALES 2004 - 2007							
	NQS	LLANO	COMUNEROS	AV. CALI	SUBA	VARIOS	TOTAL
Unidades Sociales	2.142	378	784	1.801	1.280	147	5.732
Unidades Sociales trasladadas	352	286	771	1.775	668	137	4.689
Asesorías Inmobiliarias	1.165	373	1.157	1.620	2.604	476	7.395
Asesorías Económicas	3.735	305	12	2.072	2.652	2.752	11.528
Asesorías Jurídicas	2.191	370	1.726	1.789	3.874	596	10.546
Asesorías Sociales	5.228	2.230	1.578	4.200	1.638	1.356	16.410
Total Asesorías	12.319	3.258	4.473	9.681	10.768	5.380	45.879
% Unid. Sociales Trasladas	74,61%	75,66%	98,34%	98,56%	67,81%	39,48%	81,80%
% Asesorías Inmobiliarias	9,46%	11,45%	25,87%	16,73%	24,18%	8,85%	16,12%
% Asesorías Económicas	30,32%	9,36%	0,27%	21,40%	24,63%	51,15%	25,13%
% Asesorías Jurídicas	17,79%	11,36%	38,59%	18,48%	35,98%	11,08%	22,99%
% Asesorías Sociales	42,44%	67,83%	35,28%	43,38%	15,21%	28,92%	35,27%



RECURSOS EJECUTADOS 2004-2007						
Proyecto	Procesos	Reservas	Valor reservas	No. O.P.	Valor O.P.	
N.Q.S.	719	634	\$1.750	598	\$1.700	
Llano	105	52	\$130	36	\$110	
Comuneros	469	453	\$1.730	414	\$1.590	
Av. Cali	2.528	2.324	\$19.940	1.256	\$18.920	
Suba	1.049	897	\$5.430	641	\$5.430	
Varios	210	204	\$630	191	\$600	
Total	5.080	4.564	\$29.610	3.136	\$28.350	

Cifras en millones de pesos



5.1.2. Gestión social en la ejecución de obra

Constituye una herramienta que facilita el acercamiento entre los ciudadanos y el Instituto; fortalece en los ciudadanos la comprensión de la gestión pública; facilita el conocimiento de la gestión del Distrito, específicamente del IDU, reconociendo los determinantes que rigen la acción del Instituto, y promueve la sostenibilidad de los proyectos.

La gestión social en obra, que se plantea y ejecuta desde el IDU, es un aporte significativo a la construcción de ciudad y ciudadanía. A través de ella se identifican los posibles impactos sociales que puede ocasionar la ejecución de un proyecto, y con base en esa identificación se generan mecanismos para prever y mitigar los impactos sociales negativos y potenciar los positivos.

En los pliegos de condiciones, que hacen parte integral de los contratos de obra, se incluye el Plan de Gestión Social que debe implementar cada contratista, bajo la verificación,

concepto y seguimiento de la interventoría y el acompañamiento y asesoría de parte de los profesionales de gestión social del Instituto. El Plan de Gestión Social es un instrumento tendiente a garantizar que las comunidades conozcan, analicen, participen y hagan seguimiento a los proyectos adelantados por el IDU, y a identificar y generar estrategias para mitigar los impactos generados por los mismos.

A. PROYECTOS CON APOYO DE GESTIÓN SOCIAL

En el periodo 2004–2007 (a septiembre 30), se han asistido socialmente en promedio 202 proyectos por año.

AÑO	2004	2005	2006	2007
No. proyectos	172	194	207	234

B. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LOS PLANES DE GESTIÓN SOCIAL EN OBRA

En desarrollo de los planes de gestión social propio de los 807 proyectos cubiertos en el periodo, se destacan a continuación logros específicos, indicativos de la consolidación de la gestión social en obra.

Instalación de Puntos CREA

El Punto CREA, “Centro de Reunión, Encuentro y Atención en Obra”, es un lugar (oficina) ubicada sobre el eje del proyecto, con un aviso visible a los transeúntes en el cual se brinda información sobre el proyecto a la comunidad que lo solicite. Recepciona las inquietudes, solicitudes, quejas y reclamos. En el periodo 2004-2007, se han instalado 690 puntos CREA, según la distribución anual que se indica a continuación.

AÑO	2004	2005	2006	2007
PUNTOS CREA	132	167	188	203

Conformación de Comités CREA

El Comité CREA es un espacio de participación ciudadana en torno a los proyectos de infraestructura, conformado por líderes comunitarios o ciudadanos residentes en el área de influencia del proyecto. Opera a través de encuentros periódicos del comité con el contratista y el interventor de las obras, para identificar avances, problemáticas y alternativas de solución, y generar corresponsabilidad con la comunidad, en jornadas de capacitación con metodología participativa sobre espacio público y sostenibilidad.

A continuación se registra el número de Comités CREA conformados en el transcurso del periodo 2004-2007.

AÑO	2004	2005	2006	2007
COMITÉS CREA	163	122	109	146

Reuniones con comunidad

Se realizan con el ánimo de informar sobre los avances de los proyectos en las diferentes etapas y recoger y canalizar las inquietudes y observaciones de los ciudadanos y comunidades. En el periodo 2004–2007 se realizaron 5.159 reuniones, así:

AÑO	2004	2005	2006	2007
Reuniones con la comunidad	2.390	1.648	421	700

Talleres de sostenibilidad

Son talleres con la comunidad en los que se reconocen los elementos del espacio público, la normatividad relacionada con su cuidado, uso y disfrute y los compromisos ciudadanos para con ello. En el periodo 2004-2007 se han llevado a cabo 1.109 talleres, algunos de ellos en colegios.

AÑO	2004	2005	2006	2007
Talleres de sostenibilidad	502	348	98	161

Generación de empleo en mano de obra no calificada de las localidades de influencia directa de los proyectos y localidades aledañas a los mismos

En el componente de gestión social, propio de los pliegos de condiciones, se ha integrado la obligación al contratista de vincular habitantes de la localidad, como mano de obra no calificada, en un porcentaje mínimo del personal requerido, el cual varía entre 20% y 70%, dependiendo el tipo de proyecto.

NÚMERO DE EMPLEADOS DIRECTOS GENERADOS				
MANO DE OBRA CONTRATADA			PROMEDIO CONTRATOS	AÑO
TOTAL EMPLEO GENERADO	MANO DE OBRA NO CALIFICADA	MANO DE OBRA CALIFICADA		
202.764	87.158	115.606	122	2004
242.812	104.178	138.634	149	2005
120.274	66.280	53.994	188	2006
52.835	33.055	19.584	205	2007
618.685	290.671	327.818		

CUMPLIMIENTO OBLIGACIÓN CONTRACTUAL IDU		PROMEDIO CONTRATOS	AÑO
% PROMEDIO REQUERIDO PLIEGOS	% PROMEDIO MENSUAL CUMPLIMIENTO OBLIGACIÓN		
63,57	296,69	122	2004
44,48	157,4	149	2005
45,61	111,75	188	2006
49,14	80,85	205	2007
50,7	161,6725		

La obligatoriedad de la ejecución de las actividades de gestión social a los contratistas del Instituto, permitió que durante el periodo 2004-

2007 se propiciaran espacios para ejercer el control social por parte de la ciudadanía, así:

NÚMERO DE PERSONAS QUE ASISTIERON A LAS REUNIONES PARA INFORMAR SOBRE EL INICIO, AVANCE Y FINALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS				
ASISTENTES REUNIONES COMUNIDAD	2004	2005	2006	2007
	ND	7.405	7.834	9.517

Para el año 2005 solo se dispone de información a partir del mes de julio.

NÚMERO DE PERSONAS QUE CONFORMARON COMITÉS CREA				
CONFORMACIÓN COMITÉS CREA	2004	2005	2006	2007
	ND	2.382	1.009	1.009

Para el año 2005 solo se dispone de información a partir del mes de julio.

Número de quejas o solicitudes interpuestas en los puntos CREA que fueron resueltas directamente en el área de influencia de los proyectos, evitando el desplazamiento de los ciudadanos hasta el Instituto.

QUEJAS ATENDIDAS	2004	2005	2006	2007
	ND	1.951	4.165	3.016

Para el año 2005 solo se dispone de información a partir del mes de julio.

5.1.3. Participación ciudadana

El Instituto creó en el año 2006 el área de participación ciudadana en la Oficina de Gestión Social, con el fin de implementar las políticas públicas establecidas en el Distrito para garantizar el ejercicio de los derechos económicos, sociales y culturales de los distintos grupos poblacionales, así como para promover y apoyar las iniciativas de la comunidad, referidas a la gestión de las obras de infraestructura urbana.

El grupo de participación ciudadana participa en el Sistema Distrital de Participación que está en proceso de definición en el Distrito, cuyo objetivo es el desarrollo y adaptación institucional de las políticas de participación expresadas en el Plan de Desarrollo y coordinadas por el Instituto de Acción Comunal y Participación Ciudadana.

El área de participación tiene dos objetivos dentro de los cuales ha desarrollado actividades específicas a lo largo del 2007; ellos son:

A. CONTROL SOCIAL A LAS OBRAS POR VALORIZACIÓN

Con el objetivo de promocionar el control social a la gestión de las obras de infraestructura urbana que el Instituto debe construir por valorización (Acuerdo 180 de 2005), en coordinación con el Instituto de Recreación y Deporte –IDRD–, se diseñó el *Plan de Veedurías Ciudadanas*, como

hoja de ruta que orienta las actividades institucionales dirigidas a promover, apoyar y facilitar la vigilancia y el control social sobre las obras de valorización mediante una preparación interna que permita atender las solicitudes y los requerimientos de los ciudadanos con eficiencia, oportunidad y celeridad.

El plan contempla los aspectos principales de la Ley 850 del 2005, que ordena a las entidades apoyar y promover la conformación de veedurías ciudadanas.

B. DESARROLLO DE LAS POLÍTICAS DISTRITALES

Con el fin de implementar al interior del Instituto las políticas públicas de participación establecidas por el Distrito y ser parte de los procesos y actividades de participación del Distrito.

5.2. PROCESOS DE PARTICIPACIÓN – GESTIÓN CONJUNTA

5.2.1. Gerencia Unidad Ejecutiva de Localidades - UEL

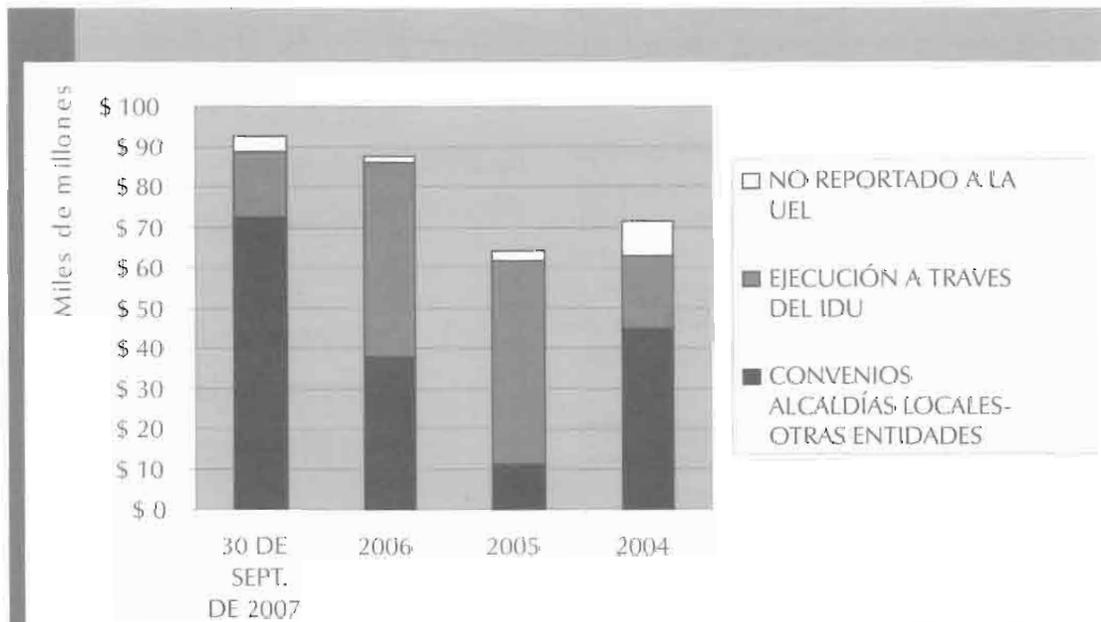
La Unidad Ejecutiva de Localidades –UEL– se encarga de trabajar con las localidades desarrollando procesos de contratación eficientes, que garanticen el buen uso de los Fondos de Desarrollo Local. La Unidad es una dependencia del Instituto que asesora técnica y legalmente a las localidades en la formulación de proyectos de inversión en infraestructura vial, de espacio público y de obras de mitigación de emergencia en infraestructura, y que establece a su vez

la viabilidad de los proyectos, de tal forma que éstos obedezcan a una prioridad de inversión contemplada dentro del marco del plan de desarrollo local. Apoyados en la estructura técnica del Instituto coordina de manera integral el desarrollo de los diferentes proyectos y ejecuta según el mecanismo utilizado en los contratos de obras.

En este proceso de contratación se han combinado recursos del Instituto con aquellos provenientes del Fondo de Desarrollo Local, cofinanciando inversiones específicas a través de convenios entre la Localidad y el Instituto en el marco de programas de mantenimiento vial, sobre corredores de movilidad local y de mantenimiento y recuperación del espacio público.

INVERSIÓN DE LOS RECURSOS DE LOS FONDOS DE DESARROLLO LOCAL POR VIGENCIA				
VIGENCIA	30 DE SEP DE 2007	2006	2005	2004
PRÉSUUESTO FDL INVERSIÓN INFRAESTRUCTURA VIAL	\$ 92.609	\$ 87.337	\$ 64.051	\$ 71.467
CONVENIOS ALCALDÍAS LOCALES -OTRAS ENTIDADES	\$ 72.471	\$ 37.748	\$ 11.115	\$ 44.597
EJECUCIÓN A TRAVÉS DEL IDU	\$ 16.220	\$ 48.114	\$ 50.605	\$ 18.243

Cifras en millones de pesos.



5.2.2. Programa Obra por tu lugar

Atraer capital privado y facilitar las condiciones para que terceros inviertan recursos, financien y/o ejecuten obras de infraestructura, ha sido de especial interés del Instituto. Esta posibilidad se concreta a través del programa Obra por tu lugar, que se soporta en el artículo 126 de la Ley 388 de 1997, que ordena y permite ejecutar una obra pública, cuando sea solici-

tada por el 55% de los propietarios de predios o unidades habitacionales beneficiadas por la obra, o sea requerida por la Junta de Acción Comunal.

El programa se creó en el año de 1998. En el periodo 2004-2007 se han ejecutado los siguientes proyectos:

No	PROYECTO	VALOR OBRA	LOCALIDAD	APORTE
2	Campiña de Suba: andenes	\$47	Suba	100% comunidad
3	Las Nieves: plazoleta	\$495	Santa Fe	100% comunidad
5	Zona Rosa: andenes	\$67	Chapinero	100% comunidad
6	Universidad Católica: andenes	\$225	Teusaquillo	100% comunidad
7	Zona Rosa II: Calle 82: andenes	\$113	Chapinero	100% comunidad
8	Calle del Sol: andenes	\$98	Chapinero	100% comunidad
9	San José de Bavaria: construcción de vías	\$271	Suba	100% comunidad
10	Zona Rosa III: andenes	\$72	Chapinero	100% comunidad
TOTAL PROYECTOS		\$4.398		

Cifras en millones de pesos.

5.2.3. Convenios de asociación con el sector privado

El Instituto implementó un procedimiento por el cual se posibilita al sector privado la intervención de la infraestructura urbana de un sector, a través de la suscripción de convenios de co-

operación o asociación, con el propósito básico de realizar el mantenimiento o rehabilitación de vías específicas, normalmente pertenecientes a la malla vial local, que afectan la movilidad.

CONVENIOS CON PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO				
Los convenios de cooperación no causan erogación a cargo del IDU, ya que solo constituyen obligaciones de hacer. Los costos derivados de la ejecución de convenio de cooperación, generados por la realización de los estudios, diseños y ejecución de las obra que resulten viables, son asumidos por el particular.				
No.	CONVENIO No.	TÍTULO	OBJETO DEL CONVENIO	VALOR CONVENIOS
1	033/2004	GRAN ESTACIÓN CENTRO COMERCIAL	Realizar los estudios y diseños y construcción de la viabilidad planteada en el estudio de tránsito aprobada por el DAPD, necesaria para el adecuado desempeño en la construcción del centro comercial	\$.
2	058/2005	PORTAL DE LA 80	Ejecución del puente peatonal conector del segundo piso del Centro Comercial Portal de la 80	\$78.
3	006/2005	UNICENTRO	Estudios, diseños y construcción del separador central de la carrera 15 entre calles 122 y 127, y estudios y diseños de los andenes de la carrera 15 entre calles 122 y 127, ambos costados.	\$28.
4	004/2006	ASOPAR	Aunar esfuerzos técnicos, económicos y administrativos entre las partes para realizar las obras de mantenimiento de la carrera 56 entre las calles 19 y 22 y la cl 19 entre las calles. 50 y 56	\$10
5	007/2006	CONSTRUCORA HAYUELOS	Aunar esfuerzos técnicos entre las partes, para que de forma coordinada los Hayuelos S.A. realice a su cargo en una primera fase, los estudios y diseños incluida una etapa de factibilidad y una segunda fase la construcción de las obras definidas en el plan de implantación del Centro Comercial Hayuelos, ubicado en la localidad de Fontibón adoptado a través de la resolución 236 del 21 de junio de 2002, expedida por el DAPD.	\$5.33.
6	009/2007	PORTALES URBANOS	Realizar los diagnósticos de vías y posteriormente, de ser viable, la ejecución de las obras que se deriven de éstos, que garanticen el buen funcionamiento del tráfico.	\$12.
7	011/2007	CONSTRUCTORA FAGALA	Realizar el mantenimiento y/o rehabilitación, que garantice el buen funcionamiento del tráfico en los segmentos viales que comprenden la diagonal 68B Sur entre la transversal 35 y la calle 68 Sur, barrio J Rondón y Candelaria la Nueva, donde el IDU y el FDL de Ciudad Bolívar por medio del convenio de cofinanciación 041 de 2005 y Fagala LTDA, realizan conjuntamente los esfuerzos financieros y técnicos para adelantar dichas labores.	\$17.
VALOR TOTAL				\$6,812

Cifras en millones de pesos.

El Instituto a través de convenios de esta índole, atrajo la inversión privada para obra pública por la suma de \$6.812 millones, destinada a diferentes proyectos de espacio público, puentes peatonales, vehiculares y vías. La magnitud de dicha inversión es indicativa del potencial de alianzas de esta índole.

financiar a monto agotable estudios de prefactibilidad y diseños que se requieran, con el fin de apoyar iniciativas privadas para adelantar proyectos, y responder con mayor celeridad frente a la demanda de asistencia técnica que permita determinar la viabilidad de tales proyectos.

En el último trimestre del año 2007, el Instituto contrató una consultoría que implica una inversión de 640 millones de pesos para

A continuación se relacionan los proyectos que se encuentran actualmente en fase de prefactibilidad y diagnóstico.

CONVENIOS CON PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO	
SOLICITANTE DEL CONVENIO	ESTADO DEL PROYECTO
1 UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Construcción del proyecto en la calle 19 A y carrera 1 Este, y la Carrera 1 E entre calles 19 A y eje ambiental.	Elaboración del minuta
2 CALLE DE LA CULTURA. El proyecto comprende la ampliación y mejoramiento del espacio público existente con la adecuación y reconstrucción de la calzada vehicular actual al nivel de andenes en carrera 14 desde la calle 85 a la calle 86, convirtiéndose en vehicular restringida	Se concluyeron los trámites ante la SDP para el cambio de uso de la vía. La comunidad en este momento reúne los recursos para su financiación.
3 PORTALES URBANOS Rehabilitación vial de la calle 8 sur desde la carrera 71 hasta la carrera 71 C con un área de intervención de 1.591,00 m ²	Presento EYD, los cuales se están revisando en la STED
PROYECTO INGEURBE Construcción vial del proyecto en el barrio La castellana complemento a la licencia de intervención y ocupación del espacio público No. 00076 de 5 de septiembre de 2006, ubicado en la calle 89 No. 34-15.	Elaboración del minuta
5 PROYECTO HOLCIM DE COLOMBIA - LIME LTDA. Las empresas Holcim Colombia Ltda. y LIME - Limpieza Metropolitana S.A. ESP están interesadas en rehabilitar los segmentos viales correspondientes a los accesos de las empresas, en la carrera 62 entre la diagonal 16 hasta la calle 23 y desde la carrera 62 hasta el límite con el predio de ferrocarriles nacionales.	El IDU, se encuentra a la espera del análisis con la caracterización del tráfico de acuerdo con el daño que se genere en el pavimento por cada tipo de vehículo y empresa participante y/o usuarios de la vía.
6 CNV CONSTRUCCIONES	Prefactibilidad
7 OSFINAS Y CÍA. S.A	Prefactibilidad
8 GRADECO Construcciones & Cía. Ltda.	Prefactibilidad
9 UNIVERSIDAD DEL ROSARIO	Prefactibilidad

6

GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

De acuerdo con las políticas para una gestión pública humana del Plan Distrital de Desarrollo, la gestión administrativa y financiera del Instituto, apoyada en el programa de Administración Moderna y Humana, se ha preocupado por adecuar la estructura administrativa, fortalecer la capacidad operativa, propiciar el crecimiento de ingresos y una eficiente planeación fiscal y financiera.

6.1.

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

6.1.1. Estructura administrativa

El Instituto expidió las Resoluciones 13 y 14 del 2005, estableciendo en la primera de ellas la estructura organizacional del Instituto y las funciones de las dependencias. En la Resolución 14 de 2005 adoptó el sistema de nomenclatura y clasificación de empleos y su escala salarial.

La nueva ley de carrera administrativa, Ley 909 del 2004, planteó un gran reto para las entidades públicas, dado su impacto en la administración de personal y las varias acciones que fue necesario desarrollar para ajustar las plantas de personal a la nueva nomenclatura, la definición

de competencias laborales, la redefinición del perfil de los cargos y la coordinación para suministrar la información requerida por la Comisión Nacional del Servicio Civil, encargada de administrar y vigilar la carrera administrativa.

En consonancia con lo anterior, mediante Resolución 7253 de 26 de octubre del 2005, el Instituto adoptó el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos que conforman el Plan Anual de Vacantes, que se complementa mediante Resolución 1247 de 9 de marzo del 2006, donde se establecen las funciones y competencias comportamentales para los 466 cargos que actualmente existen en la planta del Instituto.

La importancia de este manual radica en que constituye referente básico para la gran convocatoria que el Estado colombiano se encuentra realizando, a través de la Comisión Nacional del Servicio Civil, con el fin de llenar las vacantes que a título provisional o en encargo desempeñan los funcionarios, en todas las entidades públicas.

6.1.2. Recurso humano

Con el propósito de fortalecer el desarrollo del talento humano y elevar los niveles de eficiencia, satisfacción, compromiso y motivación de los

empleados, se mantuvieron y mejoraron estrategias que propenden por el mejoramiento de la calidad de vida laboral, desarrollando sus capacidades, destrezas, habilidades, valores y competencias fundamentales con miras a propiciar su eficacia personal, grupal y organizacional.

Para tal efecto en el periodo 2004-2007 se realizaron, entre otros, programas como: a) Bienestar; b) Capacitación; c) Evaluación de desempeño laboral; d) Incentivos, destinados a motivar el desempeño eficaz y el compromiso de sus empleados, a través de los cuales se hacen reconocimientos al mejor funcionario de carrera y por niveles jerárquicos, equipos de mejoramiento, patrocinio a la educación formal y al mejor gerente público. e) Salud ocupacional, frente de gestión en el cual se destaca la conformación formal del Comité de Emergencias, elaboración de inventario de documentación con los requerimientos de la norma OHSAS 18001 y la realización anual de la “Semana de la Salud”, que ya cuenta con reconocimiento significativo a nivel distrital.

6.1.3. Fortalecimiento institucional

Con el propósito de fortalecer la capacidad institucional para el cumplimiento de los objetivos misionales de la Institución, durante el periodo 2004-2007, además de la consolidación de la plataforma estratégica que le permite al Instituto evaluar el desempeño y la contribución de cada una de las áreas al cumplimiento de los objetivos corporativos, se han adoptado modelos de autorregulación y de sistemas de calidad de acuerdo con normas de calidad estandarizadas.

A. MODELO ESTÁNDAR DE CONTROL INTERNO MECI 1000:2005

Mediante el Decreto 1599 de 2005 se adopta el Modelo Estándar de Control Interno –MECI– para el Estado colombiano, el cual determina las generalidades y la estructura necesaria para es-

tablecer, documentar, implementar y mantener un Sistema de Control Interno en las entidades y agentes obligados, conforme el artículo 5 de la Ley 783 de 1993. El MECI se ha formulado con el propósito de que las entidades del Estado puedan mejorar su desempeño institucional mediante el fortalecimiento del control y de los procesos de evaluación que debe llevar a cabo la Oficina de Control Interno.

Mediante Resolución No. 6977 del 19 de diciembre de 2006 “adopta el Sistema de Gestión de Calidad y se crea el Comité de Gestión de la Calidad y Control Interno del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU”.

Así mismo, dando cumplimiento a la Circular 018 del 21 de junio de 2006, expedida por la Veeduría Distrital y la Secretaría General de la Alcaldía Mayor, se integró el desarrollo del Sistema de Gestión de Calidad y el Modelo Estándar de Control Interno.

De los tres componentes que conforman el MECI se han trabajado los siguientes elementos con sus productos resultantes: código de ética alineado al principio de transparencia; desarrollo del talento humano; estilos de dirección; planes y programas alineados a política de calidad, planificación y objetivos de la calidad; modelo de operación por procesos; estructura organizacional; procedimientos, controles y manual de procedimientos; sistemas de información; comunicación organizacional, y normograma alineado a los requisitos de la NTCGP 1000:2004.

B. SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD SGC NTC:GP 1000-2004

Mediante el Acuerdo 122 de 2004 se adoptó para el Distrito Capital el Sistema de Gestión de Calidad –SGC–, creado por medio de la Ley 872 de 2003. El SGC se aplica a todas las entidades distritales del nivel central y descentralizado, a las entidades que prestan servicios públicos domiciliarios y no domiciliarios de naturaleza pública o a las privadas concesionarias del Estado.

El Sistema de Gestión de Calidad –SGC– es una herramienta de gestión sistemática, que permite dirigir y evaluar el desempeño institucional, en términos de calidad y satisfacción social, por lo cual está contemplado como parte de los objetivos estratégicos del Instituto. El Sistema de Gestión de Calidad y el modelo estándar de control interno son complementarios, por lo tanto los productos y el avance por elemento están alineados, como se presentó en los avances del MECI.

C. PROYECTO DE GESTIÓN DOCUMENTAL

Desde el año 2004 se acometió este proyecto, el cual pretende actualizar los procesos de manejo y archivo de documentos mediante actividades de aplicación de las Tablas de Retención Documental, centralización de archivos de gestión y capacitación a funcionarios y contratistas en temas archivísticos, se han desarrollado durante los años 2004 a 2007 las siguientes actividades:

DESCRIPCIÓN	2004	2005	2006	2007 PROYECTADO A DIC. 31
Total documentos procesados	100.035	150.000	226.065	960.000
Total cajas, rollos de microfilmes, cassetes, microfichas con documentos en bodega de archivo	19.530	22.614	27.393	40.563
Total folios microfilmados	3.700.000	5.700.000	4.240.566	0
Total documentos consultados y prestados	45.325	57.713	97.757	123.716

Como herramienta fundamental para el manejo de documentos, en el año 2007 se adoptó el programa ORFEO como una solución integral de gestión documental para el Instituto, que permitiera cumplir con las directivas impartidas en ese sentido por el Instituto, el Archivo de Bogotá y el Archivo General de la Nación (AGN), con el fin de satisfacer las necesidades funcionales de correspondencia y archivo requeridas tanto por usuarios internos como externos. En la actualidad, el programa ORFEO se encuentra en la etapa de capacitación a funcionarios y contratistas en el manejo del *software* aplicable.

D. PLAN DE CONTRATACIÓN PARA EL AÑO 2008

Teniendo en cuenta el grupo de 922 contratistas de que dispone el Instituto, está vinculado a través de un contrato de prestación de servicios que culmina, en su mayoría, a más tardar el 28 de febrero de 2008, en el último bimestre del año 2007 se acomete la preparación del plan de contratación que se deja propuesto para el

Instituto. De esta manera, frente a la perspectiva que la nueva administración tenga del nivel de responsabilidades del Instituto para el próximo año, ésta deberá ajustar dicho plan e iniciar en consecuencia el proceso de contratación del personal externo que se vinculará por prestación de servicios, para asegurar la continuidad del apoyo técnico requerido para sostener la dinámica de la gestión del Instituto, durante el año 2008.

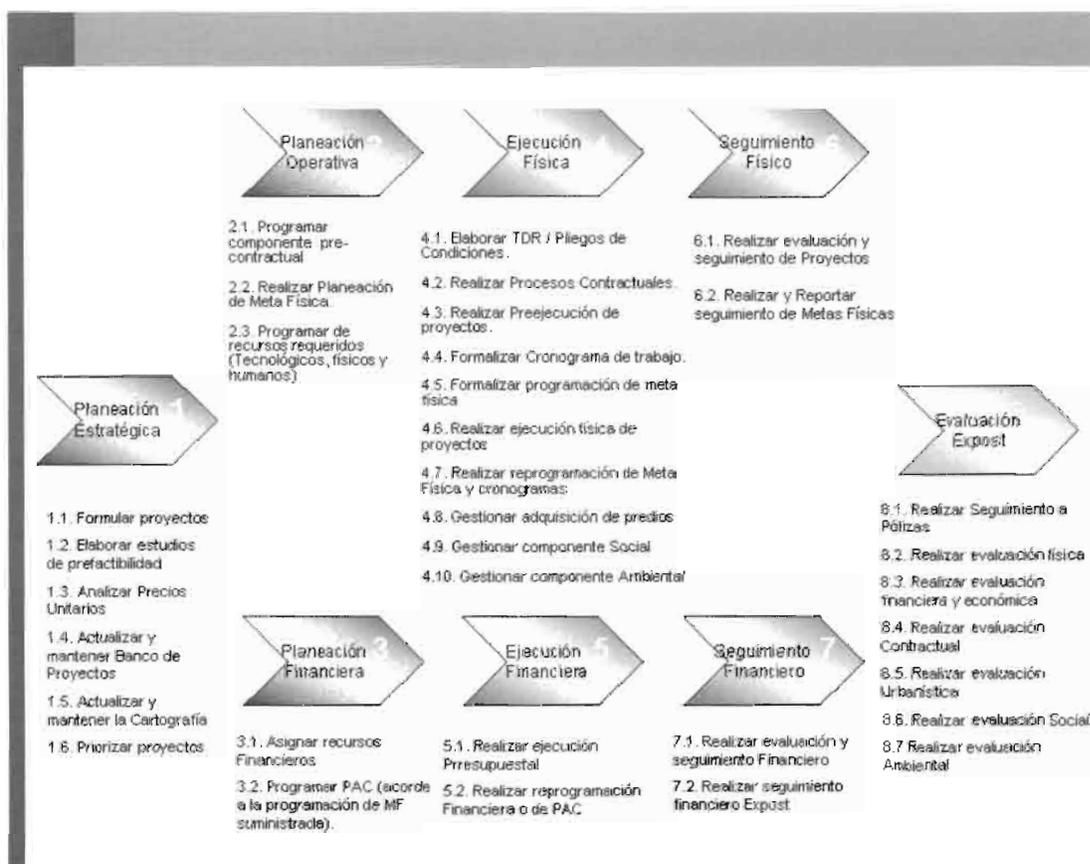
E. DESARROLLO DEL PROYECTO PISIS

El Instituto cuenta actualmente con 34 diferentes sistemas o programas informáticos (Stone, SIAC, Kactus, Segplan, entre otros) que no se encuentran integrados, lo que implica que la información esté desarticulada generando, en algunas ocasiones, inconvenientes de veracidad, eficacia y confiabilidad en la información requerida. A su vez, el Instituto adolece de un sistema de información que le permita controlar y administrar el ciclo total del desarrollo de los proyectos que acomete.

Por lo anterior, surgió la necesidad de buscar una solución que permita automatizar procesos de la gestión de los proyectos en el IDU, de forma tal que sea posible mantener información actualizada en todos los niveles y durante todas las etapas de los proyectos. De acá se originó el propósito de crear un gran proyecto tecnológico que reuniera la conceptualización de un sistema que integrara las bases de datos ya existentes y se desarrollaran aplicativos que soportarían procesos misionales que el Instituto no tiene sistematizados. Así, pues, se plantea tener un sistema misional donde se registrará, controlará y reportará la información que se genera durante toda la ejecución de un proyecto en el IDU. El trabajo se deberá desarrollar siguiendo los criterios y actividades de la metodología RUP, en la conceptualización de un sistema de información, bajo la cual se ha efectuado el levantamiento de los procesos de negocio que se buscan sistematizar a través del sistema, de conformidad con la cadena de valor misional del

Instituto, que se ilustra en el esquema adjunto. Esta cadena de valor comprende macroprocesos de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de la gestión por proyectos, enmarcados en componentes financieros, meta física y contractual. Con este trabajo se define la línea base del alcance del sistema en términos de macroprocesos para la administración de un proyecto en el Instituto.

Al concluir el año 2007, el Instituto habrá contratado la primera fase del sistema integrado de información PISIS, que integra los módulos de predios, gestión social y seguimiento de pólizas de estabilidad y calidad. A su vez, se ha completado el levantamiento del modelo del negocio y de las características funcionales, que han permitido conformar los términos de referencia requeridos para contratar en el año 2008 el resto de los componentes del sistema de información, para lo cual se han previsto 1.200 millones de pesos en el presupuesto de dicha vigencia.



6.2. GESTIÓN FINANCIERA

6.2.1. Vigencia 2004

El presupuesto definitivo de ingresos de la vigencia 2004 ascendió a la suma de \$352.1 mil millones, de los cuales se recaudaron

\$175.8 mil millones con un porcentaje de ejecución del 50%. Entre las cuentas principales se destacan los ingresos corrientes con una ejecución del 95% representado en \$53.2 mil millones y los recursos de capital con 99% equivalente a \$46.1 mil millones. El presupuesto de gastos para la vigencia 2004 por \$352.100 millones se ejecutó en un 86%, así:

Detalle	Presupuesto	Ejecución	% ejecución
Gastos	352.100	303.300	86
Gastos de funcionamiento	29.200	27.300	93
Servicio de la deuda	8.800	7.700	87
Inversión	314.000	268.300	85
Directa	260.200	239.800	92
Pasivos exigibles	53.800	28.500	53
Reservas presupuestales 2003	169.300	169.300	100

Cifras en millones de pesos.

La inversión directa del 2004 del Plan de Desarrollo, presenta una ejecución del 92%, representada primordialmente en proyectos como: desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local; desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la red de centralidades; infraestructura urbana integral para el transporte público - TransMilenio; gestión de actuaciones urbanísticas; infraestructura vial y de espacio público, y construcción de vías regionales.

el año 2005, para una ejecución definitiva de \$ 488.2 mil millones, es decir, el 99% del presupuesto total. El presupuesto de gastos para la vigencia 2005, era de \$491.500 millones de los cuales se ejecutó un 92%, así:

6.2.2. Vigencia 2005

El presupuesto definitivo de ingresos de la vigencia 2005 ascendió a la suma de \$491.5 mil millones, de los cuales se recibieron \$ 292.7 mil millones y se solicitó certificación de transferencias por la Administración Central por valor de \$ 195.5 mil millones las cuales financian compromisos adquiridos durante

Detalle	Presupuesto	Ejecución	% ejecución
Gastos	491.500	452.800	92
Gastos de funcionamiento	30.200	28.200	93
Servicio de la deuda	3.500	3.000	87
Inversión	457.800	421.700	92
Directa	320.900	314.400	98
Pasivos exigibles	74.700	45.800	61
Reservas presupuestales 2003	62.100	61.700	99

Cifras en millones de pesos.

La inversión directa del 2005, asociada al Plan de Desarrollo, presenta una ejecución del 98% representada primordialmente en los siguientes proyectos: Construcción de corredores de movilidad local; construcción de accesos a barrios y pavimentos locales en localidades de Bogotá; construcción del parque Tercer Milenio (etapa final); mantenimiento malla vial local a través de convenios suscritos con los FDL; mantenimiento de la malla vial arterial; compra de predios para construcción de la Avenida Ciudad de Cali; construcción e interventoría de la Avenida Ciudad de Cali; adquisición de predios para la Avenida Longitudinal de Occidente y rutas alimentadoras sistema TransMilenio.

6.2.3. Vigencia 2006

El presupuesto definitivo de ingresos de la vigencia 2006 ascendió a la suma de \$923.8 mil millones, de los cuales se recaudaron \$522.6 mil millones con ejecución del 57%. Entre las cuentas se destacan los ingresos corrientes con una ejecución del 80% representado en \$68.2 mil millones; las transferencias de la Nación con el 100% proyectado, es decir, se recaudaron \$17.8 mil millones y los recursos de capital con 93% equivalente a \$94.8 mil millones. El presupuesto de gastos para la vigencia 2006 por \$923.800 millones se ejecutó en un 84%, así:

Detalle	Presupuesto	Ejecución	% ejecución
Gastos	923.800	772.000	84%
Gastos de funcionamiento	31.000	29.300	94%
Servicio de la deuda	13.200	12.500	95%
Inversión	879.600	730.100	83%
Directa	618.300	555.000	90%
Pasivos exigibles	69.200	39.800	58%
Reservas presupuestales 2003	192.000	135.400	70%

Cifras en millones de pesos.

6.2.4. Vigencia 2007

La inversión directa del 2006 del Plan de Desarrollo presenta una ejecución del 90%, representada primordialmente en los siguientes proyectos: desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local; desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la red de centralidades; infraestructura urbana integral para el transporte público - TransMilenio; infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión de la ciudad; desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura rural, y construcción de vías regionales.

A septiembre de 2007, el presupuesto de ingresos asciende a la suma de \$1.493.9 mil millones, de los cuales se han recaudado \$381.3 mil millones con un porcentaje de ejecución del 26%. Entre las cuentas principales se destacan los ingresos corrientes con una ejecución del 9% representado en \$29.8 mil millones; las transferencias de la Administración Central con el 25% proyectado, es decir, se han recaudado \$216.4 mil millones y los recursos de capital con el 55% equivalente a \$135.1 mil millones. El presupuesto de gastos para la vigencia 2007 por \$1.493.900 millones se ha ejecutado en un 57%, así:

Detalle	Presupuesto	Ejecución	% ejecución
Gastos	1.493.900	856.900	57
Gastos de funcionamiento	38.100	24.600	65
Servicio de la deuda	12.500	10.200	82
Inversión	1.443.300	822.000	57
Directa	861.800	284.100	33
Pasivos exigibles	92.900	49.400	53
Reservas presupuestales 2003	488.600	488.600	100

Cifras en millones de pesos.

La inversión directa del 2007 del Plan de Desarrollo "Bogotá Sin Indiferencia: un compromiso contra la pobreza y la exclusión" presenta una ejecución del 33%, representada primordialmente en los siguientes proyectos: desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura local y rural; desarrollo y sostenibilidad de la infraestructura asociada a la red de centralidades; infraestructura urbana integral para el transporte público

- TransMilenio; infraestructura vial y de espacio público para zonas de expansión; construcción de vías regionales, y fortalecimiento institucional para el mejoramiento de la gestión del IDU.

En resumen, sin incluir pasivos exigibles, reservas ni servicio de duda, las asignaciones presupuestales del gasto para los cuatro años objeto de análisis se registran en el siguiente cuadro.

ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL				
	2004	2005	2006	2007
TOTAL	289.430	351.167	649.355	899.853
FUNCIONAMIENTO	29.205	30.283	31.039	38.053
INVERSIÓN	260.225	320.884	618.316	861.800

Cifras en millones de pesos.

En cuanto a la proyección para la vigencia 2008 se prevé un presupuesto de \$958.7 mil millones, distribuido así:

PROYECTO DE PRESUPUESTO 2008	
TOTAL	958.674
FUNCIONAMIENTO	36.370
INVERSION	922.304

Cifras en millones de pesos.

7

LA POSTA

7.1. PUESTA EN MARCHA DEL PROCESO DE VALORIZACIÓN DEL ACUERDO 180 DE 2005 Y DE LA EJECUCIÓN DE LA PRIMERA FASE DEL PLAN DE OBRAS

Después de diez años, la administración distrital obtuvo el apoyo del Concejo para adelantar el más ambicioso plan de obras a través de la contribución de valorización por beneficio local, por la suma de \$2.103.117.895.856. La gestión técnica del Instituto fue determinante para alcanzar este logro, que le ofrece a la ciudad la construcción en cuatro fases de 137 obras de infraestructura, cuyo alcance se establece a través del Acuerdo 180 de 2005, para ser ejecutado entre los años 2006 y 2015, y con las cuales se busca mejorar la conectividad y, por consiguiente, la productividad de Bogotá.

El plan de obras está distribuido en forma sucesiva en cuatro grupos de obras, así:

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	TOTAL
Vías	12	12	8	13	45
Intersecciones	6	4	9	7	26
Peatonales	13	9	4	5	31
Andenes	9	10			19
Parques	5	11			16
TOTAL	45	46	21	25	137

El Acuerdo 180 de 2005 acoge las conclusiones de estudios técnicos que contrató el Distrito referentes al planeamiento urbano para el manejo del espacio público, la utilización de las áreas urbanas, la simulación y definición de proyectos viales y urbanísticos futuros, las necesidades de movilidad y la reestructuración del sistema de transporte público colectivo en la ciudad. En consecuencia, la selección de las obras se hizo con fundamento en necesidades de conectividad, descongestión, disminución de los tiempos de viajes y optimización de la red que tiene la ciudad.

Los parques fueron definidos por el Instituto Distrital de Recreación y Deportes que se encargará de su ejecución, para lo cual se suscribirá un convenio interadministrativo entre esa Entidad y el Instituto.

El cobro de la valorización por beneficio local, implica que el pago del propietario de cada predio está asociado al grupo de proyectos que lo benefician, definido con base en las zonas de influencia en que se dividió la ciudad para el efecto, teniendo en cuenta la capacidad de pago de los contribuyentes, el tipo de beneficio, las condiciones socioeconómicas de los predios y los accesos y distancias a las obras.

La primera asignación de la contribución del Acuerdo No. 180, la cual corresponde a la Fase I, se emitirá por el Instituto en noviembre de 2007, en cumplimiento del compromiso que al respecto fija el Acuerdo 180 de 2005. Para apropiarse del proceso de la contribución por valorización, la siguiente generación de la administración recibe del Instituto el resultado de las siguientes actividades desarrolladas en los últimos dos años:

A. ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LOS GRUPOS 1 Y 2 DEL PLAN DE OBRAS

Durante el año 2006, el Instituto adelantó la gestión de preparación de términos de referencia y contratación de los estudios y diseños de las obras de los grupos 1 y 2, que corresponden a 62 proyectos del plan de obras de los Sistemas de Movilidad y Espacio Público. Los contratos de vías, intersecciones y puentes peatonales se desarrollan en dos etapas: una primera de factibilidad y otra de estudios y diseños.

En el año 2006, con una inversión total de \$19.082,7 millones, se adjudicaron nueve contratos de consultoría y cinco de interventoría. Estos contratos se iniciaron entre los meses de diciembre de 2006 y enero de 2007.



| Av. Villavicencio desde Av. Cali a Av. El Tintal

Para la construcción de las obras viales, propias de las intersecciones vehiculares y de los puentes peatonales, que hacen parte del grupo 1, los estudios y diseños se concluirán antes de finalizar el año 2007. Inmediatamente se continuará con la adquisición de predios y el subsiguiente proceso de contratación para la construcción de las obras. De esta manera se podrá dar inicio, en el 2008, a la construcción del plan de obras del grupo 1 del Acuerdo 180 de 2005.

B. SISTEMA DE INFORMACIÓN “VALORICEMOS”

Con una inversión de \$4.090 millones, se encuentran en ejecución los contratos de consultoría e interventoría para el desarrollo de este Sistema de Información, cuyo plazo contractual vence el 12 de enero de 2008. Sin embargo, los productos terminados el 12 de octubre de 2007, en cumplimiento de la segunda ceremonia de entrega pactada, soportan la puesta en marcha y la implementación del sistema de información que permite la administración y control de los procesos de liquidación, asignación, cálculo de deuda, cobro, recaudo, gestión de reclamaciones y atención a los contribuyentes relacionados con el gravamen de valorización. Bajo este precedente, el proceso de liquidación, asignación y notificación de valorización se pondrá en marcha en noviembre de 2007, en cumplimiento del compromiso fijado en el Acuerdo 180 de 2005.

C. INVENTARIO PREDIAL

Según el acuerdo citado, antes de la asignación de la contribución de valorización, el Instituto *debe* identificar las características físicas, jurídicas, económicas y cartográficas de los predios, *a partir de la información que reporte Catastro Distrital*.

No obstante, al reversar Catastro Distrital el proceso de actualización 2006-2007 los predios fueron devueltos a vigencia 2003, desconociendo los desenglobes y mutaciones que afectan los factores usos y pisos. Como consecuencia de ello, el Instituto decidió realizar el censo al potencial total de 1.511.000 predios de la zona envolvente de la Fase I, para minimizar las reclamaciones de los contribuyentes sobre la asignación.

D. AUDITORÍA EXTERNA

En cumplimiento de lo estipulado en el Acuerdo 180 de 2005, el Instituto es responsable por la calidad de la información con la cual se realiza el cálculo de la contribución de la valorización.

Con el fin de velar por el cabal cumplimiento de este propósito, el Instituto contrató tres auditorías, que cubren los siguientes aspectos:

- Auditoría al censo predial: con el fin de garantizar la calidad del levantamiento de la información de campo.
- Auditoría a la calidad de los datos del inventario predial: una vez levantado en el terreno el censo de valorización, se ingresa en el sistema de información que amerita la respectiva validación técnica.
- Auditoría a la seguridad del Sistema de información del inventario predial: por la importancia de la información contenida en

el sistema, se requiere contar con normas de seguridad muy exigentes que impidan que personas no autorizadas al interior del Instituto y fuera de él, la consulten o modifiquen.

La nueva generación de la administración del Instituto debe garantizar el cumplimiento del programa de gestión técnica señalado a continuación, para lo cual deberá dedicar especial esfuerzo para establecer las condiciones gerenciales de coordinación y de control que le permitan cumplir a cabalidad con el programa de inversiones propio de las Fases I y II del Acuerdo 180 de 2005.

ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL				
	FASE I 2006-2008	FASE II 2009-2011	FASE III 2012-2014	FASE IV 2015
GUPO 1	Estudios y diseños, predios y construcción \$485.974			
GUPO 2	Estudios y diseños, predios \$147.688	Construcción \$264.875		
GUPO 3		Estudios y diseños, predios \$354.732	Construcción \$220.322	
GUPO 4			Estudios y diseños, predios \$409.493	Construcción \$220.032
VALOR TOTAL \$2.103.117	\$633.662	\$619.607	\$629.815	\$220.032

Cifras en millones de pesos.

E. RECAUDO DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN

Con el propósito de buscar alternativas de recaudo que hagan más eficiente el cobro de la valorización, y que a su vez faciliten al contri-

buyente el pago de la misma, se han efectuado gestiones de diferente índole, que se relacionan a continuación.

ACTIVIDAD	JUL/07	AGO/07	SEP/07	OCT/07	NOV/07	DIC/07	ENE/08
1. Evaluación y concertación del procedimiento para selección de entidades bancarias con la Secretaría de Hacienda Distrital.							
2. Estructuración y desarrollo del procedimiento de selección y convocatoria de entidades financieras.							
3. Evaluación de propuestas y selección de entidades financieras.							
4. Pruebas técnicas de flujos de información con las entidades financieras.							
5. Elaboración y Formalización de convenios bancarios.							
6. Inicio del proceso de recaudo.							

Con base en la evaluación de propuestas, se seleccionaron las siguientes ocho (8) entidades financieras para el recaudo de la valorización: Banco de Bogotá, Banco Popular, Banco de Occidente, Citibank, Davivienda, Banco de Crédito, Banco Santander y Colpatría.

Para facilitar el pago de la valorización a los contribuyentes por diferentes medios, con la suscripción de los convenios con estas entidades financieras, se habilitan los siguientes puntos de recaudo: 473 oficinas en Bogotá, 88 de las cuales con horario extendido, 1.811 cajeros automáticos; internet por medio de la página web del Instituto, audiolíneas y la instalación de una ventanilla de atención y recaudo por parte del banco en las instalaciones de la Tesorería del Instituto. Esta última gestión contribuirá a redu-

cir los riesgos de pérdida de efectivo, ya que el banco asumirá la custodia del recaudo y permitirá la consignación en línea de los recaudos del día.

7.2. PUESTA EN MARCHA DE LA EJECUCIÓN DE LA FASE III DE TRANSMILENIO

La Fase III de TransMilenio integra las troncales de la Carrera 7ª, Carrera 10ª y Calle 26, las cuales tienen como principal característica que se relacionan de manera directa con el área central de la ciudad, en cuanto corresponden al eje de

la movilidad del centro expandido hacia el norte y del aeropuerto El Dorado hacia el centro, y se articulan con las troncales Avenida Caracas, Calle 13 y Carrera 30 o NQS.

Con la adecuación de estos corredores al Sistema TransMilenio –que incluirá la construcción de vías, intersecciones, andenes, puentes peatonales y espacio público–, se trata de organizar la movilidad pública motorizada como parte del Sistema Integrado de Transporte Público en torno a áreas consolidadas como los bordes de la Séptima y la Décima, y de intervenir uno de los corredores ambientales más importantes y reconocidos de la ciudad como es la calle 26. Para el desarrollo de la Fase III, se han cubierto las etapas que se indican a continuación:

A. AFOROS, ESTUDIO DE TRÁFICO Y ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICA

Esta etapa se desarrolló en el año 2005 y primer semestre de 2006, e implicó una inversión de \$ 3.360 millones, por concepto de la ejecución de los contratos de consultoría e interventoría, con los cuales se realizó la identificación y definición de la necesidad, la propuesta de alternativas y la viabilidad de cada una de ellas.

B. ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LAS TRONCALES DE LA FASE III

Los estudios propios de las troncales Calle 26 y Carrera 10ª, se desarrollaron a partir del mes de febrero de 2006, y se han concluido en el mes de octubre de 2007. El contrato para adelantar los estudios y diseños de la Troncal Carrera 7ª entre calle 34 y calle 170 y el tramo de la calle 72 entre carrera 7ª y Avenida Caracas, se encuentra en el 64% de ejecución, y se tiene previsto concluir en diciembre de 2007, lo cual permitirá acometer el proceso de contratación de las obras en el año 2008. La inversión que ha realizado el Instituto en el desarrollo de los estudios señalados se indica a continuación:

COMPONENTE	INVERSIÓN (MILLONES DE \$)
Factibilidad técnica	3.360
Estudios y diseños Troncales 10ª y 26	13.291
Estudios y diseños Troncal 7ª	7.588
TOTAL	24.239

C. CONTRATACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LAS TRONCALES CARRERA 10ª Y CALLE 26

Acogiendo las experiencias derivadas de los procesos de implementación de las Fases I y II del sistema TransMilenio, el Instituto ha puesto en marcha la Fase III del sistema, incluida en el Plan de Desarrollo. Así, el 26 de septiembre de 2007, se abrió la licitación pública IDU-LP-DG-022-2007 por la cual se contratan cinco grupos de obras para la construcción y adecuación de la Calle 26 y Carrera 10ª al sistema TransMilenio. El plazo estimado de ejecución de las obras es de 4 meses para la etapa de preconstrucción, y entre 20 y 22 meses para la construcción. En todos los casos se ha previsto una etapa de mantenimiento por 60 meses.

D. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LAS TRONCALES FASE III

Se registran a continuación las características básicas de las obras a ejecutar por la próxima administración del Instituto.

CARACTERÍSTICA	TRONCAL CALLE 26	TRONCAL CARRERA 10ª	TRONCAL CARRERA 7ª
Longitud	13,8 Km.	7,2 km	Carrera 7ª 15,6 km Calle 72 0,8 km
Estaciones sencillas	15	8	17
Estaciones intermedias	1. En Avda. Constitución, integra Terminal de Transporte mediante rutas alimentadoras	2. En Avda. 1º de Mayo y Avda. Comuneros, con integración intermodal con rutas alimentadoras, taxis y ciclorrutas	1. En calle 100 con integración intermodal con transporte urbano complementario, taxis y ciclorrutas
Portales	1. En Avda Ciudad de Cali, con integración intermodal con rutas alimentadoras y ciclorrutas		
Patio Portal	1. En Avda. Ciudad de Cali	1. En calle 31 sur con integración intermodal con rutas alimentadoras y ciclorrutas	1. En calle 170 con integración intermodal con rutas alimentadoras, bicicletas y taxis
Puentes peatonales nuevos	19		
Puentes peatonales adecuados	8		
Estación Central	1. En Troncal Caracas con integración intermodal con transporte urbano complementario, taxis y ciclorrutas		
Inversión estimada (*) (Millones de \$)	683.938	598.950	702.688

(*) Incluye valor de predios, compensaciones, construcción obras, inventoría y mantenimiento, a excepción del caso de la Troncal 7ª en la cual no se ha incluido el valor de la inventoría.

7.3.

MALLA VIAL EN MEJOR ESTADO Y MODELO CONSOLIDADO DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo 02 de 1999, el Instituto conformó el Sistema Georreferenciado de Información de la Malla Vial de Bogotá, encaminado a soportar la gestión de la infraestructura vial, de espacio público y puentes del Distrito Capital.

El modelo de gestión de infraestructura aprovecha el registro y administración de información segura y consistente del inventario de infraestructura en el desarrollo de criterios de decisión, identificación de alternativas realistas y adopción de las decisiones de intervención de manera eficiente, que permita conformar un programa de acción económicamente óptimo. A su vez, demanda que la información derivada del resultado de las intervenciones del Instituto, o de cualquier otro agente, se registren como mecanismo de la debida actualización, como elemento de juicio de la evaluación de las decisiones adoptadas.

El modelo de gestión de la infraestructura está basado en el funcionamiento coordinado de personal capacitado del Instituto, de una serie de herramientas computacionales, inventarios viales, de espacio público y puentes, componentes cartográficos, acciones de seguimiento y monitoreo, incluyendo investigaciones que permitan sostenibilidad del sistema.

El modelo de gestión de la infraestructura permite que la administración distrital conozca el valor del patrimonio de la malla vial, del espacio público y de puentes, su magnitud, sus necesidades, así como permite disponer de la información sobre composición y características físicas y estructurales cuadra a cuadra, para soportar la formulación de estrategias de construcción, rehabilitación y mantenimiento, y programar la inversión eficiente de recursos con base en información confiable. La nueva generación de la administración del Instituto debe velar por el fortalecimiento del modelo de gestión, para lo cual se contempla adelantar las siguientes consultorías: Fase IV de la calibración de curvas de deterioro de los pavimentos de Bogotá, segunda fase del inventario de puentes, y el módulo de evaluación económica de intervenciones de acuerdo con el modelo HDM-IV.

Este modelo de gestión ha soportado las decisiones de intervención en la vigencia 2004-2007, que en virtud de la importante inversión a cargo del Instituto, le permitirán al final de la presente administración entregar la malla vial en mejores condiciones, así:

- Con el 42% del total de la malla vial en buen estado (se recibió en 26%)
- Con reducción del 10% en la proporción de la malla vial en regular estado (se recibió en 25%)
- Con cobertura del 62% de la malla vial arterial, a través de los Distritos de Mantenimiento.

7.4.

MECANISMOS ALTERNATIVOS DE FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA MALLA VIAL

En el último bimestre del año 2007 se dará inicio a la consultoría que busca desarrollar este tema, financiada con recursos de la Secretaría de Hacienda Distrital, con la cual se busca establecer fuentes potenciales de financiación para la construcción o conservación de la malla vial. Con este propósito de carácter estratégico, se tiene como objetivo realizar un estudio de factibilidad técnica, legal, financiera y económica, y llevar a cabo la formulación de los proyectos de cada una de las alternativas de financiamiento propuestas que, al ser implementadas por la administración distrital, permitan contar con recursos alternos para el crecimiento y/o conservación de la malla vial. El Instituto ha apoyado la preparación de los respectivos términos de referencia, y ha sido delegado por la Secretaría para asumir la responsabilidad de ejercer la interventoría de la ejecución del contrato.

El desarrollo de esta consultoría es coherente con el concepto de la Contraloría Distrital, expresado en julio de 2005, con ocasión del estudio "Estado de fuentes y usos del presupuesto del IDU 1999-2005", así: "Es responsabilidad del sector público, en el caso específico del Instituto de Desarrollo Urbano, seguir dinamizando la economía con su inversión programada y objetiva en la construcción de infraestructura y mantenimiento de la existente y, adicionalmente, buscar fuentes alternativas que permitan construir la ciudad planeada". Constituye éste un reto para la nueva administración del Instituto.

7.5.

PROYECTO SEDE IDU - CENTRO ADMINISTRATIVO PLAZA DE LA HOJA

El proyecto conjunto administrativo Plaza de la Hoja es un proyecto integral de carácter institucional, localizado al borde de la Plaza Cívica Zonal Paloquemao (Plaza de La Hoja – Av. Calle 19 con Avenida Ciudad de Quito), en el área de propiedad del IDU comprendida entre la plaza mencionada y las vías Avenida del Ferrocarril y Carrera 32.

El proyecto busca principalmente albergar la nueva sede del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– y aquellas sedes distritales interesadas en la iniciativa, en dos zonas a construir: una, paralela a la Avenida del Ferrocarril, y la otra, paralela a la carrera 32. El Instituto requiere desarrollar un proyecto para una nueva sede, con el propósito de concentrar su actividad y atender las actuales y futuras necesidades de áreas y servicios para el adecuado cumplimiento de su misión.

La sede principal de la calle 22 no cumple con los requisitos del código sismo resistente que brinde las condiciones de seguridad necesarias que demanda una entidad de orden estratégico para la ciudad, como el Instituto de Desarrollo Urbano. Así mismo la planta física del actual edificio principal es insuficiente para el desarrollo de sus actividades, lo que ha obligado a la dispersión de sus dependencias en varias sedes, generando duplicidad de áreas de servicios y el continuo desplazamiento de documentación y funcionarios, dificultando la prestación de los servicios y la gestión de la Entidad.

Por lo anterior, se celebró el convenio 043 de 2007 con la Sociedad Colombiana de Arquitectos, para adelantar los estudios y diseños en tres fases correspondientes a la elaboración del plan de implantación, adelantar el concurso de arquitectura y desarrollar los estudios técnicos

fundamentales. Como requisito fundamental para adelantar la segunda fase del convenio correspondiente al concurso de arquitectura, se adelantó un estudio detallado de requerimientos y proyección de necesidades de áreas, teniendo en cuenta los proyectos a cargo de la Entidad, en especial el proyecto de valorización a desarrollarse en los próximos años.

Dicho estudio ha sido soporte básico de los términos de referencia conformados para contratar el proyecto arquitectónico y los estudios y diseños requeridos. La próxima administración podrá proseguir con el concurso de arquitectura, reactivando el convenio con la Sociedad Colombiana de Arquitectos, y posteriormente entrar a definir la estructuración técnica, legal y financiera para llevar a cabo la ejecución del Centro Administrativo.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

2004 - 2007



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INFORME DE GESTIÓN SECTOR MOVILIDAD



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

**INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD
2004 - 2007**

Alcalde Mayor de Bogotá Luis Eduardo Garzón	SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN ARTURO FERNANDO ROJAS ROJAS
Secretario General Enrique Borda Villegas	SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN DE LA INVERSIÓN ADRIANA POSADA PELÁEZ
UAERMV	DIRECTOR DE PLANES DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO LOCAL ANDRES PODLESKY BOADA COMPILADOR DE TEXTOS
DIRECTOR GENERAL LINO GUILLERMO BAENA CALLE	JEFE OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES JAIRO GONZÁLEZ BALLESTEROS ASESOR
SUBDIRECTOR DE PROGRAMACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL ORLANDO ALBERTO VILLA LORA	EDICIÓN Y COORDINACIÓN EDITORIAL NORA LUZ CASTRILLÓN JARAMILLO OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES
SUBDIRECTOR DE GESTIÓN CORPORATIVA LUIS RODRIGO MAHECHA RANGEL	CORRECCIÓN DE ESTILO JULIO MATEUS ORLANDO LAVERDE
SUBSECRETARIA DE GESTIÓN CORPORATIVA JOHANNA PARDO MENDOZA	FOTOGRAFÍAS ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ ARCHIVO SDP ARCHIVO SECRETARÍA DE MOVILIDAD
SUBDIRECTOR DE PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN ANTONIO MIGUEL CARO ROJAS	DISEÑO DE PAUTA LUZ MARINA CAMACHO TURRIAGO RUBÉN DARÍO ROJAS OLIER LOGO SAPIENS LTDA.
JEFE OFICINA ASESORA JURÍDICA MARIA VICTORIA URIBE DUSSAN	DIAGRAMACIÓN CAMILO JIMÉNEZ VALBUENA CARLOS ANDRÉS ORTÍZ EDISON PAREDES RUIZ PATRICIA CARO MARTÍNEZ MARIO CALDERÓN ERICK TALAGA K2 COMUNICACIÓN VISUAL LTDA
JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO CAROLINA SANCHEZ BOHÓRQUEZ	IMPRESIÓN MULTI-IMPRESOS LTDA.
JEFE OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN JUAN HERNANDO LIZARAZO JARA	

INTRODUCCIÓN

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial pertenece al sector movilidad. Es un establecimiento público adscrito a la Secretaría de Movilidad, encargada de programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.

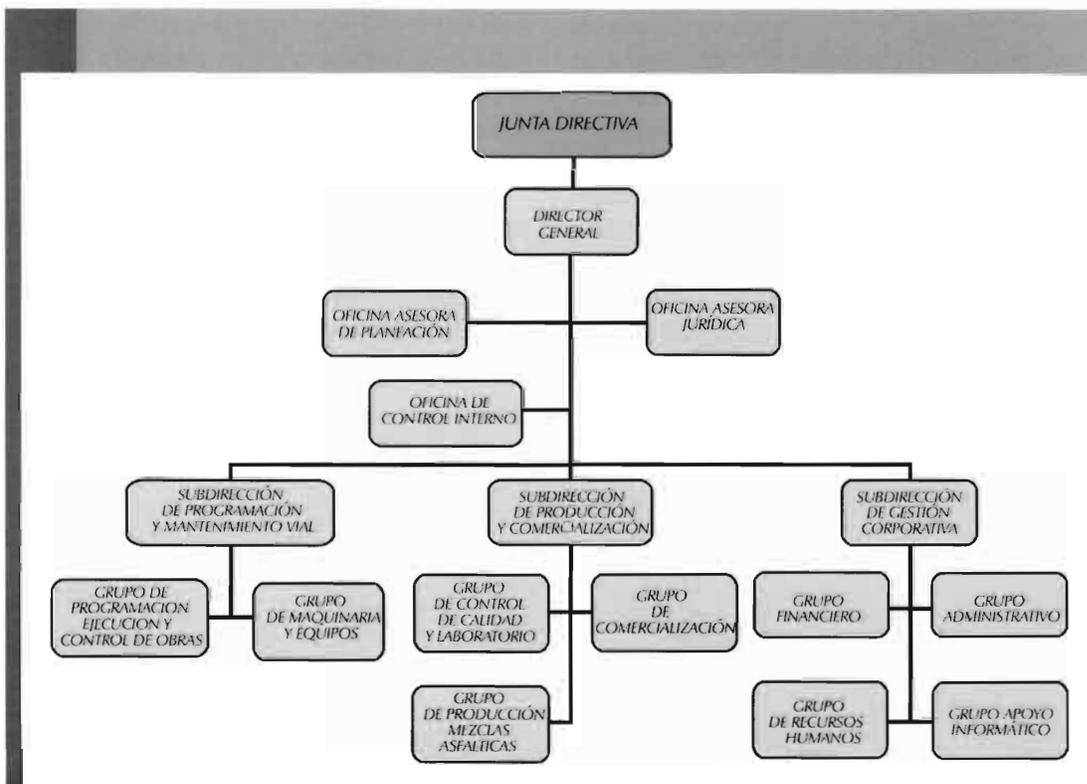
El Acuerdo 257 de 2006 establece las siguientes funciones para la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial:

- Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.
- Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la

Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten.

- Programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.
- Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades como la Secretaría de Ambiente y el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias –FOPAE– o quienes hagan sus veces.

La estructura administrativa de la Entidad es la siguiente:



TRANSFORMACIÓN DE LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS EN UNIDAD ADMINISTRATIVA DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

A partir de 1996 la Secretaría de Obras públicas realizó un proceso de agotamiento, con tres características:

1. Reducción de la planta de personal
2. Traslado de funciones a otras entidades
3. Asignación únicamente de presupuesto de funcionamiento a partir del año 2000

Convenio 015 de 1998 SOP-IDU

Con el fin de cumplir con las políticas sociales trazadas por el Gobierno Distrital, en materia de mantenimiento de la malla vial y de atender las emergencias que se presenten en la ciudad, y de acuerdo con las funciones determinadas en el artículo 1º del Decreto 990 de 1997, se suscribió el 8 de octubre de 1998 el convenio interadministrativo No. 015 de 1998, el cual se encuentra vigente y ha sido modificado en nueve oportunidades, con vencimiento del 31 de diciembre de 2010), entre el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– y la Secretaría de Obras Públicas –SOP–,

con el fin de trabajar conjunta y coordinadamente para atender los deberes legales que le asisten al IDU y a la SOP en el mantenimiento de la malla vial, y la atención de situaciones imprevistas presentadas en las vías de Bogotá, D.C.

CREACIÓN DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

El Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006, en el artículo 106 dispuso la transformación de la Secretaría de Obras Públicas en Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.

El Acuerdo 257 de 2006, creó la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial transformando lo que quedaba de la Secretaría de Obras Públicas en agotamiento, a ser una Entidad de orden descentralizado, con naturaleza jurídica, objeto y funciones básicas, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio.

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación presentamos los cambios efectuados por la transformación de la Secretaría de Obras Públicas en Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL
NATURALEZA JURÍDICA	
Entidad de la Administración Central, dependía presupuestalmente de recursos de la Administración Central	Unidad Administrativa Especial del orden distrital del sector descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad
DIRECTIVAS	
Entidad del sector central dirigida por un secretario de Despacho	Entidad del sector descentralizado, por lo tanto está dirigida por Consejo Directivo y director general
ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA	
La Secretaría de Obras Públicas contaba con las siguientes direcciones: <ul style="list-style-type: none"> • Oficina Asesora de Control Interno • Dirección Técnica de Apoyo a la Vialidad • Dirección Técnica Financiera • Dirección Técnica Administrativa y Atención al Usuario • Dirección Técnica de Gestión Humana 	La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, está organizada, así: <ul style="list-style-type: none"> • Oficina Asesora de Control Interno • Oficina Asesora de Planeación (atención al usuario) • Oficina Asesora Jurídica • Subdirección de Programación y Mantenimiento Vial • Subdirección de Producción y Comercialización • Subdirección de Gestión Corporativa (incluye: Administrativa, Gestión Humana y Financiera)
El presupuesto asignado a la Entidad, desde la vigencia 2000, solamente incluía gastos de funcionamiento	El presupuesto asignado a la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, incluye gastos de funcionamiento e inversión directa, para el mantenimiento de la malla vial

PLAN ESTRATÉGICO

MISIÓN

“Programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar el mantenimiento de la malla vial local y la atención de emergencias que dificulten la movilidad, ejerciendo liderazgo técnico del sector, brindando trabajos rápidos, durables, económicos con cumplimiento de normas técnicas, comercializando productos y servicios, garantizando la participación ciudadana de modo que le permita al ciudadano reconocer y sentir una ciudad amable, moderna y humana”.

- Malla vial local rehabilitada y en óptimas condiciones
- Vías libres de obstáculos y amenazas para la movilidad en el D.C.
- Manejo eficiente de sobrantes (escombros, fresado)

VISIÓN

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial en el 2017 será una Entidad con autonomía presupuestal y administrativa líder en su campo, que adelantará una operación de rehabilitación total de la malla vial local que generará beneficios económicos y sociales, contará con una infraestructura técnica y tecnológica moderna y un programa de insumos adecuado y oportuno. Desarrollará, además, procesos de comercialización de sus productos y servicios y realizará programas de capacitación que garantizarán el desarrollo de competencias de sus trabajadores.

POLÍTICAS

Como Entidad adscrita a la Secretaría de la Movilidad, la actividad de la UAERMV consulta las políticas fijadas a nivel central y a su vez los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial, del Plan Maestro de Movilidad y del Plan de Desarrollo.

- La UAERMV realizará mantenimiento correctivo de la malla vial local priorizando las vías aledañas a los equipamientos colectivos, a los corredores de movilidad local e igualmente se dará prioridad a la atención de emergencias en vías con transporte público.
- La UAERMV realizará el mantenimiento rutinario de toda la malla vial local en buen estado y mantenimiento preventivo.
- La UAERMV debe garantizar la sostenibilidad del sistema de mantenimiento de la malla vial local.
- La UAERMV apoya la autogestión de las localidades.

PRODUCTOS Y SERVICIOS

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial ofrece a la ciudadanía, como resultado de su actividad misional:



ESTRATEGIAS

Para el logro de las políticas se han planteado las siguientes estrategias generales:

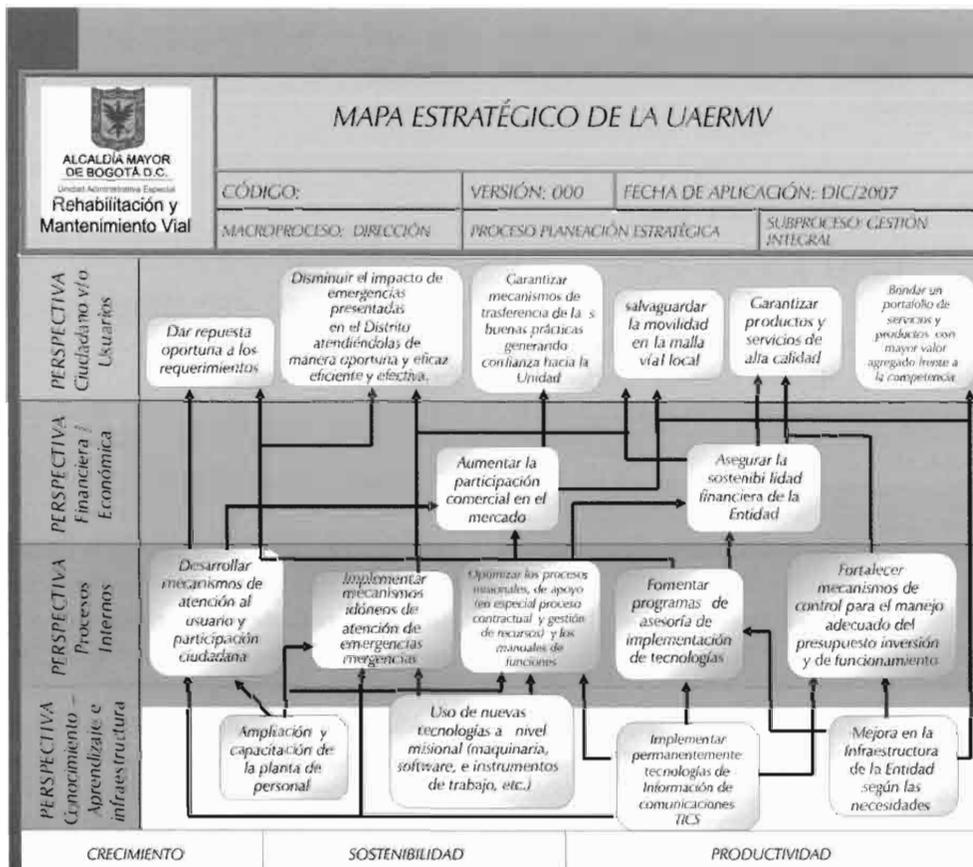
- Asignar funciones y recursos a las dependencias de la Entidad encaminados al cumplimiento de los objetivos de la Entidad-Sector-Plan de Desarrollo.
- Diseño de un modelo de priorización adecuado a las políticas del sector, mejoramiento del mismo y ejecución de las obras en estricto orden de priorización.
- Diseño de mecanismos que aseguren ingresos e inversión de los mismos en el mantenimiento vial (cobro por trabajos en vías, comercialización de productos, convenios con localidades, asociaciones y organizaciones comunitarias). Consolidación de estos mecanismos en el tiempo.

- Asesorar la formulación de proyectos de inversión en malla vial y seguimiento de los mismos tanto por parte de las localidades como de las comunidades organizadas incentivando el uso de nuevas tecnologías.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

En el mapa estratégico de la Entidad se identifican:

- Los objetivos estratégicos, organizados por perspectivas (la del ciudadano, financiera, de procesos internos y de conocimiento, aprendizaje e infraestructura).
- Vectores: crecimiento, sostenibilidad y productividad.
- Relaciones (principales y secundarias) entre objetivos estratégicos.



METAS

Contribuir con las metas formuladas para el Programa de Integración de Barrios con Localidades, que para el período 2005-2008 formuló una meta de mantenimiento de 876 km-carril en vías locales y de 76 km-carril de vías rurales para el programa conectar el área rural con la urbana.

En el período comprendido entre los años 2004 a 2007 la Secretaría de Obras Públicas contribuyó en gran medida al manteniendo de la malla vial a través del Convenio IDU-SOP 015 de 1998, así:

Por las vigencias 2004-2006, la Secretaría de Obras Públicas ejecutó 1.179,2 km-carril de pavimentación, parcheo y renivelación de vías.

Durante la vigencia 2007, con corte a septiembre 30 de 2007, se han intervenido 1.002,98 km-carril en pavimentación, parcheo y renivelación de vías.

Los recursos obtenidos a través del convenio IDU-SOP, durante la vigencia 2007, están discriminados así:

BRIGADA DE REACCIÓN VIAL

De los recursos asignados al Convenio SOP IDU 015/98, quedan por ejecutar alrededor de \$5.000 millones

INSUMO	TOTAL
ACPM Y GASOLINA	700.000.000
EMULSIÓN ASFÁLTICA CRL -1 CRR- 2	3.300.000.000
ASFALTO SÓLIDO #0 -100	5.304.000.000
PERSONAL	2.017.177.319
MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA	825.000.000
ALQUILER DE MAQUINARIA	2.170.000.000
MEZCLA ASFÁLTICA	18.205.557.041
MATERIAL PÉTREO	3.895.017.379
SUMINISTROS VARIOS	615.000.000
CEMENTO	250.000.000
ESTABILIZANTE	274.459.571
ESTABILIZANTE	200.000.000
ESCOBRERA	25.000.000
TOTAL	37.581.231.310

BRIGADA DE REACCIÓN VIAL IDUA-UEL

INSUMO	TOTAL
EMULSIÓN ASFÁLTICA CRL -1 CRR- 2	1.033.325.837
PERSONAL	1.496.775.776
ALQUILER DE MAQUINARIA	5.290.207.643
MEZCLA ASFÁLTICA	14.250.126.596
MATERIAL PÉTREO	2.168.493.130
SUMINISTROS VARIOS	458.359.893
TOTAL	24.697.288.875

De los recursos asignados al Convenio SOP IDU 015/98, quedan por ejecutar alrededor de \$3.000 millones.

Por las vigencias 2007 y 2008, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Inversión Directa, intervendrá 591 km-carril en pavimentación, parcheo y renivelación de vías.

Aporte de las dependencias para el desarrollo del Plan Estratégico:

DIRECCIÓN GENERAL

Objetivos específicos

Dirigir la programación y ejecución de los planes programas y proyectos de rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local. Junto con las entidades del sector movilidad, definir las políticas, planes y programas de obras públicas en relación con el mantenimiento de la malla vial. Administrar los recursos de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Definir políticas sobre el manejo de los recursos, humanos, financieros y físicos.

Resultados

- Puesta en marcha de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Distribución de funciones y planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Coordinación de los procesos de adquisición de bienes y servicios de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Definición de los criterios para priorización de vías a intervenir por la Entidad.

OFICINA DE CONTROL INTERNO

Objetivos específicos

- Evaluar la operacionalización de los elementos del sistema de control interno.
- Verificar que las actividades estén orientadas a los objetivos a través de los planes y su ejecución.
- Prevenir el riesgo.

Descripción de las tareas

Entre otras, es la encargada de aplicar el sistema de control interno y formular y desarrollar los programas de auditoría administrativa, operativa, financiera y de sistemas con miras al mejoramiento continuo de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Así mismo, fomentar la cultura del auto-control, evaluar los sistemas de gestión de calidad y MECI, implementar el proceso de administración de riesgo.

Resultados

- Preparación, implementación y puesta en marcha de la matriz de administración de riesgos de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Realización auditorías en las dependencias de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Consolidación de informes de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, para las entidades de control de conformidad con la normatividad vigente.

OFICINA ASESORA JURÍDICA

- Dar soporte legal a las actuaciones administrativas de la Entidad.
- Culminar exitosamente el proceso de contratación con formalidades plenas.

Descripción de las tareas

Entre otras funciones, es la encargada de coordinar los procesos de selección de proponentes, así como la celebración y liquidación de contratos; asesorar a las distintas dependencias de la Entidad en los procesos contractuales; atender las acciones jurídicas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

Resultados

- Creación y nombramiento de la planta de personal de la Oficina Jurídica de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, asignación de funciones y procesos.
- Con la colaboración de las áreas misionales la Oficina Jurídica ha adelantado los procesos de contratación de bienes y servicios de

la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

- Formular el plan estratégico a partir de los lineamientos de la Secretaría de la movilidad y hacer el seguimiento de su ejecución.
- Realizar el control y seguimiento a la Ejecución del presupuesto de inversión.
- Establecer un modelo de priorización de las intervenciones.
- Desarrollar el Sistema de Gestión Integral en la Entidad.

Descripción de las tareas

Entre otras, es la encargada de determinar, junto con las demás áreas de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, la programación de la inversión para el periodo del plan de desarrollo; dirigir la programación, formulación, ejecución y evaluación del plan estratégico de la unidad. Evaluar la ejecución del plan sectorial y de los programas y proyectos que de este se derive.

Resultados

- Creación y nombramiento de la planta de personal de la Oficina Asesora de Planeación, asignación de funciones y procesos.
- La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, jerarquizó las vías de su competencia para incluirlas en la programación 2007 de recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local, con base en la distribución de competencias establecida por el Acuerdo 257 de 2006.

- Con el presupuesto asignado a la Entidad para la vigencia de 2007 se calcularon las cantidades de obra a realizar con base en la capacidad operativa y teniendo en cuenta el estado de la malla vial en las distintas localidades; como resultado del anterior análisis se distribuyeron las inversiones que serán ejecutadas entre octubre de 2007 y julio de 2008, así:

LOCALIDAD	Pavimentación y parcheo KM-CARRIL	Renovación KM-CARRIL
Usaquén	16	16,5
Chapinero	7,1	7
Santa Fé	4,2	12,1
San Cristóbal	19,2	19,9
Usme	17,9	18,3
Tunjuelito	6,5	
Bosa	26,9	27,7
Kennedy	34,9	36
Fontibón	9,5	9,9
Engativá	21,5	22,2
Suba	26,9	27,8
Barrios Unidos	12,5	
Teusaquillo	6,2	
Mártires	5,4	
Antonio Nariño	4,3	
Puente Aranda	15,5	12,1
La Candelaria	0,7	
Rafael Uribe Uribe	13,7	14,2
Ciudad Bolívar	31	32
Sumapaz		
TOTAL	280	276

- Seguimiento y control de los proyectos de inversión de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Preparación del anteproyecto de presupuesto para la vigencia 2008, en coordinación con las subdirecciones de la Entidad.
- Implementación de los Sistemas de Gestión de Calidad –SGS– y Modelos Estándar de Control Interno –MECI– de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

SUBDIRECCIÓN DE MANTENIMIENTO VIAL

- Mantenimiento de la malla vial local de la ciudad, mediante la realización de obras de pavimentación, parcheo y renivelación de vías.
- Atender oportunamente las emergencias presentadas en la malla vial de la ciudad.
- Compra de maquinaria nueva con destino del mantenimiento vial.
- Mantenimiento de maquinaria de propiedad de la Entidad.
- Compra y contratación de insumos necesarios para las actividades de mantenimiento de la malla vial local.

Descripción de las tareas

Es el área misional de la Entidad. Entre otras funciones, es la encargada de ejecutar las acciones para el mantenimiento de la malla vial local; atender las emergencias que afecten la movilidad en el espacio público; elaborar el inventario de la malla vial de la ciudad, elaborar planes y programas del sector de la movilidad para el mantenimiento de la malla vial.

Resultados

- Se fortaleció la planta de personal para la Subdirección, asignando las funciones de acuerdo con los procesos identificados.
- Durante el proceso de transición de la SOP a la UAERMV la Entidad continuó ejecutando las actividades operativas por parte de la Subdirección de Mantenimiento Vial, bajo el esquema del convenio IDU-SOP 015 de 1998 cuyo cumplimiento de metas es el siguiente:

- Se han recuperado 1.003 kilómetros carril de vías de la ciudad, en parcheo, pavimentación y renivelación.
- En parcheo y pavimentación de vías se han recuperado 646.315.73 metros cuadrados de vías de la ciudad.
- En renivelación se han rehabilitado 554.510.41 metros cuadrados de vías de la ciudad.
- La Subdirección de Mantenimiento Vial preparó los documentos precontractuales de los veinte procesos licitatorios para diagnóstico y mantenimiento de la malla vial, interventorías a los mismos; adquisición de equipos y maquinaria; adquisición de insumos con destino al mantenimiento de la malla vial, entre otros.

SUBDIRECCIÓN DE PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN

- Comercializar productos y servicios prestados por la Entidad.
- Compra y contratación de insumos necesarios para la producción de mezclas asfálticas en la planta de asfalto propia.
- Realizar producción de mezcla asfáltica MDC-1, MDC-2 y MDC-3 en la planta de asfalto propia.
- Compra de mezcla asfáltica a planta particular.
- Traslado de planta de asfalto.

Descripción de las tareas

Entre otras, dirigir los programas referentes a la producción y calidad de materiales pétreos,



mezclas asfálticas y demás insumos necesarios para el cumplimiento de la misión de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Comercializar los productos, bienes y servicios de la Entidad.

Resultados

- Se creó la Subdirección de Producción y Comercialización, asignando la planta de personal y funciones de acuerdo con los procesos identificados.
- La Oficina de Producción y Comercialización lideró el proceso de suscripción de convenios con localidades. Se han suscrito 19 convenios para el mantenimiento vial y obras de mitigación de riesgos con los FDL por valor de \$ 14.424.909.177.00. La UAERMV apalanca a las localidades con una cofinanciación del 30%, en obras de mantenimiento, y del 10% en costos administrativos en las obras de mitigación.
- Con el fin de atender el control de advertencia de la Contraloría Distrital acerca de la necesidad de reubicar la planta de asfalto en caliente por motivos de impacto ambiental, la Oficina de Producción y Comercialización adelantó el trámite de identificación del lote (en el centro industrial y minero El Mochuelo), trámite del avalúo correspondiente, la expedición del Decreto donde se determina la utilidad pública del predio con base en la cual se expidió la resolución de compra o expropiación y finalmente la firma de la promesa de compraventa.

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN CORPORATIVA

- Fortalecer el recurso humano en la Entidad.
- Administrar eficientemente los recursos físicos.
- Manejar los recursos financieros de forma.

- Velar por la integralidad de los sistemas de información.
- Prestar los servicios de apoyo que se requieran.

Descripción de las tareas

Entre otras funciones, es la encargada de formular, dirigir, coordinar y controlar las políticas y los procesos relacionados con la administración del talento humano, de los recursos físicos y financieros, el almacén, los servicios generales, el archivo, la correspondencia y fotocopiado; dirigir, coordinar y ejecutar los registros y control presupuestal, de PAC y de Tesorería de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial; ejecutar el proceso contable, producto de las transacciones de la unidad; dirigir, coordinar y controlar.

Resultados

- Nombramiento de funcionarios provisionales y de libre nombramiento, con el fin de garantizar el funcionamiento y fortalecer el recurso humano de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.
- Ejecución de actividades de medicina preventiva y de trabajo; implementación de capacitaciones a los servidores, relacionadas con la labor misional y de servicios de la Entidad.
- Plan de inversiones de los recursos administrados, con el propósito de generar rendimientos para la Entidad.
- Preparación oportuna de los informes de ejecución presupuestal de ingresos y gastos, estados financieros y demás informes presupuestales y contables de la Entidad.



2

LOGROS Y ACTIVIDADES

A pesar de no contar con presupuesto de inversión desde el año 2000, la actividad misional de la SOP se concentró en la "Brigada de Reacción Vial", conformada para la ejecución del Convenio 015 de 1998 SOP-IDU y en la coordinación de los trabajos de las Brigadas UEL, que presenta muy buenos resultados, los cuales se reflejan en el siguiente cuadro:

PRODUCTOS ENTIDAD	INDICADORES DE PRODUCTO	META ALCANZADA 2004	META ALCANZADA 2005	META ALCANZADA 2006	EJECUTADO A SEPTIEMBRE DE 2007	ACUMULADO 2004-2007
Atención de Emergencias que afectan la movilidad en el Espacio Público	Número de emergencias atendidas en la malla vial	29	5	74	0	0
	Número de emergencias atendidas	44	44	87	1	176
Demolición de inmuebles en amenaza de ruinas	Número de Demoliciones de Inmuebles en amenaza de ruinas atendidas	10	10	9	0	29
Recuperación y mantenimiento de la malla vial	Metros cuadrados de área rehabilitada en parcheo	548.652,20	615.059,39	646.694,96	646.315,73	2.456.722,28
	Metros Cuadrados de área rehabilitada en renivelación	565.447,00	473.797,50	707.886,14	554.510,41	2.301.641,05
	Kilómetros carril recuperados	215,69	364,66	593,83	1.002,98	2.177,16

Actualmente se sigue utilizando el esquema de operación del convenio hasta agotar los saldos de los contratos en ejecución.

OBJETIVOS ORGANIZACIONALES	INDICADORES OBJETIVO	META ALCANZADA 2004	META ALCANZADA 2005	META ALCANZADA 2006	PROGRAMACIÓN VIGENCIA 2007	
					META	EJECUTADO A SEPTIEMBRE 2007
Disminuir el impacto que pueda causar una emergencia	Número de personas atendidas en situación de emergencia	265.871	362.937	263.059	Por demanda	2.292
	Tiempo promedio de respuesta a las emergencias	<1	<1	<1	<1	<1
Mejorar la malla vial en el Distrito Capital	Número de habitantes beneficiados por el mantenimiento de la malla vial	3.635.779	3.709.261	3.527.110	4.396.161	3.408.305

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, antes Secretaría de Obras Públicas, ha ejecutado el mantenimiento de la malla vial y la atención de emergencias

que impiden la movilidad en el espacio público, en las localidades del Distrito Capital, facilitando la movilidad a la ciudadanía y generando una mejor calidad de vida a los bogotanos.

3

APORTE

AL PLAN DE DESARROLLO

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, creada por el Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006 por la transformación de la Secretaría de Obras Públicas, en el marco del Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia: un compromiso social contra la pobreza y la

exclusión”, ha venido ejecutando actividades, por las vigencias 2004, 2005 y 2006, con recursos provenientes del convenio interadministrativo SOP-IDU No. 015 de 1998, el cual se encuentra vigente y tiene vencimiento el 31 de diciembre de 2010 y ha ejecutado las siguientes actividades:

Eje:	Urbano Regional del Plan de Desarrollo
Programa:	Hábitat desde los barrios y las UPZ
Compromiso:	Mejorar la integración de barrios con centralidades
Malla vial local:	construcción de 195 km-carril
Indicador:	No. km-carril de malla vial local construidos y/o rehabilitados

Tal como se mostró en el cuadro anterior, se ha superado ampliamente esta meta y la contribución de la “Brigada de Reacción Vial” en este aspecto es notoria.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, antes Secretaría

de Obras, recuperó en parcheo, pavimentación y rehabilitación, 2.177.16 km-carril de malla vial de la ciudad, con lo cual se ha venido cumpliendo su misión, contribuyendo al mantenimiento del Sistema Integral de Transporte, con lo cual se da cumplimiento en parte al Plan Maestro de Movilidad.

4

PARTICIPACIÓN

CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y GESTIÓN CONJUNTA

Durante el período en que la Secretaría de Obras Públicas dependió para la ejecución de sus actividades del convenio 015 de 1998, la participación de la comunidad se realizó en el IDU.

A partir de la transformación de la Entidad, la UAERMV ha aprovechado distintos escenarios para dar a conocer los servicios de la Entidad y se ha recibido a diferentes comunidades para dar a conocer la reforma administrativa, se ha dado a conocer el modelo de jerarquización vial, la distribución de competencias que de ella se desprenden y se han registrado las inquietudes de la ciudadanía.

Es evidente que existen muchas comunidades organizadas dispuestas a desarrollar programas de gestión compartida.

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, formará parte del Sistema Distrital de Quejas y Soluciones, mediante la implementación del portal de quejas de la Unidad. Así mismo, en la oficina que se ubicará para la atención al público en el Supercede de la Movilidad.

Es importante anotar, que de acuerdo con la gestión realizada a nivel distrital, se suscribieron convenios interinstitucionales con las localidades para la ejecución de obras de mantenimiento y mitigación, los cuales se relacionan a continuación:

LOCALIDAD	APORTE FDI	
	MANTENIMIENTO	MITIGACION
Usaquén	-	763.000
Chapinero	-	80.000
Santa fé	-	250.830
San Cristóbal	-	700.000
Usme	54.000	250.000
Tunjuelito	1.092.000	-
Bosa	864.341	-
Kennedy	500.000	-
	1.000.000	-
Engativá	910.000	-
Suba	800.000	-
Mártires	2.000.000	-
Antonio Nariño	435.808	-
La Candelaria	181.130	-
Rafael Uribe Uribe	1.516.418	1.307.381
Ciudad Bolívar	1.000.000	720.000
TOTAL	10.353.698	4.071.211

5

GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

Antes de la transformación de la Secretaría de Obras Públicas, la actual administración dejó resueltos temas como los siguientes:

- Venta de la planta de Mondoñedo, teniendo en cuenta que la Secretaría de Obras Públicas contaba con una planta de asfalto en caliente ubicada en el municipio de Mosquera, la cual nunca funcionó para la Entidad dado la complejidad de su utilización. La Contraloría de Bogotá formuló control de advertencia, al cual se le dio cumplimiento con la venta por subasta en el martillo del Banco Popular.
- Planta de Asfalto del Zuque, la Contraloría de Bogotá, dentro del programa de Mandato Verde y de Protección de los Cerros Orientales, ordenó el cierre de la planta de producción de mezclas asfálticas, situación que generó un plan de contingencia para trasladar la planta, el cual arrojó una reubicación en el predio Parque Minero El Mochuelo, sitio destinado en el Distrito Capital para explotación minera. La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, adquirió el predio La Esmeralda, en el cual se reubicará la planta de asfalto y entrará en producción aproximadamente en el mes de diciembre de 2007.
- Depuración contable, la Secretaría de Obras Públicas, en el Plan de Mejoramiento acordado con la Contraloría de Bogotá, amortizó,

de acuerdo con el vencimiento, las cuentas de bienes de uso y beneficio público.

Durante el proceso de transformación se desarrollaron actividades, como:

Adopción de Estatutos. El Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, de conformidad con el Acuerdo 257 de 2006 y el Decreto 570 de 2006, adoptó mediante Acuerdo 001 del 2 de enero de 2007, los Estatutos de la Unidad, los cuales rigen a partir de la fecha de expedición.

Incorporación de la planta de personal, mediante Acuerdo del Consejo Directivo 003 del 2 de enero de 2007, adoptó la planta global de cargos para la Unidad, conformada por 75 empleados públicos y 105 trabajadores oficiales.

Adopción del Manual de funciones de los trabajadores oficiales y de los empleados públicos, mediante la Resolución 005 del 3 de enero de 2007, se adoptó el Manual de Funciones de los Empleados Públicos de la UAERMV, y mediante Resoluciones 04 del 3 de enero de 2007 y 44 del 16 de febrero de 2007, el Manual de Funciones de los Trabajadores Oficiales de la UAERMV.

Nombramiento de provisionales, una vez la Comisión Nacional del Servicio Civil autorizó, en el mes de abril de 2007, el nombramiento provisional de los nuevos funcionarios que forman parte de la UAERMV, se ocuparon 35 cargos de

las vacantes generadas por la transformación de la Secretaría de Obras Públicas en Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

El presupuesto de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial,

se incrementó con respecto de la Secretaría de Obras Públicas, teniendo en cuenta que a ésta no le asignaban recursos para inversión en mantenimiento de la malla vial desde el año 2000, los trabajos ejecutados en la ciudad eran producto del convenio interadministrativo SOP- IDU 015/98.

Asignación presupuestal:

RUBROS	SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS									UAERAV		
	2004			2005			2006			2007		
	DISPONIBLE	EJECUTADO	% EJE	DISPONIBLE	EJECUTADO	% EJE	DISPONIBLE	EJECUTADO	% EJE	DISPONIBLE	EJECUTADO	% EJE
FUNCIONAMIENTO	6.459	6.429	99,54	8.742	7.215	82,51	8.564	8.073	94,28	11.472	6.947	60,55
RESERVAS										85	85	100,00
INVERSIÓN							200	199	99,74	78.007	10.141	13,25
TOTAL	6.459	6.429	99,54	8.742	7.215	82,51	8.764	8.273	94,40	90.279	17.088	18,93

PROYECTO DE PRESUPUESTO 2008

Para cumplir con la misión de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y dando estricto cumplimiento a los lineamientos de política presupuestal para la vigencia fiscal 2008, a las políticas de austeridad y eficiencia en el gasto señaladas en la Ley 819 de 2003 y el marco fiscal de mediano plazo, así como a la Ley de Saneamiento Fiscal promulgada por el Gobierno Nacional, para todos los niveles de la Administración, se programó para la vigencia 2008 el presupuesto de ingresos y gastos, así:

INGRESOS

Presupuesto de ingresos 2008

La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, para la vigencia fiscal 2008 ha presupuestado ingresos por valor de \$ 74.566.368.000, de conformidad con la cuota global de gasto 2008 asignada por la Secretaría de Hacienda y aprobada por el CONFIS en el Plan Financiero, discriminada así:

FUENTES DE INGRESOS	INGRESOS ADMINISTRADOS	TRANSFERENCIAS DISTRITO
Ingresos Corrientes 2008	35.000.000.000,00	
Transferencias Funcionamiento 2008		12.108.528.000,00
Transferencias Inversión 2008		27.457.840.000,00
TOTAL	35.000.000.000,00	39.566.368.000,00

Para la vigencia 2008, y dado los antecedentes de la suscripción de convenios interadministrativos de la Unidad con las localidades en el 2007 y la reforma de la Ley 80 de 1993, se tiene previsto gestionar y suscribir convenios por \$35.000.000.000.00, los cuales contribuirían a la recuperación de la malla vial local.

Presupuesto de gastos 2008

Para la vigencia fiscal 2008, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial programó un presupuesto de \$ 74.566.368.000 para atender los gastos recurrentes mínimos esenciales, de conformidad con

la cuota global de gasto 2008 asignada por la Secretaría de Hacienda y aprobada por el CONFIS en el plan financiero, discriminados así:

Concepto	En miles de \$
	Programado 2008
CASTOS	74.566.368
Funcionamiento	12.108.528
Servicios personales	7.311.580
Gastos generales	2.072.770
Aportes patronales	2.724.178
Reservas	
Servicio de la deuda	
Inversión	62.457.840
Directa	62.457.840

6

LA POSTA

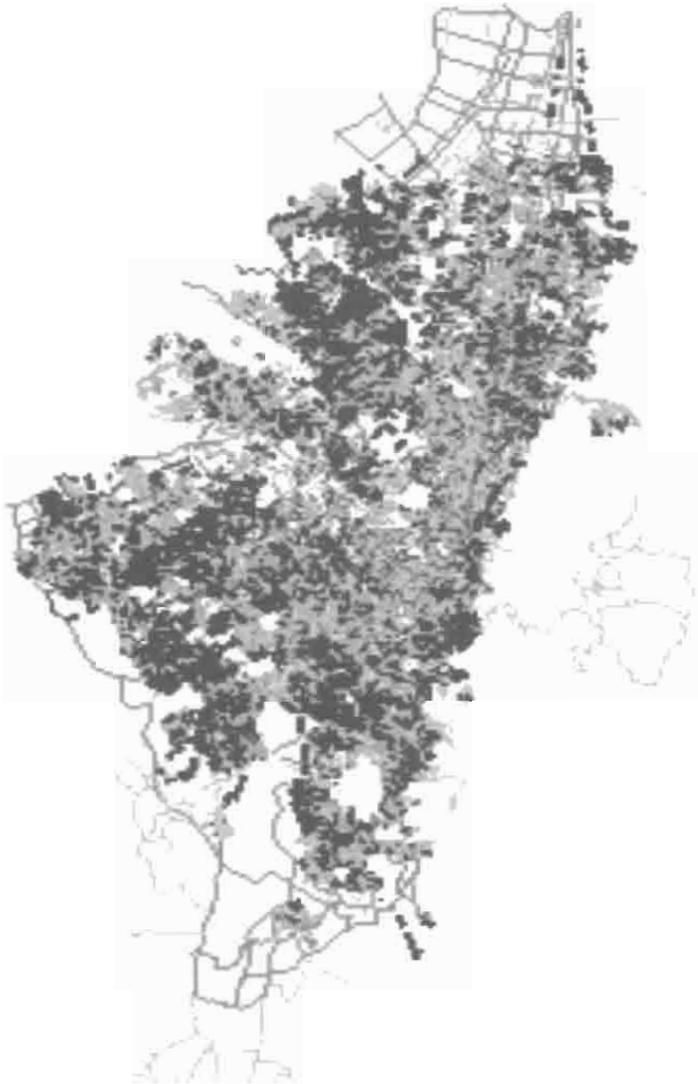
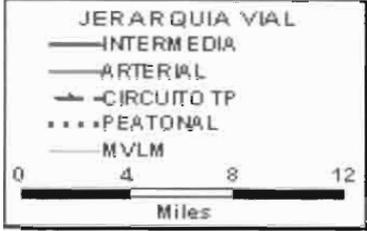
Los principales aspectos estratégicos que quedan como legado a la nueva administración y a la ciudadanía son:

La implementación, creación y puesta en funcionamiento de nuevas áreas para cumplir la misión de la Entidad, en el marco de la nueva estructura administrativa y de gestión.

- *Procesos de contratación:* teniendo en cuenta que la Secretaría de Obras Públicas no contaba con Oficina Jurídica que ejecutara procesos licitatorios de la magnitud de la inversión con la que cuenta la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, en conjunto, se diseñaron: modelos de pliegos de licitaciones, listado de precios actualizables, modelos de minutas de contratos, entre otros, que servirán de base para los nuevos procesos en las siguientes vigencias.
- *Esquema de contratación con las localidades:* la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, cuenta con

la Subdirección de Producción y Comercialización, la cual desarrolló convenios interadministrativos, que para la vigencia 2007 ascendieron a \$ 14.424 millones.

- *Modelo de priorización basado en información actualizable:* teniendo en cuenta la información suministrada y con base en la distribución de competencias establecidas por el Acuerdo 257 de 2006, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial jerarquizó las vías de su competencia para incluirlas en la programación 2007 de recuperación, rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.
- *Alineamiento Estratégico* (mapa estratégico, mapa de procesos, política y objetivos de calidad, desdoblamiento estratégico, etc.): el Sistema de Gestión de Calidad se encuentra en proceso de implementación. La Entidad está opcionada para ganar el Premio Distrital de Calidad, debido a la implementación de las políticas y objetivos de calidad.



TRANSMILENIO S.A

2004 - 2007



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

**INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD
2004 - 2007**

Alcalde Mayor de Bogotá
Luis Eduardo Garzón

Secretario General
Enrique Borda Villegas

TRANSMILENIO

GERENTE GENERAL
ANGÉLICA CASTRO RODRÍGUEZ

SUBGERENTE GENERAL
JAIRO FERNANDO PÁEZ MENDIETA

DIRECTORA DE PLANEACIÓN
SANDRA LILIANA ANGEL ALMARIO

SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN

ARTURO FERNANDO ROJAS ROJAS

SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN DE LA INVERSIÓN

ADRIANA POSADA PELÁEZ

DIRECTOR DE PLANES DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO LOCAL

ANDRÉS PODLESKY BOADA

COMPILADOR DE TEXTOS

JEFE OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES

JAIRO GONZÁLEZ BALLESTEROS

ASESOR

EDICIÓN Y COORDINACIÓN EDITORIAL

NORA LUZ CASTRILLÓN JARAMILLO

OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES

CORRECCIÓN DE ESTILO

JULIO MATEUS

ORLANDO LAVERDE

FOTOGRAFÍAS

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ

ARCHIVO SDP

ARCHIVO SECRETARÍA DE MOVILIDAD

DISEÑO DE PAUTA

LUZ MARINA CAMACHO TURRIACO

RUBÉN DARÍO ROJAS OLIER

LOGO SAPIENS LTDA.

DIAGRAMACIÓN

CAMILO JIMÉNEZ VALBUENA

CARLOS ANDRÉS ORTÍZ

EDISON PAREDES RUIZ

PATRICIA CARO MARTÍNEZ

MARIO CALDERÓN

ERICK TALAGA

K2 COMUNICACIÓN VISUAL LTDA.

IMPRESIÓN

MULTI-IMPRESOS LTDA.

INTRODUCCIÓN

La empresa TransMilenio S.A. es una sociedad por acciones constituida por entidades públicas del orden distrital que tiene como objetivo la gestión, organización y planeación del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia bajo la modalidad de transporte terrestre automotor. La constitución de la empresa se remonta al Acuerdo 04 de 1999, a través del cual se autorizó su constitución con la participación exclusiva de entidades públicas, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio. Los estatutos y normas que rigen la empresa se adoptaron mediante escritura pública 1528 del 13 de octubre de 1999.

Con la expedición del Decreto 319 de 2006 por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá se asigna a TransMilenio S.A. como ente gestor del transporte masivo, la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y establece que en consecuencia le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del actual sistema con el transporte colectivo.

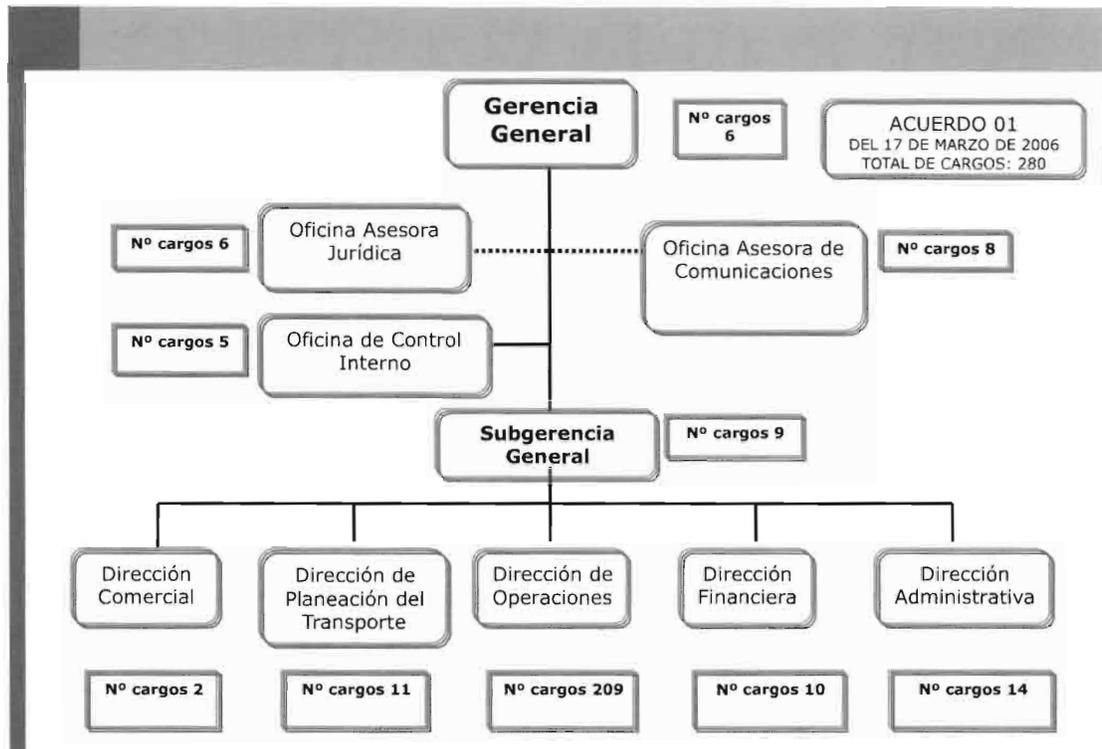
Con motivo de la reforma administrativa del Distrito Capital adoptada por Acuerdo 257 de 2006 del Concejo de Bogotá, TransMilenio S.A. entra a formar parte del sector de movilidad como una de las entidades vinculadas a este sector que está

en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad. Pertenecen a este sector el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU–, el Fondo de Educación y Seguridad Vial –Fondatt–, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial y la Terminal de Transporte S.A.

El Decreto 486 de noviembre de 2006 asigna formalmente a TransMilenio S.A. las funciones de las que trata el Plan Maestro de Movilidad. La asignación de estas funciones implica para la empresa tanto la revisión estratégica de su quehacer como la estructura operativa y administrativa para el cumplimiento de este propósito. Dicha revisión ya se está llevando a cabo pero las decisiones finales al respecto dependerán de la estructuración del SITP –Sistema Integrado de Transporte Público– que se encuentra liderando la Secretaría Distrital de Movilidad.

En este sentido la empresa TransMilenio S.A. como parte del sector de movilidad aporta a los propósitos generales del sector en lo relacionado con la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros. Por lo anterior, la empresa actualmente participa activamente en el ejercicio de estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público compartiendo la experiencia de 7 años en la estructuración, implantación y operación del Sistema TransMilenio.

La organización interna de TransMilenio S.A. se ajusta a una estructura organizacional, conformada de la siguiente manera:



Las funciones asignadas a la empresa son las siguientes:

1. Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad de transporte terrestre automotor.
2. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.
3. Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.
4. Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.
5. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tuvieran por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras entidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.
6. TransMilenio S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estaría contratada con empresas privadas. TransMilenio S.A. sería responsable de la prestación del servicio cuando se declarara desierto un proceso de selección o cuando se suspendieran o terminaran anticipadamente los contratos o se declarara la caducidad de los contratos con los operadores privados por las causas previstas en la ley o los contratos.
7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.

Adicionalmente a las funciones descritas, como se mencionó anteriormente el Decreto 486 de 2006 le asignó nuevas funciones que se refieren a:

1. Integrar, evaluar y hacer el seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP.
2. Adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte público masivo con el actual sistema de transporte colectivo, en los términos del artículo 17 del Decreto Distrital 319 de 2006.

1

EL PLAN ESTRATÉGICO

TransMilenio S.A. ha establecido las siguientes directrices estratégicas para el cumplimiento de sus fines:

MISIÓN

Mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito y la competitividad de la ciudad tanto en el plano nacional como en el internacional, mediante la implantación del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor en el Distrito Capital y en su área de influencia, propendiendo por la democratización de la propiedad de las empresas que operen dentro del sistema TransMilenio.

VISIÓN

Ofrecer a los habitantes de la región un sistema de transporte masivo a nivel internacional, a costos competitivos y menor tiempo de desplazamiento, que maneje corredores exclusivos y perdure en el tiempo, incrementando la generación sostenible de riqueza y prosperidad colectiva a través de la acción conjunta entre lo público y lo privado, a partir de políticas distritales de participación y democratización de la propiedad de las empresas que se vinculen al Sistema TransMilenio.

PRINCIPIOS

Dignidad humana: entendida como la trascendencia del ser humano como un fin en sí mismo y el deber ético de establecer una relación de

respeto integral con los ciudadanos como reconocimiento de su condición humana.

Ciudadanía: entendida como la pertenencia de los seres humanos a una comunidad política que los hace sujetos de derechos y deberes.

Justicia: entendida como la disposición de dar a cada quien lo que le es debido y lo que le corresponde en virtud de su condición humana, de sus derechos, de su trabajo y de su condición de ciudadano.

Transparencia: entendida como la obligación de la administración pública de actuar ante los ciudadanos de manera pública y abierta, tanto en sus decisiones y motivaciones, como en sus procesos y mecanismos y con el respeto por el acceso a la información; comprende el deber del servidor público de proceder visiblemente y de reconocer la importancia de la vigilancia del ciudadano y de la sociedad.

Respeto: entendido como la actitud de trato considerado, amable, comprensivo y tolerante hacia los demás.

Tolerancia: entendida como la actitud de respeto hacia las opiniones y actitudes ajenas; implica la aceptación de las diferencias y el reconocimiento a las minorías; y comprende la valoración de las críticas y el actuar en consecuencia de las que son válidas.

VALORES BÁSICOS

Compromiso cívico: consiste en una actitud de concretar y realizar lo prometido, de cumplir

cabalmente las funciones y responsabilidades. Este compromiso se enfoca principalmente hacia los mejores intereses de la ciudad: su calidad de vida, su progreso, su estética, su internacionalización, su convivencia, su confianza. El compromiso cívico específico consiste en adelantar una gestión orientada al logro de prestación de un excelente servicio de transporte público masivo que mejore sustancialmente la calidad de vida de los ciudadanos y el bienestar general de la ciudad.

Responsabilidad social: la responsabilidad consiste en el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos y en el dar respuestas adecuadas a lo que se espera de una persona, de un grupo, de una institución, empresa u organización. La responsabilidad del servidor público está condicionada al estricto cumplimiento de sus deberes constitucionales, legales y reglamentarios y a la ética de la función pública y a la necesidad de rendir cuentas a la ciudadanía.

Excelencia empresarial: consiste en la vocación y actitud de ser y hacer lo mejor. Aspiración, respaldada en una gestión, de prestar el mejor servicio de transporte masivo de la ciudad. Acción orientada a un grado de perfección y de superior calidad en la prestación de un servicio fundamental para la ciudad.

Integridad institucional: la integridad consiste en una rigurosa adhesión a un conjunto de valores y principios fundamentales que se han de aplicar de manera coherente en la vida personal y organizacional. Implica entereza y rectitud de conducta.

En este contexto los objetivos estratégicos que se han definido para la Entidad apuntan al cumplimiento de la misión institucional y al logro de la visión, estos son: i) contribuir a la movilidad de los usuarios del transporte público en el Distrito Capital, con la operación de un sistema eficiente; ii) mejorar la calidad en la prestación del servicio del sistema; iii) buscar mecanismos que contribuyan a la sostenibilidad del sistema, y iv) optimizar la gestión empresarial.

En este sentido los aportes de cada una de las dependencias para el logro de estos objetivos, se describe a continuación:

A. Gerencia General

La Gerencia General como cabeza de la administración de la empresa tiene como funciones la ejecución de los acuerdos y decisiones de la Asamblea General y la Junta Directiva; citar a la Junta Directiva cuando lo considere necesario o conveniente para mantenerla informada de la situación de la empresa o para someter a consideración los asuntos que requieran de la aprobación de la misma; presentar a la Asamblea General de Accionistas el informe sobre la gestión y resultados de la empresa y las recomendaciones correspondientes.

Le corresponde además formular las políticas de personal y decidir sobre las situaciones administrativas del personal de la Entidad, efectuar los nombramientos y fijar la remuneración y funciones de los empleados y trabajadores oficiales de acuerdo con las autorizaciones de la Junta Directiva.

Por último debe proponer, desarrollar y comunicar los planes y programas de desarrollo estratégico del sistema de transporte masivo a cargo de la empresa y proponer a las autoridades competentes las tarifas del servicio de transporte masivo.

B. Subgerencia General

La Subgerencia General de TransMilenio S.A. responde por la orientación de las direcciones de la empresa para el cumplimiento de las metas corporativas, para lo cual dirige y coordina el diseño y ejecución de las estrategias, planes de mejoramiento preventivo y correctivo en concordancia con los lineamientos de la Gerencia General y la Junta Directiva.

En desarrollo de las funciones de la Entidad tiene asignados los procesos relacionados con la función

de control interno disciplinario, y la dirección, gestión, análisis y coordinación de la planeación, diseño, mejoramiento y desarrollo de los procesos, proyectos y alternativas relacionados con sistemas, informática y telecomunicaciones.

Adicionalmente la subgerencia general debe monitorear las relaciones de la Entidad con los concesionarios que tienen a su cargo la operación del sistema TransMilenio.

C. Dirección de Planeación de Transporte

Esta Dirección se encarga de orientar la formulación, ejecución y seguimiento de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas del sistema TransMilenio y de la Entidad a corto, mediano y largo plazo.

Para este propósito la Dirección de Planeación de transporte tiene tres áreas: Planeación de Transporte, Proyectos y Planeación Corporativa y Tarifaria.

La dependencia dirige y coordina los estudios para la expansión y adecuación del sistema incluyendo nuevas tecnologías de transporte y coordinando con otras instituciones las interfaces del sistema con otros sistemas de transporte; monitorea y coordina la construcción de proyectos urbanísticos y de infraestructura del sistema; dirige y coordina estudios sobre condiciones económicas para establecer estructura y estrategia tarifaria del sistema; formula mecanismos para control de ingresos y análisis de flujos de efectivo del Fondo de Contingencias; coordina y acompaña el diseño de la planeación estratégica corporativa y el proceso de formulación y seguimiento a los proyectos de inversión.

D. Dirección de Operaciones

A esta Dirección le corresponde garantizar el servicio de transporte público masivo, bajo los

principios de legalidad, accesibilidad, seguridad y eficiencia a través de la efectiva vigilancia, inspección y control de la operación de forma integral, que genere a los usuarios confiabilidad y efectividad en el uso del sistema TransMilenio.

Para este propósito la dirección de operaciones asesora y apoya a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas y objetivos estratégicos, planes y programas de la Entidad y de la programación, operación y control del sistema a corto, mediano y largo plazo.

Dirige y coordina la evaluación de desempeño de los operadores del sistema al igual que la programación del sistema; el proceso de control de la operación efectuando las modificaciones y ajustes necesarios para atender las situaciones y contingencias que se presenten o se puedan presentar; los procesos de programación de operación, control de vehículos e infraestructura, distribución y control de recaudo, control de operaciones, seguridad y gestión ambiental; el desarrollo de productos, servicios y paquetes adecuados a las necesidades de los usuarios del sistema, teniendo en cuenta las condiciones operativas, financieras, legales y demás de la sociedad; el diseño, mecanismo y estrategias tendientes a la formulación de políticas de seguridad del sistema.

Además dirige y evalúa los procesos de aseguramiento de la calidad de la operación del sistema y de los procedimientos y procesos internos de la empresa.

E. Dirección Administrativa

Las funciones que desarrolla la Dirección Administrativa se enfocan hacia la asesoría y apoyo en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas de la Entidad a corto, mediano y largo plazo en lo relacionado con la administración de recursos humanos y físicos; la dirección y coordinación de los procesos de gestión del talento humano, gestión de apoyo logístico y contratación hasta el 10% de la me-

nor cuantía; dirección y coordinación de los procedimientos para el desarrollo de personal y la adecuada adquisición de los recursos físicos de la sociedad; dirección y coordinación de la oportuna prestación de los servicios de aseo, vigilancia y mantenimiento de las instalaciones donde funciona la sociedad y la dirección y coordinación del manejo, actualización y custodia del archivo general, correspondencia y centro de documentación de la sociedad.

F. Dirección Comercial

Los estatutos de la Entidad la autorizan a administrar la infraestructura específica y exclusiva del sistema, para lo cual puede determinar las explotaciones colaterales que, conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del sistema, se ejecutan para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte. Igualmente puede ejercer actividades comerciales en el área de asesorías, consultorías y capacitaciones en servicios de transporte público masivo de pasajeros.

Así las cosas, la Dirección Comercial de Transmilenio S.A. tiene como función formular, proponer y presentar estrategias para el desarrollo de proyectos de explotación colateral que aseguren recursos para el cumplimiento de los compromisos de la Entidad; determinar clientes potenciales que permitan definir la comercialización del sistema y desarrollar productos acordes a los segmentos objetivos; desarrollar y cuantificar el portafolio de productos y servicios que la sociedad puede ofrecer para negociaciones colaterales, estructurar los negocios que generen recursos adicionales para la sociedad.

G. Dirección Financiera

Corresponde a la Dirección Financiera, asesorar y apoyar a la Gerencia en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas financieros de la Entidad y del pago a los operadores del sistema.

Así mismo, tiene bajo su responsabilidad la dirección y coordinación de la liquidación previa de los pagos a los agentes del Sistema TransMilenio; de las labores de tesorería de la sociedad, incluyendo la colocación de los recursos de la sociedad; de la evaluación del análisis de desempeño financiero sobre la solidez de los agentes del sistema; de la planeación y seguimiento presupuestal; de la planeación, evaluación, ejecución, seguimiento y control de la administración presupuestal, contable y de tesorería con las demás dependencias de la Entidad, y de la presentación de los estados contables y presupuestales.

Por otra parte, le corresponde la formulación y coordinación con la Dirección de Planeación de los sistemas de control de administración de ingresos y análisis de flujos de efectivo y la coordinación del recaudo de ingresos.

H. Oficina Asesora Jurídica

Esta oficina asesora en los aspectos legales de la Entidad, verifica la legalidad e integridad de los actos, contratos y convenios que celebre la empresa conforme a la normatividad vigente y aplicable a cada caso y atiende las acciones judiciales y administrativas en que sea parte la Entidad.

Para este propósito tiene asignadas funciones de asesoría y apoyo a la Gerencia General en la formulación y definición de políticas, objetivos estratégicos, planes y programas en materia jurídica y legal; la expedición de conceptos y documentos jurídicos, y la coordinación de los asuntos jurídicos y legales de la sociedad, que se presenten a revisión, estudio o análisis, fijando la posición jurídica de la sociedad; la dirección de la recopilación de normas, jurisprudencia y doctrina relacionadas con los temas de competencia de la sociedad y la promoción de su difusión, su actualización y cumplimiento; la dirección de la elaboración de las herramientas necesarias, como proformas, formatos, manuales o instructivos relacionados con los temas de su competencia y garantizar la agilidad y legalidad

de los actos administrativos de su competencia que expida la sociedad; la atención y participación en los procesos judiciales, extrajudiciales, administrativos, acciones y actuaciones en los que esté comprometida la sociedad, que le sean asignados; asesoría y conceptos en el diseño de los pliegos de condiciones o términos de referencia de los procesos de contratación administrativa que requiera la sociedad y habilitar jurídicamente las propuestas que sean puestas a su consideración.

I. Oficina Asesora de Comunicaciones

La dependencia se encarga de asesorar, diseñar y promover las políticas y los procesos de comunicación interna y externa, proporcionando la infraestructura de comunicación estratégica, desarrollo de campañas educativas y de servicio al ciudadano que permitan divulgar de forma efectiva toda información que ayude a los usuarios del Sistema TransMilenio a obtener un mejor servicio.

Diseña, desarrolla, coordina y divulga, a través de estrategias de comunicación, las políticas, metas, programas, proyectos y servicios del sistema y de la empresa a los usuarios actuales y potenciales y funcionarios de TransMilenio S.A.; brinda apoyo para el desarrollo de programas, eventos institucionales y estrategias de mercadeo social con el fin de consolidar el sentido de pertenencia hacia el sistema; apoya a la empresa en la organización, atención y coordinación de planes y programas dirigidos a los usuarios y ciudadanos en la búsqueda permanente del mejoramiento del servicio asegurando la correcta canalización de las quejas, reclamos y sugerencias a las áreas y operadores pertinentes.

Apoya la gestión de diseño, desarrollo, control y seguimiento de proyectos e investigaciones y proponer estudios necesarios para determinar las

políticas de mejora continua en la atención a los usuarios del Sistema TransMilenio y ciudadanos en general en el corto mediano y largo plazo.

También le corresponde prestar asesoría social y apoya a la empresa en el acercamiento con la comunidad respecto a los requerimientos en las obras, la planeación, operación y comunicación de las Fases I y II; así como en la estructuración de la Fase III del Sistema TransMilenio.

Apoyar la gestión de la Entidad en la identificación, diseño, creación, aplicación y transmisión de mensajes de carácter publicitario a través de diferentes medios masivos de comunicación dirigidos a usuarios actuales y potenciales del Sistema TransMilenio, para fortalecer su posicionamiento y uso adecuado.

J. Oficina de Control Interno

Corresponde a esta dependencia la coordinación del sistema de control interno a través de la medición y evaluación de la eficiencia, eficacia y economía de los sistemas de control existentes, brindando asesoría en la continuidad del proceso administrativo, la evaluación de los planes establecidos y en la aplicación de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos propuestos.

En cumplimiento de la Ley 87 de 1993, la oficina viene desarrollando auditorías semestrales en las cuales se formulan recomendaciones de mejoramiento continuo; durante el segundo semestre se realizan auditorías de seguimiento en las cuales se aplican indicadores de cumplimiento, para verificar si las recomendaciones fueron acogidas por las áreas.

La Oficina de Control Interno también adelanta auditorías especiales dependiendo de los requerimientos de la Entidad o de acuerdo con las necesidades en temas que se consideren importantes para la Entidad.

2

LOGROS Y ACTIVIDADES

2.1.

PLANEACIÓN DEL SISTEMA

A. Revisión y seguimiento de la entrega de la infraestructura para la operación de las troncales de la Fase II del Sistema, NQS y Suba y sus respectivas rutas alimentadoras

La gestión adelantada por TransMilenio S.A. para alcanzar este logro consistió en el seguimiento permanente al avance de los proyectos urbanísticos y de infraestructura del Sistema TransMilenio a cargo del IDU. Esto permitió generar alertas al interior de la Entidad respecto del cumplimiento de los cronogramas establecidos y las especificaciones técnicas suscritas en los contratos y permitió recomendar las medidas necesarias para garantizar que las obras se ejecutaran dentro de los parámetros operacionales establecidos.

Las troncales NQS y Suba suman una longitud de 30 km y un recorrido de 100 Km de rutas alimentadoras. En estos dos corredores troncales el sistema cuenta con dos estaciones de cabecera o portales, dos patios, una estación intermedia de integración (General Santander), una estación de integración troncal-troncal (Ricaurte) y 32 estaciones sencillas. Adicionalmente, puentes peatonales, plazoletas, andenes, ciclorrutas a lo largo de los corredores, un patio de regulación denominado Patio de la Hoja y nuevas conexiones entre troncales (NQS y Autonorte, Calle 80-Suba-NQS, NQS y Calle 13-Américas).

Con la puesta en operación de las troncales NQS y Suba se incrementó el número de viajes en 309.000¹ servicios troncales y en 153.940 de alimentación, se amplió la cobertura a 66 barrios ubicados a lo largo de las dos troncales y a 60 barrios con el servicio de alimentación.

Rediseño de servicios troncales del Sistema TransMilenio

El inicio de operación de la Fase II del Sistema TransMilenio adicionó kilómetros de infraestructura y por tanto pasajeros adicionales que deben ser atendidos satisfactoriamente en buses, estaciones y portales.

El sistema, diseñado para atender los deseos de viaje de la población, toma como base matrices origen-destino elaboradas con anterioridad a su operación, las cuales buscan caracterizar la futura demanda del sistema. Una vez iniciada la operación las nuevas troncales, se realiza una actualización de estas matrices, de manera que se logren identificar los reales deseos de viaje de los usuarios, para así ajustar la oferta del sistema a las necesidades de movilidad de la ciudad.

En este marco se desarrolló el diseño técnico conceptual para el cambio de servicios que se implementó con motivo de la implantación de

¹ Viajes/día promedio para día hábil. Comparación mayo/2005 - septiembre/2007.

las dos últimas troncales. El diseño se basó tanto en información real como en ejercicios de modelación, los cuales partiendo de un escenario que reproduce la operación del sistema antes de la entrada en operación, pretende reproducir las condiciones de operación real.

El diseño introdujo la operación de nuevos esquemas y conceptos de los servicios: asimétricos, escalonados, superexpresos y los con-

vencionales expresos y corrientes y tuvo como principales propósitos la reducción de tiempos de viaje, disminución de trasbordos, optimización del uso de buses, aumento de la capacidad por troncal y disminuir la congestión en las estaciones.

De esta manera con la entrada en operación de la Fase II los nuevos servicios planteados se resumen así:

SERVICIOS		SIMÉTRICOS	ASIMÉTRICOS
CORRIENTES	Lunes a domingo	4	-
EXPRESOS	Lunes a viernes	27	8
	Sábado	18	2
	Domingo	6	

Índice de trasbordos (promedio)	1.21
Flota disponible	1.020
Demanda atendida	1.300.000

Implantación de una nueva señalización para el Sistema TransMilenio

Acorde con el rediseño de servicios troncales del Sistema TransMilenio y mediante el contrato 163 de 2005 celebrado con Steer Davies Gleave la empresa desarrolló un estudio de diagnóstico de la operación, información y señalización del sistema; la formulación de propuestas para mejorar la situación actual y el diseño de un plan de comunicación e información a los usuarios del Sistema TransMilenio dentro de las estaciones para permitir su ubicación de manera más ágil y la selección del servicio adecuado para llegar a su destino.

Para las estaciones sencillas del sistema se planteó un nuevo sistema de señales con el fin

de guiar al usuario para que identifique fácilmente los accesos a cada una de las estaciones y a los vagones intermedios que la conforman. Mediante estas señales se informa al pasajero acerca de los lugares donde puede abordar los buses hacia destinos específicos o realizar operaciones de trasbordo cuando estas sean necesarias. De igual manera, se le muestra al usuario la ubicación de paradas de servicios en otros vagones de la estación y se identifican claramente las salidas de las estaciones. Se han diseñado señales que al ser instaladas sobre las puertas de ascenso y descenso de pasajeros permitirán al usuario identificar las estaciones desde el exterior de las mismas; el usuario podrá, desde el interior de las estaciones, saber cuáles son las puertas para uso preferencial de discapacitados, niños, ancianos y mujeres embarazadas, esto último permitirá mejorar el principio de accesibilidad en el que siempre se ha basado el Sistema TransMilenio.

Esta nueva señalización en el sistema mejora la calidad del servicio ofrecido a los usuarios, aumentará los niveles de competitividad del TransMilenio en relación con sistemas similares.

Inventario de predios Fase II

El inventario de predios ejecutado en los corredores de las troncales Calle 13-Américas, NQS y SUBA es de carácter censal, es decir, se efectuó mediante la enumeración completa de predios y locales comerciales a lo largo de las troncales, con el fin de obtener la información que permita caracterizar la vivienda, industria y comercio de las zonas de influencia de las mismas.

Lo que se pretende es ejecutar un nuevo censo pasados 5 años de operación del Sistema TransMilenio por los corredores mencionados y así comparar la configuración urbana antes y después de la implementación del sistema y medir los impactos socioeconómicos, las modificaciones urbanas y los cambios en movilidad.

Este seguimiento permite apoyar y resaltar los efectos positivos y a la vez identificar acciones para atenuar efectos negativos para las siguientes troncales del sistema.

Documento sobre el Sistema TransMilenio, “Una mirada a Fase I y Fase II”

Por ser la primera experiencia en el país con sistemas de transporte masivos basados en buses, la operación de las primeras fases evidenció la necesidad de algunas mejoras de diversa índole, las cuales han venido siendo corregidas, en algunos casos durante la implementación de nueva infraestructura, en otros mediante la ejecución de nuevos proyectos, y en otros mediante un análisis cuidadoso de la problemática buscando el planteamiento de soluciones futuras, pero de corto plazo.

Con este documento se consolida la información sobre la necesidad de mejoras que se han rea-

lizado en el sistema y propone alternativas de mejora cuya implementación podría generar resultados positivos en la operación. El documento recoge la experiencia registrada desde el inicio de operación del Sistema TransMilenio a partir de los diferentes agentes que lo componen.

Análisis de la demanda, las variaciones de la capacidad del sistema por esta demanda y las posibles variaciones requeridas en el diseño operacional

El análisis del subpico² de la demanda se desarrolló con el objeto de analizar, dentro del período pico, la variación tanto en la oferta como en la demanda del sistema. Se analizaron las estaciones del Sistema, con especial énfasis en la situación de la estación “Alcalá”, en las que los usuarios no lograban acceder generalmente al primer bus del servicio que requerían. Se desarrolló una simulación para establecer el efecto de algunas modificaciones operacionales y se concluyó que la operación de servicios escalonados (servicios que inician en estaciones diferentes a los portales), favorecerían disminuir los tiempos de espera, sin incurrir en necesidades adicionales de flota. Lo anterior, teniendo también en cuenta una disminución favorable de tiempo no solamente en la estación de inicio del servicio, sino en todo el tramo, que para el caso de análisis, incluyó las estaciones ubicadas sobre la Autopista Norte, al norte de la Estación Alcalá.

Este análisis resultó como base para la posterior modificación de los servicios del Sistema TransMilenio y permitió, desde el diseño, incluir este tipo de operación, que beneficia a los usuarios

² Subperíodo dentro de la hora de máxima demanda que presenta el máximo volumen de pasajeros.

que no inician su viaje desde los portales del sistema. El resultado fue complementado con la decisión de operar servicios súper expresos desde los portales hacia las estaciones “atractoras” de viajes en el centro expandido de la ciudad. (Calle 72-Eje Ambiental).

Como ejemplos de casos desarrollados de estos conceptos en la nueva estructura de servicios se tienen los servicios que hoy parten desde la Estación Toberín (H70 y H73) en la Autopista Norte y Banderas (C19) en la Troncal Américas, para el caso de servicios escalonados e igualmente los servicios B53, H51, J70, D51, entre otros, para el caso de los súper expresos.

Diagnóstico de situación actual en el servicio intermunicipal para Bogotá y requerimientos de infraestructura para integración con el Sistema TransMilenio

Teniendo en cuenta la “integralidad” que debe tener el sistema de transporte de la ciudad, la Entidad desarrolló un estudio acerca de la oferta y la demanda con que cuentan los servicios intermunicipales que entran a la ciudad. De acuerdo con lo anterior, se caracterizó el servicio en los puntos de acceso correspondientes a la Autopista Norte, Calle 80, Calle 13, Suba, La Calera, Calle 6 y Usme.

Los resultados no solamente aportaron las características actuales de empresas, demanda, oferta sino también permitieron realizar un análisis de la infraestructura requerida para la integración de dichos servicios con el Sistema TransMilenio. En Portal Norte y Portal 80, en donde se encuentra integrado en la actualidad, se desarrollaron propuestas para una mejor operación de los servicios.

Este informe sirve como insumo para los proyectos de intercambiadores modales y los convenios que han venido estudiándose entre la Terminal de Transporte y TransMilenio S.A.

Seguimiento y análisis de la proyección de la demanda del Sistema TransMilenio

Transmilenio S.A., desde el año 2004 inició un proceso de seguimiento, monitoreo y proyección detallada de la demanda del Sistema TransMilenio, en el corto plazo. Es decir, inició un proceso de construir un modelo, comprobar su efectividad y eficacia para lograr una programación más acorde con los cambios en la misma. A partir de la realización de un estudio inicial, se establecieron períodos de estacionalidad y comportamientos específicos de los usuarios que permitan informar a la Dirección de Operaciones, la demanda probable zonificada y ubicada temporalmente, para que dicha Dirección desarrolle con un mayor nivel de precisión la programación de la oferta para cada servicio.

La proyección y el seguimiento han resultado de vital importancia, ya que se han disminuido los errores en la proyección de la demanda y así se ha logrado programar un servicio más cercano a la realidad de la vía, disminuyendo la diferencia entre la programación y la realidad, lo cual redundará en una mejor proyección en términos tarifarios y de ingresos.

Este proceso es permanente y ha tenido resultados puntuales como el desarrollo del modelo, su mejoramiento para la proyección de la demanda en días hábiles, sábados, domingos, festivos y el seguimiento y proyección de entradas, salidas y ventas en períodos de 15 minutos, alcanzado una meta de confiabilidad, en el segundo semestre de 2007, superior al 75%.

Proyecto rutas complementarias

Este estudio a través de un análisis de oferta y demanda, identificó los sectores de la ciudad que se encontraban sin cobertura del sistema masivo y hacen parte del área de influencia directa del mismo, cuantificó la demanda potencial generada en estos sectores con destino al Sistema TransMilenio, estableció un tipo de solución de acuerdo con las alternativas identificadas (alimentación, interportales o complementarias) para satisfacer las necesidades de demanda.

Finalmente se identificaron 19 extensiones del servicio de rutas alimentadoras, 8 conexiones interportales y 13 rutas complementarias al sistema. Para su implantación se realizaron diferentes gestiones que involucraron a los actuales operadores del sistema, sin embargo no se logró realizar este proyecto y queda planteado como un reto para la siguiente administración.

Definición de los parámetros operacionales para la Fase III y acompañamiento en los estudios y diseños desarrollados por el IDU

La elaboración de parámetros de diseño permite la ejecución de proyectos de infraestructura acordes con los requerimientos de expansión y adecuación del sistema cumpliendo con las necesidades operacionales.

La elaboración de este tipo de documentos permite dejar previstas conexiones e integración entre troncales, lo que asegura que dentro de la planeación de futuras fases del sistema se puedan considerar escenarios que incluyan servicios que comuniquen los diferentes corredores del Sistema sin que implique mayores modificaciones a la infraestructura construida en anteriores fases.

Con los parámetros de diseño se recopiló la información base para desarrollar el proyecto de diseño de las troncales de la Fase III del Sistema TransMilenio Carrera 10ª, Carrera 7ª y Calle 26. Los parámetros operacionales contienen una descripción del sistema y del proyecto a diseñar (número y tipo de estaciones, número de carriles, necesidades de conexión, entre otros) y algunos elementos a considerar dentro del diseño para la correcta operación de los vehículos articulados.

Los parámetros solicitados fueron los siguientes:

TRONCAL	NO. KM	ESTACIONES		
		Sencillas	Intermedias	Cabecera
Calle 26	13,88	15	3	-
Carrera 10 y 7	24,00	27	3	1

Inventario de predios Fase III

Con este inventario se espera monitorear el impacto que vaya causando la operación del sistema de transporte TransMilenio sobre las zonas aledañas a la troncal que conforman la Fase III (Calle 26, Cra. 10ª y Cra. 7ª). Así mismo, se podrá lograr una medición de los cambios en el uso del suelo, cambios de tenencia de los predios, el cumplimiento de las expectativas sobre el sistema, y medir el impacto urbanístico.

Conexión troncal NQS / Caracas Sur - Portal Usme - Portal Tunal - NQS

El diseño de esta conexión se refleja en un servicio troncal que recorre: Portal Usme – Troncal Caracas – Ramal Tunal – Portal Tunal – Avenida Villavicencio – Troncal NQS con el propósito de tener una conexión para los habitantes de la zona de Ciudad Bolívar con la troncal NQS, y de esta manera superar las dificultades que se presentan en la actualidad.

En relación con la conexión de esta zona con la NQS es importante mencionar que se tiene

en cuenta las condiciones de demanda, infraestructura, diseño operacional, operación, seguridad vial y capacidad, y nivel de servicio. Los resultados del estudio se presentaron ante la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano, obteniendo la viabilidad del proyecto por parte de la Secretaría de Movilidad.

En la actualidad el IDU se encuentra adelantando la adecuación de la Avenida Villavicencio entre el Portal Tunal y la NQS, posterior a la cual se podrá iniciar la operación de esta conexión que beneficiará a la población de las localidades de Ciudad Bolívar y Usme.

Metodología para el cálculo de los ahorros de tiempo en el Sistema TransMilenio

Documentación de la metodología utilizada en el proceso de estimación de los ahorros en el tiempo de viaje de los usuarios del Sistema TransMilenio, comparados frente a los tiempos requeridos para movilizarse en transporte público colectivo.

El escenario de análisis considera la operación completa de la Fase I y la Fase II del Sistema TransMilenio con un total de 6 troncales que suman 84 kilómetros de vías exclusivas y 114 estaciones en operación.

La aplicación de la metodología arroja cálculos que permiten afirmar que el ahorro promedio de los usuarios es de 23:02 minutos, respecto a un escenario de la ciudad sin el Sistema TransMilenio.

Estudio de capacidad del Sistema TransMilenio

El estudio muestra una revisión conceptual de las metodologías recomendadas y utilizadas en trans-

porte para la determinación de la capacidad de sistemas de transporte similares a TransMilenio.

El estudio se realizó a partir de información secundaria sobre una caracterización de la actual infraestructura y servicios que constituyen la capacidad instalada del Sistema TransMilenio y se realizaron mediciones de campo para caracterizar la operación del Sistema TransMilenio, las cuales tuvieron en cuenta el punto de vista de vehículos y usuarios.

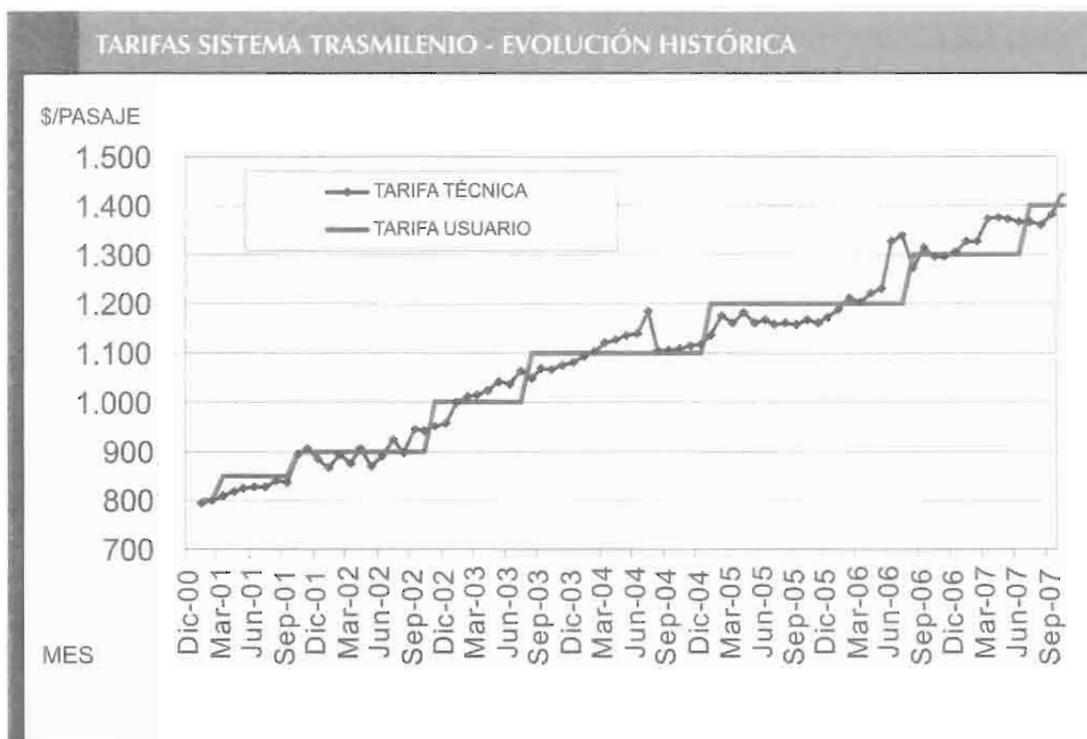
Con la información recolectada se realizó la construcción de ecuaciones y/o modelos de simulación desarrollados para el análisis y medición de capacidad del sistema, a partir de los cuales se realizó un análisis de la capacidad del sistema actual.

El resultado permite una identificación de problemas relacionados con la capacidad del Sistema TransMilenio, incluyendo el análisis detallado de las estaciones en donde se realizaron aforos. A partir de este análisis se realizó una propuesta general de intervención y presentación de soluciones puntuales.

Por otra parte, se incluyó una evaluación y análisis de estrategias para la administración y ampliación de la capacidad del sistema en el largo plazo. Con base en esta evaluación se identificaron unas recomendaciones específicas para mejorar la capacidad operacional del Sistema TransMilenio.

Reducción efectiva en tarifa técnica

Se logró una reducción efectiva en tarifa técnica cercana a \$50/pasajero que se presentó en agosto de 2004 (ver gráfico), producto de la estrategia de control permanente del índice de pasajeros por kilómetro –IPK– que se implementó con la entrada en operación de la Fase II y cuyo objetivo fue llevar al punto de equilibrio conceptual la tarifa del sistema.



Fuente: TransMilenio S.A.

Tarifa al usuario creció por debajo al índice de crecimiento del salario mínimo

Gracias a la estrategia de control permanente del índice de pasajeros por kilómetro –IPK– que se implementó con la entrada en operación de la Fase II, utilizada en el periodo comprendido entre enero de 2004 a septiembre de 2007 se

logró que la tarifa al usuario creciera por debajo al índice de crecimiento del salario mínimo mensual legal vigente para el mismo período. (Ver cuadro).

VARIACIONES EN TARIFA, IPC Y SALARIO MÍNIMO DIC./03 – SEPT./07				
INDICADOR	DIC-03	SEP-07	% VARIACIÓN	%VAR. PROM, AÑO
TT	1.083	1.383	27,74	6,75
TU	1.100	1.400	27,27	6,64
IPC	146	176	20,87	5,19
SALARIO MÍNIMO	332.000	433.700	30,63	7,39

Fuente: Cálculos propios a partir de índices DANE

OPERACIÓN DEL SISTEMA

Programación de servicios

Uno de los resultados más importantes en cuanto a la operación del sistema es la entrada en operación de las troncales NQS y SUBA, que se refleja en el aumento de 215 buses articulados para la atención de la demanda adicional de 309.000 viajes/día³ en promedio para día hábil y 83 buses alimentadores para la atención de los servicios de alimentación correspondientes a 10 rutas alimentadoras en el Portal Suba y 5 rutas en el Portal Sur e Intermedia General Santander. Aumento en el número de servicios, de 24 servicios troncales en el 2004 a 70 servicios en el 2007 para días hábiles.

En este sentido se debió reformar toda la programación de los servicios tanto troncales como de alimentación del sistema; basados en las nuevas condiciones de operación del sistema, haciendo énfasis en la definición de los niveles de servicio, capacidad, velocidad y tiempos de operación.

De manera permanente se realiza una revisión de los servicios troncales a partir de las siguientes políticas y estrategias con las cuales se busca básicamente la disminución de los tiempos de viaje y de espera de los usuarios en las estaciones.

Política de servicio:

- Fortalecimiento de los servicios corrientes en los tramos de mayor demanda (mismo punto de parada para mejorar frecuencia al usuario).
- Intervalo máximo de 5 minutos en periodos pico.
- Intervalo máximo de 7 minutos en periodos valle.

- Estrategias
- Unión de servicios troncales para ofrecer mayores frecuencias y disminuir tiempos de espera.
- Fortalecimiento de los servicios corrientes.
- Aumento de cobertura con paradas adicionales en servicios que tienen capacidad remanente.

Como resultado de este estudio, se implantaron las siguientes acciones de mejora que permitieron ampliación en la cobertura y disminución de tiempos de viaje y de espera.

1. **TransMilenio más fácil y más frecuente:** a partir de diciembre de 2006 y con el fin de ofrecer a los usuarios del sistema de transporte masivo un servicio más fácil, se unieron algunos servicios de tal forma que los buses ahora pasan más seguido. Los buses que antes pasaban en promedio cada 4.4 minutos en el periodo pico ahora pasan cada 3.3 minutos en promedio, esto corresponde a una disminución del 30% en el tiempo que tardan los buses en pasar.
2. **Nuevos servicios corrientes:** el 1º de febrero de 2007 inició la operación de dos nuevos servicios corrientes que conectan las troncales NQS y Norte y la troncal Suba con la Avenida Caracas. Con la entrada de estos nuevos servicios se busca facilitar el uso del sistema. La frecuencia agregada de los servicios corrientes sobre el corredor troncal Avenida Caracas pasó de 27 despachos de servicios corrientes en la hora pico a 45 despachos en la hora pico con un aumento del 67% de oferta en estos servicios. La troncal Autopista Norte pasó de 15 despachos de servicios corrientes en la hora pico a 30 despachos, con aumento del 100% de la oferta en servicios corrientes.

³ Comparación mayo/2005 - septiembre/2007.

Adicionalmente, TransMilenio S.A., buscando mejorar el servicio al usuario, ha venido implementando otras acciones que han permitido la disminución en los tiempos de viaje y la optimización de los recursos disponibles tales como la infraestructura y flota.

3. **Más buses en operación:** de agosto de 2006 a febrero de 2007 ha habido un aumento del 15% de la flota de operación en el sistema, que corresponde a 125 buses articulados más. Hoy en día están circulando en el periodo pico 1.018 buses articulados.
4. **Uso de dobles puertas:** la utilización de las dos puertas de los vagones, para segregar usuarios de diferentes servicios, permite mejora en la organización de los usuarios al interior de la estación, optimizando los tiempos de parada de las rutas, de esta forma se hace más fácil subir y bajar de los articulados. Esta estrategia ha sido implementada en las siguientes estaciones: Museo del Oro, Las Aguas, Escuela Militar, Polo, Calle 100 y Héroes, Parque El Tunal, Biblioteca, Molinos, Santa Lucía y Calle 40 sur.
5. **Creación de rutas alimentadoras cortas.** Con el fin de atender demandas concentradas cercanas a los puntos de integración con el sistema troncal y lograr una mejor distribución de la oferta dando una mayor capacidad sobre los corredores hasta donde la demanda muestre altas concentraciones. Las rutas cortas que han sido implantadas son Avenida Bosa, Avenida Cali, Avenida Tintal, Expreso 170 oriental, Expreso 170 occidental, Avenida Caracas y Avenida Suba.
6. **Creación de rutas alimentadora expresas:** con el fin de darle cobertura a áreas más lejanas a las estaciones de integración que se atendían con rutas largas y con muchos paraderos; logrando prestar un mejor servicio pues los usuarios de los paraderos

periféricos van directo al portal de integración disminuyendo sus tiempos de recorrido. Las rutas alimentadoras expresas en hora pico que se han implantado son Bilbao, Bosa la Independencia, Arborizadora Alta y Lisboa.

7. **Segregación de la operación de alimentación:** en los portales Tunal y Norte y la estación intermedia Molinos fue segregada la operación de alimentación con el objetivo de disminuir la congestión y el choque entre usuarios al abordar y descender de los buses alimentadores, así mismo disminuye la posibilidad de realizar viajes gratuitos entre rutas alimentadoras dándole mayor capacidad al sistema y brindando un mejor servicio a los usuarios.
8. **Ampliación de cobertura con servicios expresos:** para ampliar la cobertura de los servicios expresos, se agregaron paradas en las estaciones Mundo Aventura, Mandalay, Parque El Tunal, Biblioteca, Ferias, Avenida Boyacá, Transversal 86, Sevillana y Hospital, las cuales estaban siendo atendidas únicamente por servicios corrientes.

La demanda del servicio en el Sistema TransMilenio ha venido creciendo paulatinamente todos los años desde su puesta en operación; actualmente, se atienden en promedio para día hábil 1.320.000 viajes, para día sábado 915.000 viajes y para día domingo 390.000 viajes.

La demanda para un día hábil típico de 1.320.000 viajes, se encuentra distribuida como se indica en la siguiente tabla para la hora de máxima demanda la cual se registra de 06:45 a 07:45 a.m. y en la hora valle registrada de 12:30 a 13:30 p.m.

TRONCAL	DEMANDA H. PICO (6:45-7:45)	DEMANDA H. VALLE (12:30-13:30)	DEMANDA TOTAL DÍA HÁBIL
Américas - Calle 13	23.826	5.728	140.205
AutoNorte	29.141	12.128	289.660
Calle 80	24.571	5.820	141.989
Caracas	39.293	25.122	478.582
Eje Ambiental	364	2.972	43.552
NQS	18.549	5.435	132.385
Suba	17.469	3.146	93.627
Total sistema			1.320.000

CONTROL DE LA OPERACIÓN

Rediseño de las instalaciones del centro de control

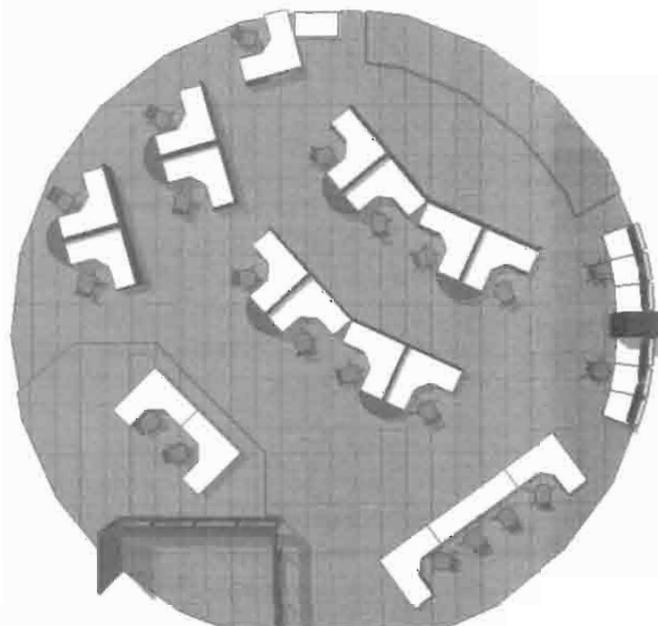
La distribución física del centro del control estaba afectando las comunicaciones y el flujo continuo de la información debido a que la disposición y ubicación de los equipos, instrumentos y muebles, y los medios utilizados para la comunicación del personal que se encuentra dentro del centro de control no fueron

diseñados con base en un estudio previo de flujo de información, cercanías, procedimientos relacionados, desplazamientos, seguridad. De igual manera el crecimiento del sistema requería adaptar las instalaciones usadas como el eje del control de la operación del sistema TransMilenio.

Producto de este proceso se efectuó un nuevo diseño del centro de control, el cual se finalizó en febrero de 2006.



Vista anterior del centro de control



Diseño e implantación de procedimientos de regulación y control

Con el objeto de optimizar los procesos desarrollados en el centro de control, se efectuó una selección y diagramación de procesos actuales, se realizó un análisis de los procesos críticos, especialmente en los que el centro de control interactúa con otros agentes. Producto del anterior trabajo se definieron 14 procedimientos de regulación, 15 de atención de contingencias y 17 procedimientos de apoyo al control y regulación.

Adicionalmente a los productos mencionados se obtuvieron los siguientes logros, en la operación del centro de control:

- Cambio de esquema organizacional del centro de control (inicia concepto líder de operación-enlace)
- Redimensionamiento del área de control frente al crecimiento del sistema. (Ampliación licencia SAE, ampliación personal, ampliación *hardware*, ampliación puestos de trabajo)
- Proceso de implantación de la Fase II exitoso
- Rediseño de la operación de plataformas de alimentación Tunal

Control en la vía

Se aumentó el personal adscrito a TransMilenio S.A., con el paso a la planta de personal de los contratistas que ejercían funciones de inspección, lo que se fortaleció de manera importante el grupo de personas encargadas de gestionar la supervisión y control de la operación del sistema en la vía, de tal manera que fue necesario rediseñar el programa de capacitación y fortalecer el enfoque relacionado con la atención al usuario y el servicio al cliente.

Así mismo, se incorporaron capacitaciones al personal de control de la operación en lo relacionado con la atención oportuna de contingencias y emergencias bajo el esquema del nuevo Manual de Procedimientos de la Dirección de Operaciones, lo que permitió mejorar la respuesta y atención oportuna de contingencias y la actuación conjunta con los demás organismos del Distrito.

De manera complementaria, se mejoraron los canales de comunicación con las comunidades lo que permitió atender inquietudes y gestionar soluciones a diversas dificultades en las diferentes zonas en las que opera TransMilenio. Para lograr esto se implantó una zonificación de la gestión del control de operación, asignando a un funcionario responsable de cada uno de los portales con su respectiva troncal.

Adicionalmente, se diseñaron e implementaron fórmulas que permitieron definir acciones de regulación y control específicas para cada zona de alimentación, las cuales son ejecutadas a diario en aras de mejorar la prestación del servicio a los usuarios.

Comunicaciones para el control de la operación

El día 28 de diciembre de 2005 se suscribió un contrato con la UT Tetramilenio, el cual consiste en prestación por parte del *contratista* del servicio de comunicación inalámbrica de voz, datos y video de baja resolución por demanda, para el control y regulación de la flota troncal del Sistema TransMilenio, en tiempo real, suministrando los equipos, conexiones y servicios necesarios para el desarrollo del mismo por un valor de \$ 12.300.000.000. Este contrato es el resultado del proceso licitatorio llevado a cabo por la Entidad a finales del año 2005.

Este sistema reemplaza el sistema de transmisión contratado con la firma ETRA en el año 2000, debido al vencimiento del componente de comunicaciones de este contrato implicó

para TransMilenio S.A., la contratación de un nuevo sistema que cumpliera con los requisitos necesarios para lograr una prestación del servicio eficiente y seguro.

El control operacional soportado en el sistema de comunicaciones corresponde a la labor misional de la Entidad y es fundamental para la planeación y gestión del sistema.

Actualmente, TransMilenio S.A., a través de su centro de control, supervisa la operación de los buses mediante localización satelital y comunicación de voz y datos. Así mismo, se verifica el cumplimiento de los horarios y se ordenan en tiempo real ajustes a la operación.

La plataforma tecnológica contratada está basada en un estándar abierto de radiocomunicaciones móviles digitales, multifabricante que garantiza a TransMilenio S.A. en cualquier momento que este así lo requiera para atender el crecimiento y demanda futura del sistema, la plena interoperabilidad y compatibilidad de la solución en relación con otros proveedores o alternativas de mercado que operen bajo el mismo estándar abierto.

La red de comunicaciones móviles cuenta con el número de estaciones base o celdas necesarias para proporcionar los requisitos de cobertura y satisface a todos los usuarios y servicios requeridos por TransMilenio S.A. y con todo el equipamiento, *hardware* y *software* necesario para su correcto funcionamiento, según las condiciones técnicas del presente pliego.

El sistema cuenta con la garantía del fabricante en cuanto a un *stock* mínimo de repuestos durante la ejecución del contrato y también en caso de que TransMilenio S.A. ejerza la opción de compra si la Entidad así lo determina.

Durante este periodo se puso en funcionamiento la nueva tecnología TETRA para el sistema de comunicaciones para el control de la operación, donde se instalaron equipos de radio comunicación en 1.074 buses.

El sistema cuenta con 6 estaciones base e incluye todas las funcionalidades presentes en el centro de control de TransMilenio. A la fecha se encuentra en proceso de ajuste en el tema de transmisión de datos para la visualización total de la flota en el centro de control.

Actualización tecnológica del centro de control

Teniendo en cuenta que los equipos con que se venía operando el centro de control fueron adquiridos en el año 2000 y que era necesario implantar algunas de las mejoras identificadas en el rediseño de las instalaciones, especialmente en lo relacionado con la ampliación necesaria a partir del mayor número de buses en operación, se adelantó un proceso de actualización de tecnología que consistió en los siguiente:

- *Hardware* tecnológicamente más avanzado para los puestos de control, el puesto del enlace y los servidores necesarios para el óptimo funcionamiento de la red local del sistema de control.
- Dotación y puesta en operación de la sala de crisis del centro de control.
- Sistema de visualización en gran formato basado en tecnología de alta definición (DLP).
- Mejora a los dispositivos de control de acceso.
- Adecuación de una sala para procesos de control operacional, como capacitaciones, entrevistas y análisis de eventos.

Infraestructura para la operación

Acompañamiento en la verificación y monitoreo de la infraestructura que permitió iniciar operación sobre la Troncal NQS desde la Calle 92 hasta la Escuela General Santander, dicho tramo de troncal cuenta con obras como el puente de tercer nivel de la calle 92 con Autopista Norte, construido para prestar la función de conexión del tráfico mixto, que prestaba el antiguo puente curvo, conectando la troncal Autopista Norte con la troncal NQS, los puentes de Calle 6ª y del Batallón Caldas, mejorando la movilidad para quienes se desplazan hacia el sur de la ciudad, las estaciones elevadas de La Castellana, NQS - Calle 75 y Av. Chile ubicadas entre la calle 92 a la calle 63, donde el sistema comparte el separador con el corredor férreo.

Puesta en funcionamiento del patio de la Calle 6ª, que incorpora tres nuevas intersecciones semaforizadas sobre la calle 6ª; dicho patio se planificó para optimizar la operación del sistema debido a que permite regular la oferta vehicular de acuerdo con las variaciones de la demanda que se presentan a lo largo del día; es así como se pueden programar rutas circulares que lleguen hasta la zona centro de la ciudad y regresen al norte o al sur, esto evita viajes con bajas ocupaciones en tramos específicos. Tiene una capacidad de 30 puestos de parqueo. También se puso en funcionamiento el patio de La Hoja, con capacidad para 60 vehículos; allí se pretende almacenar la flota necesaria para los eventos que se realicen en el Coliseo y el estadio El Campín.

Se realizó el reemplazo de pisos de las troncales de la Calle 80, Caracas Centro y Caracas Sur.

Se realizaron las adecuaciones en paraderos de las rutas de alimentación con el fin de ofrecer un mejor servicio a los usuarios. Se construyeron 200 zonas duras e instalaron 400 señales en paraderos de alimentación.

Se realizaron mejoras a los elevadores de la Troncal Autonorte, como: cambio del sistema

de apertura y cierre de las puertas, control de peso, montaje de cubierta, instalación de láminas en el interior de la cabina con el fin de brindarle mayor seguridad al público.

Vehículos para la operación

MEJORAS DE LA TIPOLOGÍA DE LOS BUSES EN FASE II

Los contratos de concesión Troncal de Fase II, suscritos en el 2003 establecieron una serie de especificaciones en la tipología de los vehículos que ingresarían a la operación del sistema. Estas funcionalidades en su gran mayoría están enfocadas a mejorar la seguridad en los vehículos y en entregar a los usuarios información operativa del sistema. Tales funcionalidades fueron implementadas una vez se vincularon los vehículos de la Fase II a la operación del sistema, lo cual se ha dado en su mayoría en los años 2004 y 2005.

ESQUEMA DEL SISTEMA DE CONTROL DE LOS BUSES TRONCALES

Dentro de las mejoras sustanciales en la tipología de los buses troncales, está la implementación de información audiovisual al interior de los buses de Fase II. Este sistema entrega la información a los usuarios de: próxima parada, estación donde se encuentra operando y el destino del servicio.

Otra funcionalidad implementada en los buses troncales de Fase II es la puesta en funcionamiento de un sistema de detección de peso, el cual envía una alarma al centro de control, en caso de que algún bus presente una carga por encima de la estipulada para el vehículo. La importancia de esta funcionalidad es la de informar al centro de control un incremento de la demanda en un determinado sector del sistema, el cual obliga a que se tomen medidas con el propósito de aumentar la oferta de buses del servicio en el cual está operando dicho bus.

SISTEMA DE CONTROL DE LOS BUSES ALIMENTADORES

Una de las mejoras sustanciales en la tipología de los buses alimentadores, fue la implementación del sistema de control mediante un seguimiento de GPS y el reporte de todas las excepciones que se produzcan en la operación del bus durante el recorrido.

Este sistema supera ampliamente el utilizado en la Fase I, debido a que con el sistema anterior sólo se tenía un registro de entrada y salida de los buses a la plataforma, mas no una información completa a lo largo de cada uno de los recorridos del bus. Por otro lado, al igual que en las troncales se implementó información audiovisual al interior de los buses. Este sistema entrega la información a los usuarios de: próxima parada, paradero de alimentación y el portal.

SISTEMA DE INFORMACIÓN A USUARIOS EN ESTACIONES Y PORTALES

Implantación del sistema de información a los usuarios en 97 estaciones. Este sistema posee una estructura general compuesta por:

- Software de programación y cálculo de llegada
- Subsistema de equipos de información al usuario por un *display* electrónico y un equipo programador en la estación.
- Subsistema de comunicaciones.

Todos los equipos están debidamente certificados bajo normas internacionales que permiten garantizar la calidad de los equipos y del sistema en general.

Este sistema le ha permitido a TransMilenio mejorar la información operativa hacia los usuarios (tiempos de llegada aproximada de los buses a cada una de las estaciones) y por tanto una mejor percepción del adecuado funcionamiento

del sistema. Por otro lado, se ha convertido en una herramienta que permite un manejo adecuado de situaciones de contingencia o demoras en el servicio, debido a que el usuario recibe de forma ágil y oportuna la información de lo que está sucediendo y el porqué de la demora de los servicios.

Sistema de recaudo

MIGRACIÓN FASE II

En el 2003, cuando entró en operación la Troncal Américas, Fase II, se contaba con equipos cuya tecnología era equivalente a la tecnología de recaudo de la Fase I. En junio y julio de 2005 se realizó la migración de la tipología de los equipos, lo que implicó el cambio en los lectores de tarjeta instalados en las barreras de control de acceso, la implementación de un nuevo esquema de seguridad informática que utiliza módulos de seguridad SAM que autentican los equipos en operación y protegen al sistema de posibles intentos de clonación, se incorporó una nueva versión de terminal de carga asistida la cual es usada en las taquillas, y por último se robusteció la base de datos incorporando una mejor estructura, optimizando el modelo de datos.

SISTEMA DE CONTROL Y SEGUIMIENTO A LOS EQUIPOS DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE RECAUDO

Se implantó el sistema Unicenter®, el cual permite, a través de sus módulos, la administración de los dispositivos de los servicios, la mensajería de eventos, la administración y control de órdenes de mantenimiento, administración de inventarios, etc.; se logra minimizar el impacto por incidencias de mantenimiento y se puede realizar un monitoreo y control permanente a la operación del sistema.

OPERACIÓN DE LAS TRONCALES NQS Y SUBA

Se inició la operación de las nuevas troncales de Suba y NQS hasta el Portal del Sur, en cuyo proceso se incluyeron nuevas barreras con lectores, funcionalidades y diseño mejorados; se destacan las nuevas barreras para discapacitados, con un diseño exclusivo que hace más funcionales y minimiza el riesgo de accidente debido a su mecanismo antipánico.

Todos los equipos instalados fueron sometidos a pruebas de integración, lo que aseguró su funcionamiento óptimo para inicio de operación.

Seguridad operacional

CIRCUITO CERRADO DE TELEVISIÓN

Fue implementado, en convenio con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá S.A. E.S.P. (ETB), para la prestación de un servicio de telecomunicaciones de video que le permite a TransMilenio S.A. realizar el monitoreo, control, vigilancia y seguridad visual de las estaciones y portales del Sistema TransMilenio.

El sistema cuenta con dispositivos de grabación en los 5 portales y 17 estaciones de mayor flujo, y es monitoreado desde el centro de control de TransMilenio S.A. por personal del sistema y el cuerpo especializado de la Policía de TransMilenio.

Los beneficios que se han logrado con la implementación del sistema de circuito cerrado de televisión son:

- Permitir una respuesta más oportuna de la Policía en las estaciones y portales monitoreados, frente a eventos que lo requieran.
- Mejorar las condiciones de seguridad de las instalaciones en horas en las que el sistema no se encuentre operando.

- Prestar un servicio de transporte mucho más eficiente y rápido, como resultado de la gestión y el control de la operación de aquellos sitios donde no se posee apoyo del personal operativo de TransMilenio S.A.

- Garantizar tiempos de respuesta muchos más adecuados dentro de la prestación del servicio ante la ocurrencia de contingencias en la operación.

Se creó el Comité de Seguridad Operacional, en el cual se establecieron una serie de estrategias encaminadas a reducir la accidentalidad vial en el sistema, cuya ejecución ha generado resultados positivos en la reducción de la accidentalidad.

TransMilenio ha implementado una serie de acciones tendientes a reducir los niveles de accidentalidad en el sistema; a raíz del inicio de la operación en las troncales de Fase II Suba y NQS en el año 2006 y del ingreso de flota adicional en el transcurso del año 2007.

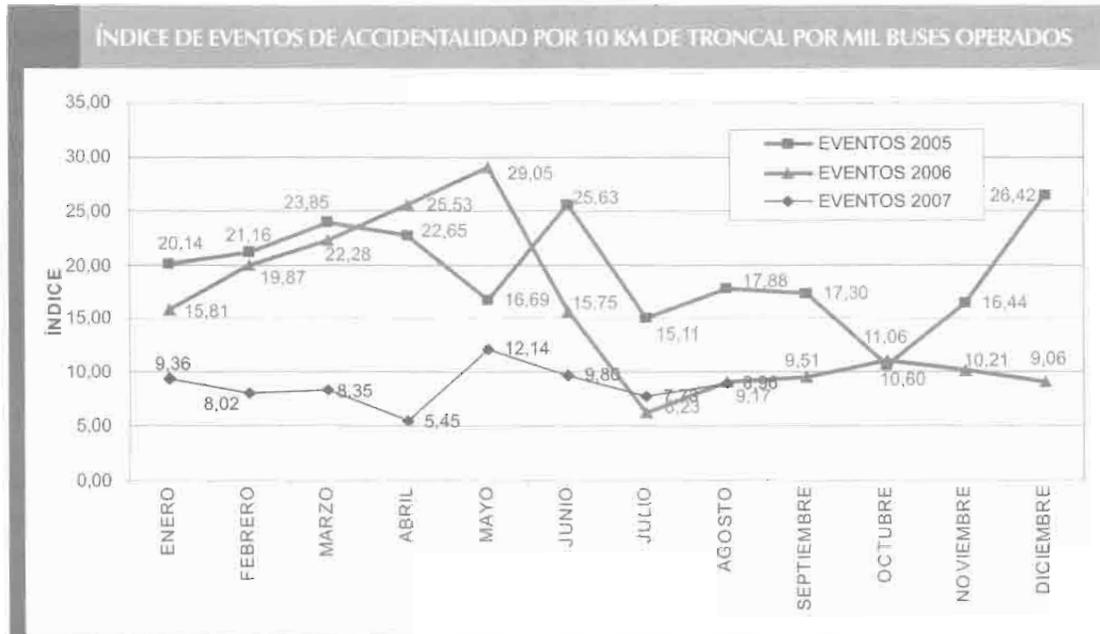
- Conformación de grupos de trabajo con personal de riesgos de las empresas operadoras, se generan estrategias y planes de trabajo y se realiza al menos una reunión mensual de seguimiento a los planes de trabajo establecidos.
- Auditorías de velocidad, de aproximación y a bordo de los buses, se elaboran planes de mejoramiento con las empresas operadoras.
- Elaboración y envío a los operadores de boletines *Atento* con temas de prevención vial.
- Análisis de causalidad de todos los eventos de accidentalidad, para retroalimentar a las empresas operadoras, a los operadores y a las áreas de TransMilenio que tienen que ver con la operación, tomando los correctivos necesarios para minimizar el impacto de las causas encontradas.
- Campañas de prevención vial con operadores y con entidades como el Fondo de Prevención Vial.

- Visitas periódicas y programadas a troncales y rutas alimentadoras con el fin de identificar puntos críticos y determinar planes de mejoramiento.

Estas acciones han arrojado resultados satisfactorios, como se evidencia en el comportamiento del índice de eventos de accidentalidad, calculado en relación con el número de

buses en operación y con la longitud de las troncales en servicio.

Se presentan en el siguiente gráfico los índices mes a mes para los años 2005 a 2007, alcanzándose una reducción en este índice en el año 2007 respecto del año 2006 del 43,07%, la reducción al año 2007, respecto al año 2005, es de 55,20%.



ÍNDICE PROMEDIO AÑO 2005: 19,49; 2006: 15,29; 2007: 8,73

AUDITORÍAS DE MANEJO DEFENSIVO

Realización de auditorías de manejo defensivo a bordo y de velocidad, tanto en la flota troncal como alimentadora, durante los meses de enero y febrero de este año, con un total de 5.125 mediciones en flota troncal y 1.258 mediciones en la flota alimentadora. La realización de estas auditorías tuvo incidencia en una disminución de incumplimientos.

Se conformó el Comité para una Movilidad Humana y Segura en Bogotá con el Fondo de Prevención Vial, LA Secretaría de Movilidad, Fenalco, IDU y CCB, con el fin de llevar a cabo campañas enfocadas a la prevención de la accidentalidad del sistema.

Gestión comercial

TransMilenio S.A. es titular de la marcas TransMilenio en Colombia, las cuales le confieren un interés legítimo para impedir que cualquier tercero utilice dicha expresión en el comercio sin su expresa autorización. En este periodo se solicitó el registro de la obra artística denominada Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, la cual corresponde a los mapas del sistema, ante la Dirección Nacional de Derechos de Autor. Con el fin de posicionar la marca TransMilenio y en aras de obtener ingresos para la Entidad, la dirección comercial cuenta con productos de mercadeo para su comercialización.

La experiencia y *know how* adquirido por TransMilenio S.A., le permiten a la Entidad dictar capacitaciones⁴ en temas relacionados con transporte masivo basado en buses. Los ingresos recibidos por este concepto durante el periodo 2004 a 30 de septiembre son de \$ 2.226 millones, aproximadamente.

Durante el período 2004-2007, se recibieron 3.286 asistentes de 40 países, lo que generó ingresos por un valor de \$ 127.699.410.

Al analizar el lugar de procedencia de las visitas, se da la siguiente distribución:

PAÍS DE PROCEDENCIA		
Europa	7	Alemania, España, Francia, Inglaterra, Polonia, Suecia, Suiza
Suramérica	10	Colombia, Venezuela, Ecuador, Bolivia, Perú, Brasil, Paraguay, Argentina, Chile, Uruguay
Centroamérica	10	Panamá, Costa Rica, Honduras, El Salvador, Puerto Rico, México, Cuba, Guatemala, Nicaragua, Haití
Norteamérica	2	Canadá, Estados Unidos de América
Otros lugares	11	Bangladesh, Corea, China, Ghana, Indonesia, Japón, Nigeria, Senegal, Sudáfrica, Tanzania, Vietnam

NÚMERO DE ASISTENTES EN LAS VISITAS					
	2004	2005	2006	2007	2004-2007
Europa	19	3	12	11	45
Suramérica	526	811	567	246	2.150
Centroamérica	110	127	172	70	479
Norteamérica	8	32	4	24	68
Otros lugares	123	79	107	131	440

⁴ Dentro de las capacitaciones se encuentran las visitas al Sistema TransMilenio, los cursos, entendidos como seminarios, diplomados y congresos y la organización de la Feria Internacional de Transporte Masivo, la cual este año llega a su tercera edición.

Gestión de calidad

CERTIFICACIÓN DE CALIDAD

El ente certificador S.G.S. Colombia S.A., realizó la auditoría de verificación, entre los días 16 y 17 de febrero de 2005, obteniendo en marzo de ese año la certificación de las actividades de planeación, gestión y control del Sistema TransMilenio, adquiriendo el compromiso de mantenimiento y mejora del mismo, a través del desarrollo de acciones correctivas, preventivas y de mejora y el cumplimiento de la programación de los ciclos de auditorías al S.G.C.

Como resultado de la primera visita de seguimiento al Sistema de Gestión de Calidad, efectuada por el ente certificador en marzo de 2006, se obtuvo la ratificación de la certificación del sistema, y durante el resto del año 2006 se llevaron a cabo diferentes actividades para el mantenimiento y continua mejora del SGC.

En el mes de marzo de 2007 fue efectuada, por parte del ente certificador, la segunda visita de seguimiento al Sistema de Gestión de Calidad, obteniendo nuevamente la ratificación de la certificación con un concepto de madurez de procesos y de mantenimiento del sistema de gestión de acuerdo con los requerimientos de la norma, además de demostrar habilidad del

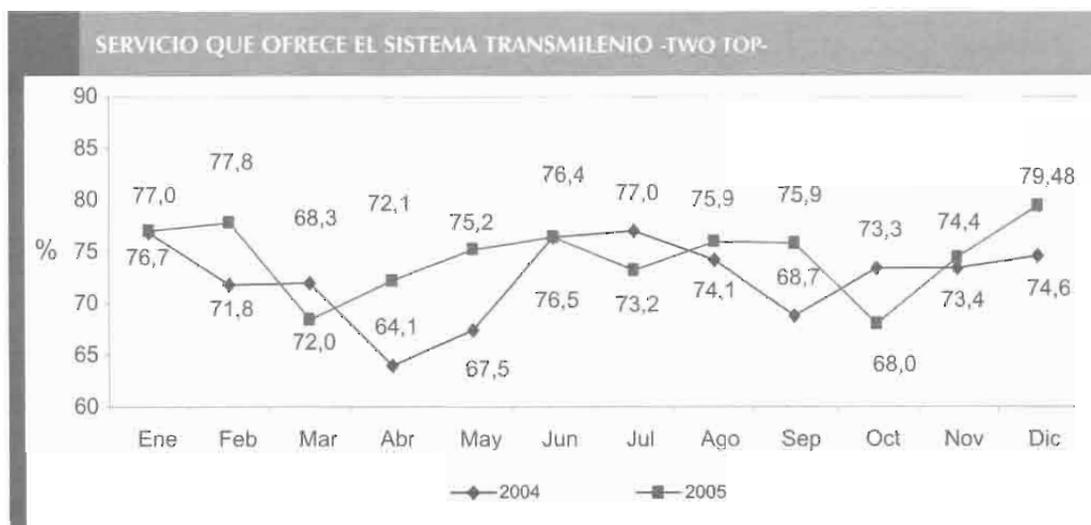
sistema para alcanzar en forma sistemática los requerimientos acordados para productos o servicios dentro del alcance de la política y los objetivos de la organización.

ÍNDICE DE SATISFACCIÓN DEL USUARIO

La medición del Índice de satisfacción del usuario a partir del año 2004 se estructuró de manera sistemática, buscando la medición constante de las variables de mayor impacto en la satisfacción de los usuarios.

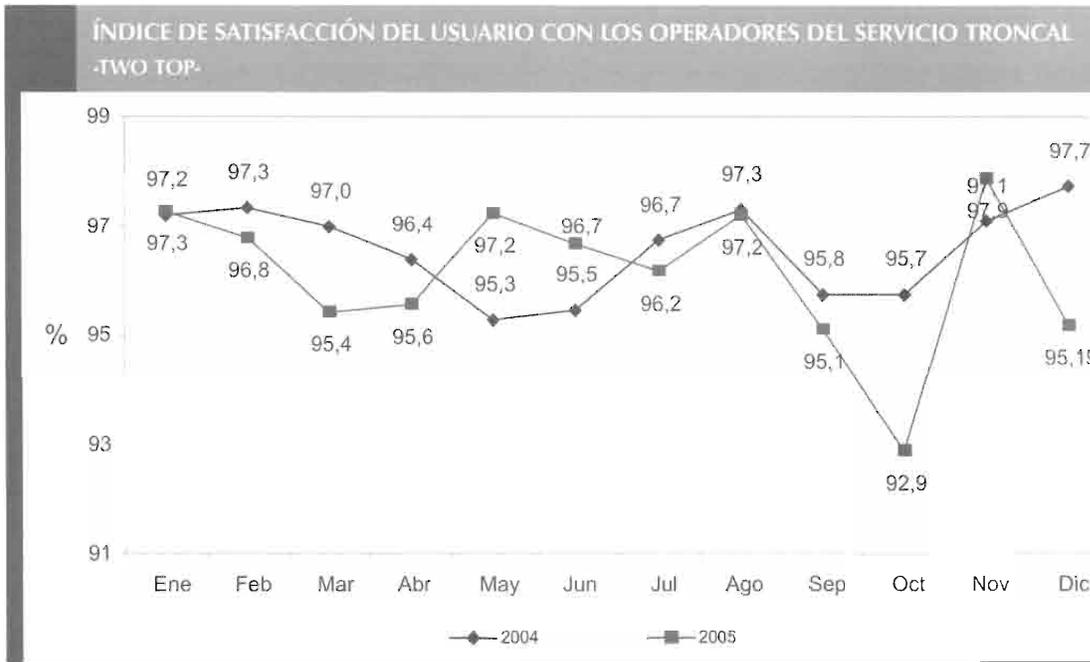
En cuanto al tema de seguridad, los resultados muestran que el 92% de las personas se sienten más seguras dentro del sistema que fuera de él. Esto se debe principalmente a la presencia de la Policía y a la infraestructura con la que cuenta el sistema de transporte masivo.

En mayo de 2004, los usuarios que calificaron el sistema como bueno o muy bueno representaron el 67,5% de los encuestados, en junio de 2005 ese porcentaje se elevó a 76,5% y continuó una tendencia creciente. El mayor nivel de satisfacción fue alcanzado durante los meses de septiembre y diciembre de 2005, presentándose un 75,9% y 79,48%, respectivamente, de usuarios satisfechos con el sistema.

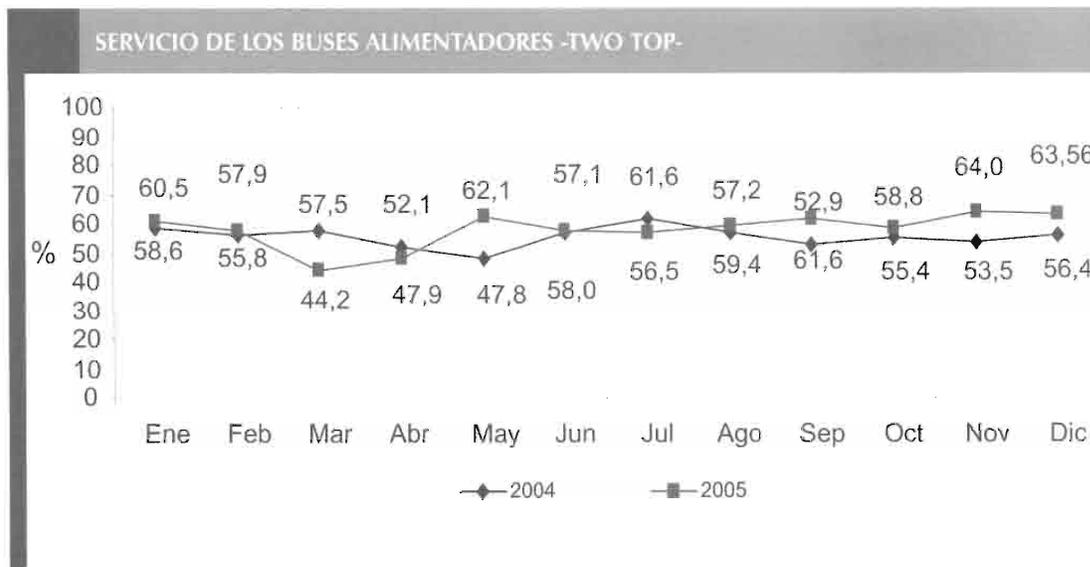


El índice de satisfacción del usuario con los operadores troncales, se mantuvo durante el periodo de enero de 2004 a diciembre de 2005 en niveles superiores al 95%, alcanzando

su nivel máximo en diciembre del 2004 exceptuando el mes de octubre de 2005. Recobrando los niveles habituales para los dos últimos meses del año.



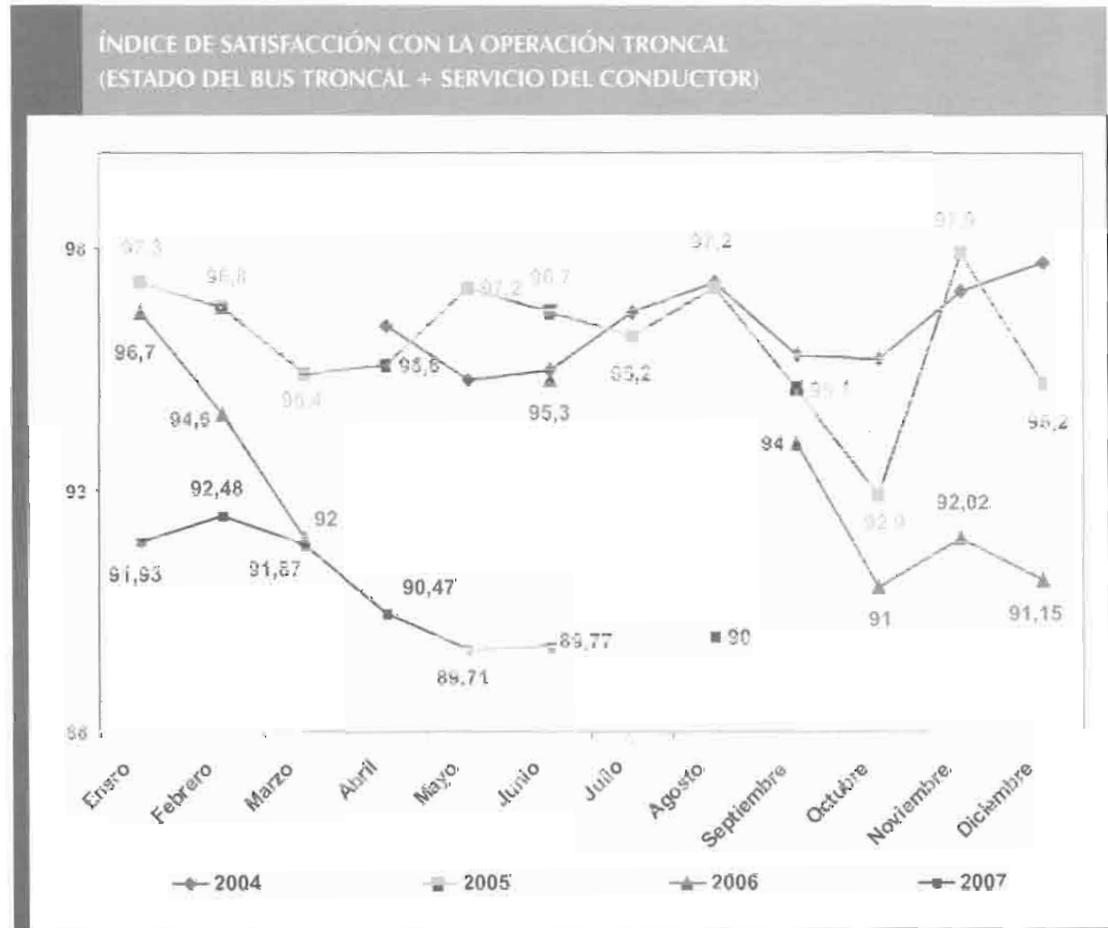
El índice de satisfacción de los buses alimentadores presentó su nivel máximo en diciembre de 2005 con un 63,56%.

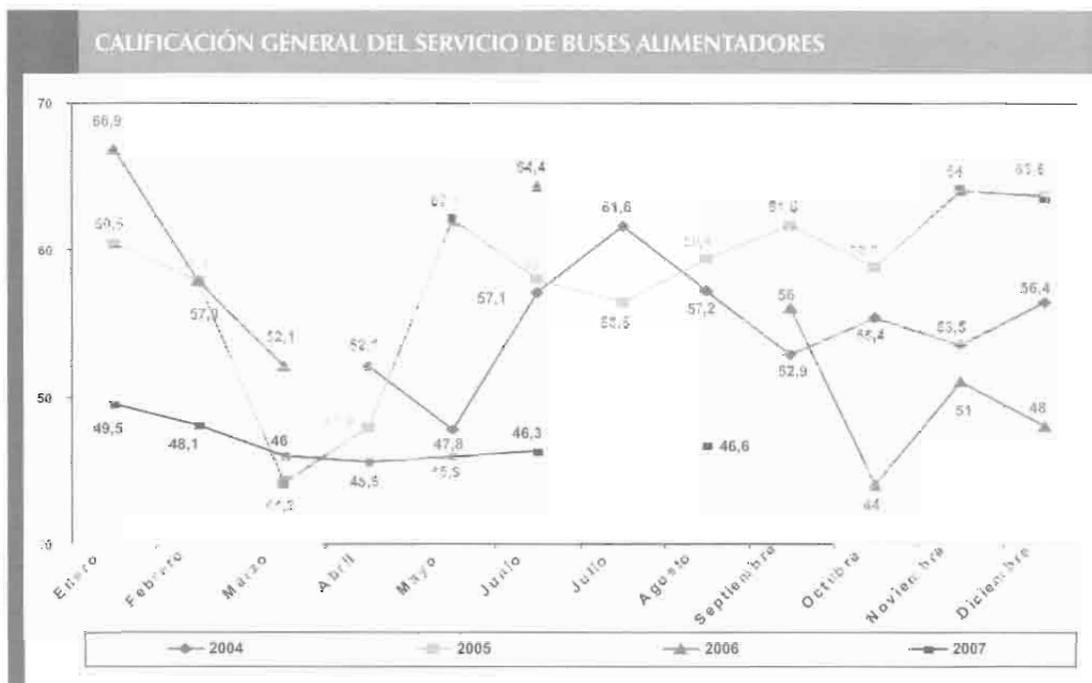
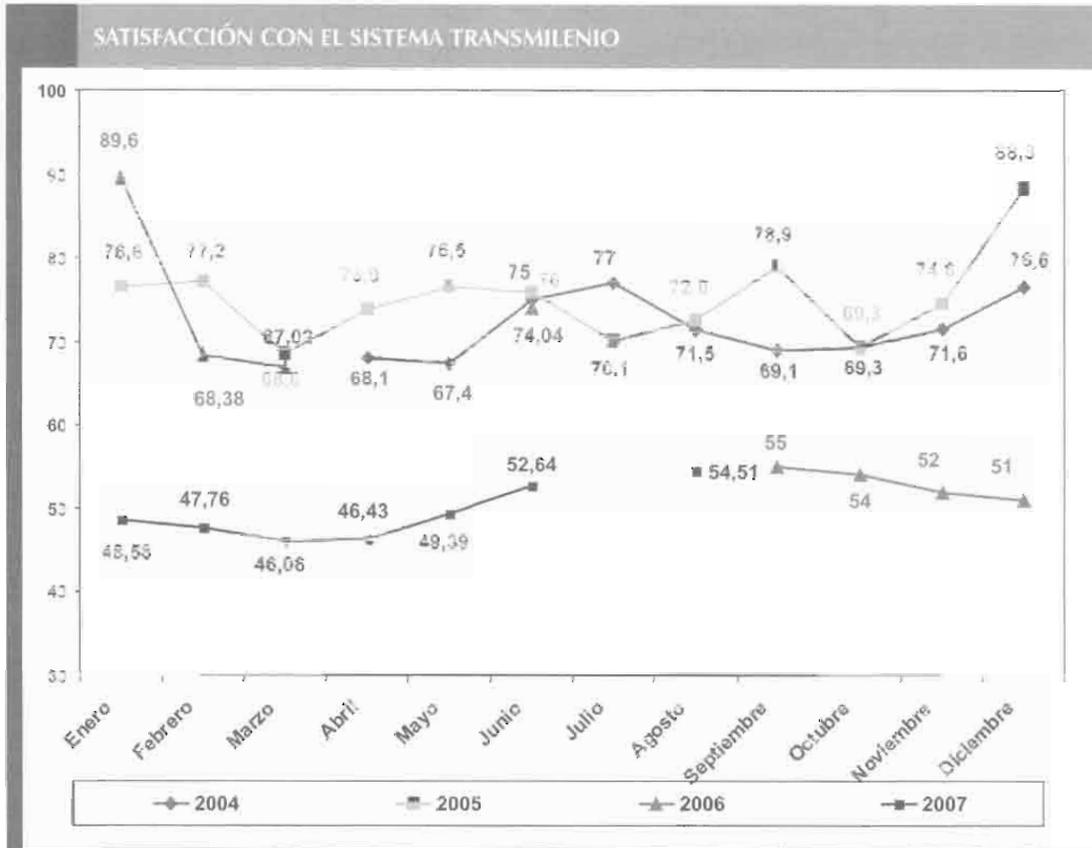


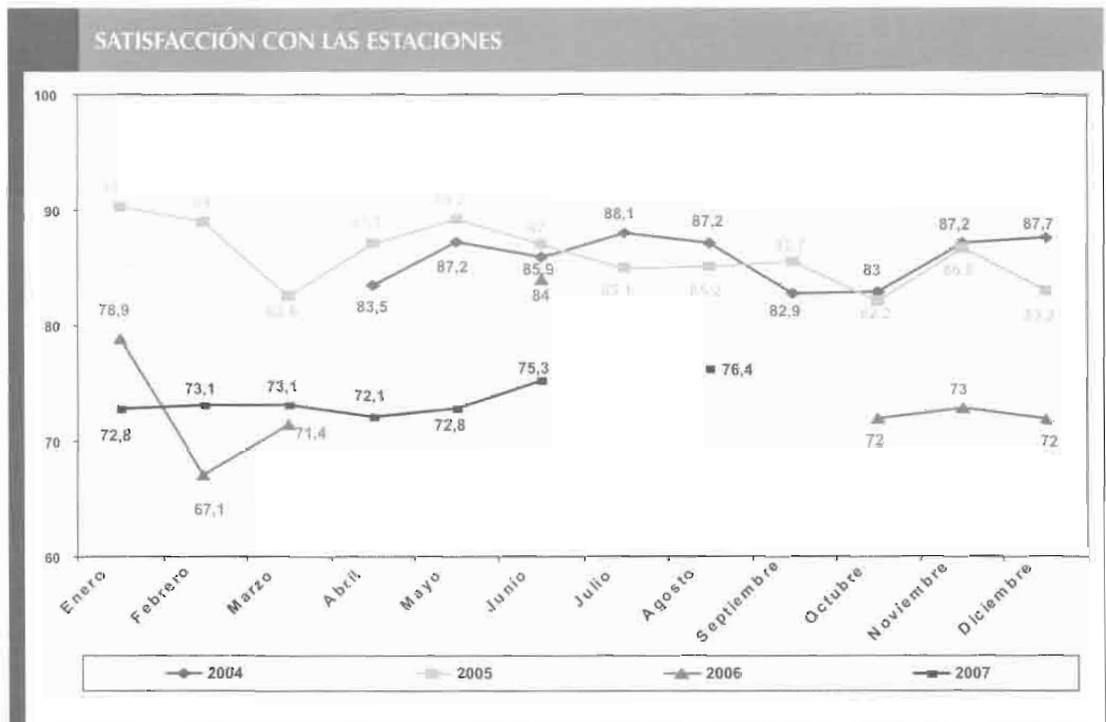
ÍNDICE DE SATISFACCIÓN AÑOS 2006 Y 2007

Con la entrada en operación de la Fase II del Sistema TransMilenio y posterior a la implementación del nuevo esquema de servicios, fue ne-

cesario incluir dentro de la medición los nuevos operadores troncales y mantener la medición para las variables más influyentes en la satisfacción. Los resultados más significativos de esta medición son:





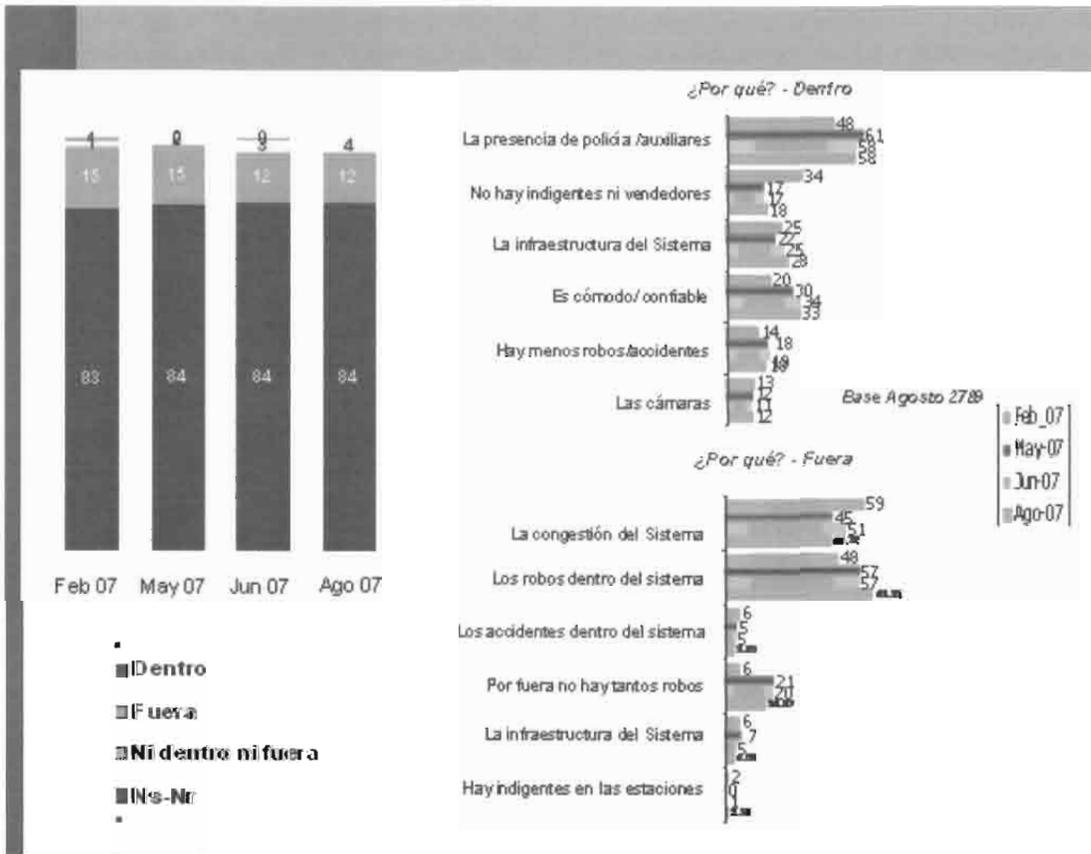


En los gráficos anteriores se observa que si bien la satisfacción de los usuarios cayó por la entrada en operación de la Fase II y el nuevo esquema

de servicios, en el año 2007, con todas las medidas tomadas, se ha logrado que el índice presente una tendencia al alza.

Dentro de las mediciones del índice de satisfacción, también se ha preguntado sobre la percepción de seguridad dentro del sistema en comparación con lo que sucede fuera de

él. Esta medición ha arrojado los siguientes resultados en las cuatro mediciones que se han efectuado en el año 2007:



De acuerdo con los resultados de la medición de satisfacción de los usuarios, se ha solicitado permanentemente a los concesionarios la ejecución de acciones correctivas que logren el aumento en la satisfacción de los usuarios del sistema, así mismo dentro de TransMilenio S.A se han adelantado acciones puntuales que han significado un aumento en la percepción positiva de nuestros usuarios.

Gestión ambiental

En materia de los beneficios ambientales generados por el sistema TransMilenio, se logró la aprobación de la metodología para la reducción

de emisiones de gases de efecto invernadero bajo el Protocolo de Kyoto del proyecto MDL TransMilenio "BRT- Bogotá (Colombia) Fase II A IV", única metodología para proyectos grandes aprobada por las Naciones Unidas bajo el número AM0031 (julio/06). Siguiendo el proceso se logró el registro del proyecto en diciembre de 2006, constituyéndose en el único proyecto de transporte de gran escala registrado ante Naciones Unidas (Project number 0672). Se verificó, durante el mes de abril de 2007, la reducción de emisiones obtenida durante el 2006 por la Fase I; en el informe de certificación expedido por Naciones Unidas muestra que se logró una reducción de 59.020 ton de CO₂.

El proyecto generará, adicional al mercado de Kyoto, otros beneficios económicos, ambientales y de prestigio internacional, a través de la reducción obtenida por la Fase I, la cual generó entre el 2001 y el 2006, la reducción de 880,506 tCO₂eq, que pueden comercializarse como (reducciones voluntarias - VER) para ser comercializados en el mercado paralelo, No Kyoto.

En total el Sistema TransMilenio ha generado la reducción de 939.526 tCO₂eq, que aportan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y mitigan el calentamiento global.

En cuanto a la reducción de contaminantes locales para las Fases I y II años 2001 a 2006 se redujeron:

- 3.823 ton de PM10 (material particulado) - Primer contaminante crítico en Bogotá
- 28.929 ton de NOx (óxidos de nitrógeno) - Segundo contaminante crítico en Bogotá.
- 601 ton de SO₂ (dióxido de azufre).
- Los ahorros económicos para el sector salud por la reducción de las 33.353 ton de contaminantes locales, se estiman en cerca de US\$229.662.000.

Por el Proyecto MDL TransMilenio S.A. está postulado a los Premios Portafolio 2007 en el área de protección al medio ambiente.

La creación, mediante la Resolución 024 de 2006, del Comité de Coordinación del Plan Institucional de Gestión Ambiental de TransMilenio S.A. (PIGA), el cual está conformado por el grupo directivo de la Entidad y funcionarios que intervienen en la implementación del plan; dentro de las funciones del comité se encuentran: adoptar las políticas institucionales y apropiar los recursos para el PIGA.

Formulación y concertación, con la Secretaría Distrital de Ambiente del Plan Institucional de Gestión Ambiental que incluye la definición de la política ambiental del Sistema TransMilenio, el PIGA inter-

no, orientado a la gestión ambiental al interior de la Entidad y el PIGA externo, orientado a la gestión ambiental del sistema.

Exploración de alternativas para el mejoramiento del desempeño ambiental de la operación a través de estudios y pruebas piloto en combustibles alternativos como gas o biodiesel, frente a lo cual algunos operadores están realizando las gestiones para obtener los permisos correspondientes para hacer pruebas con biodiesel, en asocio con otras entidades, entre otras.

Participación en las mesas de concertación instaladas por la Alcaldía Mayor para mitigar los impactos del transporte, en las cuales se tomaron elementos del modelo de gestión y mantenimiento de la flota del Sistema TransMilenio, como el programa de mantenimiento y capacitación en conducción ecológica y económica. Producto de este proceso, el Decreto 174 de 2006 y la implantación del programa de autorregulación, todos los operadores del sistema se encuentran en el programa y cumplieron con los plazos establecidos para su vinculación.

Se consolidó la base de datos y se alimentó el aplicativo de información ambiental, con base en el "formato único de captura" diligenciado por los operadores, el cual recoge información sobre los principales insumos y salidas como combustible, aceites, filtros, baterías, llantas, grasas, catalizadores, agua y otros. Se realizó el diseño de los sistemas de información ambiental y de indicadores ambientales.

Se está desarrollando el levantamiento de la línea base de ruido del sistema y se amplió la cobertura de las mediciones de emisiones de gases mediante la compra de 5 opacímetros de flujo parcial, para el control y seguimiento de los niveles de emisiones de los vehículos de su flota. Es importante anotar que toda la flota de buses del sistema posee certificado de gases vigente y que actualmente todos los operadores se encuentran dentro del programa de autorregulación y reportan periódicamente la información de opacidad de la flota al DAMA.

De acuerdo con los datos consolidados, se han realizado 3.022 pruebas de opacidad entre el 1º de enero de 2004 y el 31 de diciembre de

2006. El registro histórico total se presenta en la tabla siguiente.

TOTAL DE PRUEBAS DE OPACIDAD FLOTA TRONCAL TRANSMILENIO 2001 A 31 DE DICIEMBRE DE 2006			
AÑO	FLOTA ACTIVA CADA AÑO	NO. PRUEBAS	MEDICIONES / FLOTA ACTIVA (%)
2004	607	602	99
2005	713	1.513	212
2006	999	907	91
Total		3.022	

Igualmente, la Secretaría de Tránsito y Transporte (Secretaría de Movilidad), la Policía Metropolitana de Tránsito y el Departamento Administrativo de Medio Ambiente (Secretaría Distrital de Ambiente), realizan operativos de control en los cuales la flota del sistema ha presentado

excelente desempeño ambiental. Dentro de la misma línea de análisis, sobresalen los excelentes resultados presentados por la flota de TransMilenio frente a operativos diversos en la ciudad de Bogotá y las revisiones que se realizan en el marco del programa de autorregulación.

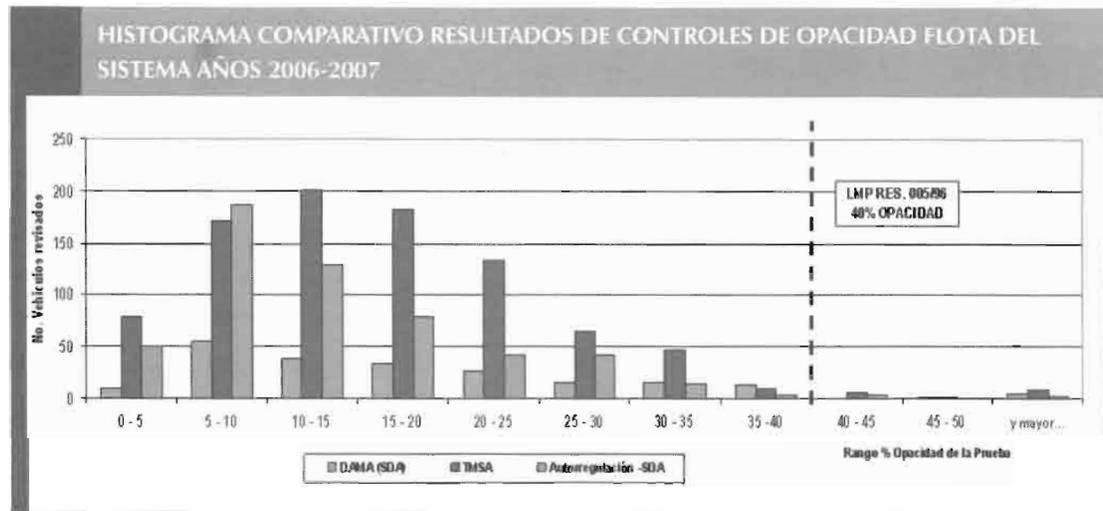
TOTAL DE PRUEBAS DE OPACIDAD				
ENTIDAD DE CONTROL	% PROM. OPACIDAD FLOTA REVISADA	VEHÍCULOS REVISADOS	% FLOTA APROBADA	FECHA
DAMA (SDA) – STT – Policía Metropolitana de Tránsito	13,72	217	96,8	Enero – Oct./2006
TransMilenio S.A.	18,47	907	98,1	Enero – Dic./2006
SDA - autorregulación	16,32	555	98,9	Nov./06 - Enero/07
Total / Promedio general	16,17	1.679	97,9	

Acorde con los resultados de los controles de emisión que realiza TransMilenio S.A. durante el 2006, se han revisado 907 vehículos en los cuales el promedio de opacidad de la flota se encuentra en el 18,47% y el 98,1% de la flota presenta niveles de emisión inferiores al 40% de opacidad, límite máximo permisible para vehículos año, modelo 2001 y posteriores, de acuer-

do con lo establecido en la Resolución 005 de 1996 expedida por el Ministerio del Medio Ambiente, y que es la norma que actualmente se encuentra vigente para los controles de gases.

Como se observa en la tabla, los resultados son congruentes con los controles realizados dentro del programa de autorregulación y los

operativos del DAMA (SDA), la Policía y la STT rangos de opacidad de la flota se presenta a (SM). La distribución de las frecuencias vs. los continuación.

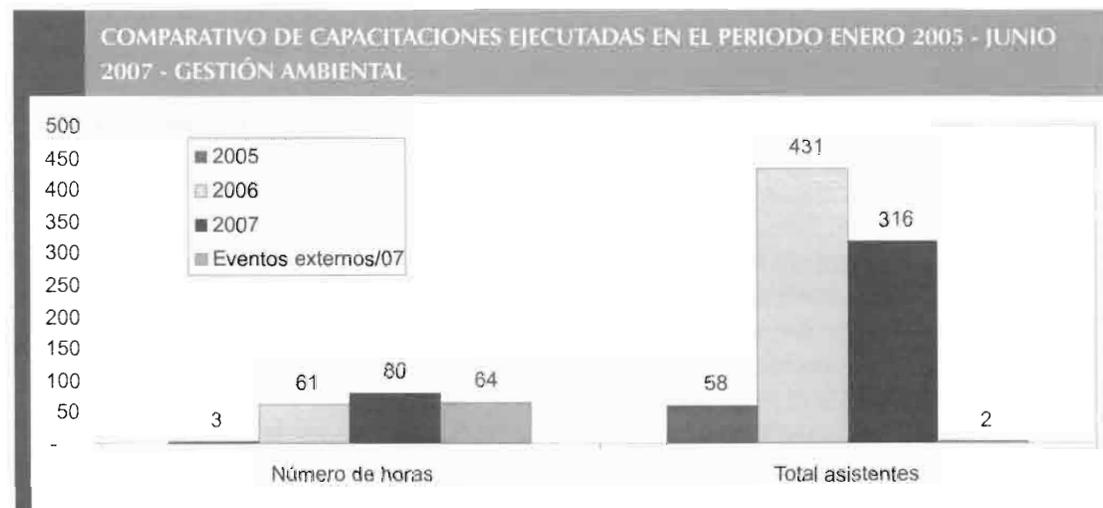


Programas de uso eficiente y ahorro energético; en el 2006 hubo un ahorro cercano a los 534.692 barriles de combustible, respecto al consumo de combustible que requiere el transporte público colectivo tradicional para transportar los pasajeros que se movilizaron en el sistema durante el 2006.

promedio en el consumo por procesos de tratamiento y reutilización del agua tratada entre el 30 y el 40%.

Todos los patios cuentan con plantas de tratamiento de aguas residuales y tienen programas de uso eficiente del recurso hídrico, se reciclan cerca del 95% del líquido, con ahorros

Conforme a los objetivos propuestos para el PIGA Interno, durante la vigencia 2006 se realizó un ciclo de capacitaciones encaminado a la generación de una cultura ambiental a partir de cursos y talleres de formación en aspectos ambientales. Es así como se aumentó el número de asistentes y la cantidad de horas para las capacitaciones en temas ambientales.



3

SOBRE EL APORTE AL PDD Y OTROS FINES GENERALES

LOGROS Y ACTIVIDADES EN EL PLAN DE DESARROLLO

El Plan de Desarrollo Distrital 2004-2008 *“Bogotá Sin Indiferencia: un compromiso social contra la pobreza y la exclusión”*, contempla dos metas cuya ejecución corresponde a TransMilenio S.A. La primera es la gestión y construcción de 20 km de troncal del Sistema TransMilenio, y la segunda, la democratización gradual de, mínimo, el 30% de la Fase III del sistema.

Para dar cumplimiento a estos compromisos, se reportan los siguientes avances:

Meta 1: Construcción de 20 km de troncal (incluye espacio público peatonal)

Es importante anotar que para el cumplimiento de esta meta del Plan de Desarrollo Distrital – PDD–, la Entidad se propuso el siguiente objetivo: *“Mejorar la movilidad mediante un servicio rápido, seguro, confiable, respetuoso de la vida y el medio ambiente y costeable, y reducir el tiempo de desplazamiento de los usuarios”*.

La culminación de esta meta está directamente relacionada con la adjudicación de la licitación adelantada por el IDU para la construcción de las troncales calle 26 y carrera 10, la cual, según

el cronograma del IDU, se adjudicará en el mes de diciembre del presente año. Entre las acciones adelantadas por TransMilenio S.A. están:

- La definición de los corredores para las troncales de la Fase III del sistema como resultado de un proceso de evaluación socioeconómica de los beneficios en el cual se utilizaron como criterios de decisión la atención de mayor demanda de transporte público, los mayores ahorros en tiempo de viaje para los usuarios, ahorros en costos operacionales del transporte urbano público colectivo y el cubrimiento de los deseos de viaje de la población de los estratos 1, 2 y 3; y las localidades de estratos menos favorecidos en el Distrito, entre ellas San Cristóbal, Ciudad Bolívar, Bosa, Engativá y Fontibón.
- La elaboración de los aforos y estudios de factibilidad de las troncales de la Fase III del sistema por parte del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.
- La definición de los parámetros de diseño operacional de la Fase III del sistema.
- El diagnóstico financiero y jurídico de Fase I y Fase II.
- El levantamiento de la línea base para la estructuración financiera y jurídica de la Fase III.
- El seguimiento del cumplimiento de los parámetros de diseño operacional de los es-

tudios y diseños definitivos contratados por el IDU, para la construcción de las troncales Calle 26 (carrera 3ª hasta el aeropuerto) Carrera 10ª (calle 34 sur hasta calle 28) y carrera 7ª (calle 28 hasta calle 34).

- Definición de la titularización de los recursos como alternativa de financiación de la construcción de las troncales de la Fase III. Esta alternativa fue escogida como resultados de los estudios realizados por la firma Económica Consultores y la CAF, las cuales estudiaron las alternativas de financiación viables para la construcción de los corredores de la Fase III.
- Se ha avanzado en el estudio de estructuración financiera, económica, técnica y legal de los contratos de concesión de la operación de las troncales de la Fase III.
- Se inició, por parte del IDU, el proceso licitatorio para la construcción de las troncales de la Calle 26 y Carrera 10 para ser adjudicadas en diciembre de 2007.

Meta 2: La democratización gradual, mínimo, el 30% de la Fase III

El Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas, Bogotá 2004-2008 establece la democratización gradual, mínimo, del treinta por ciento (30%) de la Fase III del sistema. En consecuencia TransMilenio S.A. viene ejecutando desde el año 2004 acciones tendientes al cumplimiento de esta meta, dentro de las cuales se encuentran los estudios de consultoría contratados por TransMilenio S.A., con el fin de caracterizar el sector de transporte público de pasajeros, con miras a llevar a cabo, sobre bases reales, el proceso de democratización.

Para cumplir esta meta la Entidad tiene como objetivo la estructuración de la concesión para la operación de las nuevas troncales del Sistema

TransMilenio y del sistema de alimentación, el control de la operación de los vehículos articulados que forman parte del sistema, mediante la operación de un centro de control automatizado y el soporte de personal operativo contratado para la supervisión de la correcta operación del mismo.

En el año 2006, TransMilenio S.A. participó en cinco mesas de trabajo concertadas por la administración distrital entre el 16 y el 25 de mayo de 2006, con una asistencia promedio de 35 participantes, en las que intervinieron representantes de los empresarios del transporte público colectivo, empresarios del transporte masivo, asociaciones de transportadores, asociaciones de conductores, representantes del Concejo de Bogotá, la Contraloría Distrital, la Veeduría, la Secretaría General, la STT, TransMilenio S.A. y consultores de TransMilenio S.A. en los temas de democratización y estructuración técnica, jurídica, económica y financiera de la operación Fase III.

De los resultados obtenidos en los estudios y las conclusiones de las mesas de trabajo, se establecieron los siguientes puntos como fundamentales para incentivar y asegurar la participación y sostenibilidad de pequeños transportadores interesados en ser accionistas de las futuras empresas operadoras de la Fase III:

- Incorporar criterios específicos de calificación en los pliegos de la licitación de la concesión de la operación de la Fase III, que incentiven y premien la participación de pequeños propietarios transportadores como accionistas de las empresas proponentes.
- Organización societaria y cultura empresarial.
- Acceso a líneas de crédito blando.
- Soluciones socioeconómicas que garanticen la sostenibilidad de los transportadores que se vean afectados, e identificación y caracterización socioeconómica de dicho colectivo (censo).

TransMilenio S.A. trabaja actualmente en el diseño de las condiciones de la concesión de la operación de la Fase III del Sistema TransMilenio, con el fin de fijar los incentivos para la participación de los pequeños transportadores en los pliegos de condiciones de las licitaciones de operación, y en el diseño de mecanismos que permitan la financiación y sostenibilidad de dicha participación.

Como resultado de los diferentes estudios se tienen esquemas de incentivos en la calificación del oferente y mecanismos de financiación; aspectos que se encaminan a promover

la participación de pequeños propietarios como accionistas en las empresas operadoras Fase III y garantizar su sostenibilidad y permanencia en el tiempo.

Es importante resaltar que los estudios realizados son documentos de discusión y de trabajo, y que el esquema de incentivos definitivo para la participación de los pequeños propietarios en las empresas operadoras se verá reflejado en la definición de los pliegos de la licitación de la operación de la Fase III del Sistema TransMilenio, la cual está asociada a la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP.

4

POT Y OBJETIVOS DEL MILENIO

OBJETIVO DEL MILENIO 7: GARANTIZAR LA SOSTENIBILIDAD DEL MEDIO AMBIENTE

El Sistema TransMilenio es el primer proyecto a nivel mundial de gran escala de transporte masivo urbano que ha sido aprobado y registrado por parte de las Naciones Unidas como proyecto de mecanismo de desarrollo limpio para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Para el registro del proyecto fue necesario desarrollar la metodología AM0031 "Baseline Methodology for Bus Rapid Transit Projects", la cual fue aprobada por parte de la Junta Directiva de las Naciones Unidas en el mes de julio de 2006. Posteriormente se registró en el mes de diciembre de 2006, el *Project Design Development "Bus Rapid Transit System for Bogotá, Colombia: TransMilenio Phase II to IV"*. Se ha proyectado una reducción, entre los años 2006 a 2012, de 1.7 millones de toneladas de CO₂eq.

En el mes de abril de 2007 se llevó a cabo por parte de la firma SGS la primera auditoría internacional de verificación del reporte de monitoreo de las reducciones de GEI generada por el proyecto para el año 2006. La firma en mención envió su informe a las Naciones Unidas, quienes certificaron en el mes de septiembre que para el año 2006 el proyecto generó una reducción de 59.020 toneladas de CO₂eq, para ser comercializados en el mercado del Protocolo de Kyoto.

Dicha auditoría también verificó las reducciones de GEI que ha generado el Sistema TransMilenio y que están fuera del mercado regulado del Protocolo de Kyoto antes mencionado. En este sentido, se verificó que se han reducido un total de 880,506 tCO₂eq años 2001-2006 (Fase I y Fase II que no entró en el proyecto MDL).

Es así como el sistema, en el periodo comprendido entre 2001-2006, ha reducido un total de 939.526 tCO₂eq, que aportan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y mitigan el calentamiento global, contribuyendo así al objetivo número siete que se ha establecido en el marco de los Objetivos del Milenio por la Organización de las Naciones Unidas.

Adicionalmente a los aportes en reducción de gases efecto invernadero, contaminantes de efecto global, el sistema ha generado un impacto ambiental que se traduce en una reducción de emisiones de contaminantes locales. Es así como se ha calculado que para las Fases I y II en el periodo comprendido entre 2001 a 2006 se redujeron:

- 3.823 ton de PM10 (material particulado)
- Primer contaminante crítico en Bogotá.
- 28.929 ton de NO_x (óxidos de nitrógeno)
- Segundo contaminante crítico en Bogotá.
- 701 ton de SO₂ (dióxido de azufre).

Los ahorros económicos que se han calculado con la reducción de estas 33.353 ton de contaminantes locales, es de cerca de US\$230 millones de 2005.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL – POT

A continuación se presenta un cuadro resumen de los avances de los proyectos en relación con el Plan de Ordenamiento Territorial.

ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS/PROYECTOS ESPECÍFICOS ⁵	
1.2 SUBSISTEMA DE TRANSPORTE	
1.2.1 TRONCALES	
Troncales Calle 26, Carrera 10ª y Carrera 7ª	<p>Comité Interinstitucional de Fase III; para coordinar el desarrollo de las obras se ha venido desarrollando periódicamente.</p> <p>En el mes de septiembre el Instituto de Desarrollo Urbano abrió la licitación de la construcción de las troncales Calle 26 y Carrera 10ª; se tiene prevista la adjudicación para el mes de diciembre.</p> <p>Se ha avanzado en los estudios y diseños definitivos de las troncales de la carrera 7ª (calle 34 hasta calle 170), los cuales están siendo desarrollados por el IDU. En relación con la construcción de la carrera 7ª se tiene prevista la apertura de la licitación para el año 2008.</p> <p>En el mes de agosto se inició el proceso para la contratación de la estructuración de la titularización y colocación de títulos de las vigencias futuras no comprometidas del Convenio Nación-Distrito para la financiación de la Fase III del Sistema de Transporte Masivo de Bogotá-TransMilenio.</p> <p>Se ha avanzado en el estudio de estructuración financiera, económica, técnica y legal de la operación de las troncales de la Fase III, por parte de TransMilenio S.A.</p>
Av. Boyacá (170-Calle 40 sur) Av. 68 (Av. Libertadores-Aut. Sur)	<p>Una vez se cuente con los recursos para su construcción, se realizarán los estudios y diseños definitivos y se priorizarán dependiendo de los resultados de la estructuración técnica, financiera y legal del Sistema Integrado de Transporte Público SITP.</p>
Troncal NQS de la Calle 92 (intersección Avenida de los Libertadores) a los límites con Soacha en la Autopista Sur	<p>Tramo 2 Norte Calle 68 - Calle 92 entró en operación.</p> <p>Tramo 1 Norte Calle 68 - Calle 10 entró en operación.</p> <p>Tramo 1 Sur Calle 10 - Escuela General Santander entró en operación, ejecución total 99,94%.</p> <p>Tramo 2 Sur Escuela General Santander - Av. Villavicencio entró en operación, ejecución total 99,64%.</p> <p>Tramo Sur Sur Av. Villavicencio - Límite Distrito entró en operación, ejecución total 99,71%.</p> <p>Nota: información reportada por el IDU</p>
Troncal Suba de la Avenida Ciudad de Cali hasta la Troncal Calle 80	<p>Tramo 1 Calle 127 - Calle 80 entró en operación, ejecución total 100%.</p> <p>Tramo 2 Av. Ciudad de Cali - Calle 127 entró en operación, ejecución total 100%.</p> <p>Nota: información reportada por el IDU</p>

5 Logros o avances a 30 de junio de 2007.

5

PARTICIPACIÓN CIUDADANA, LA CORRESPONSABILIDAD Y LA GESTIÓN CONJUNTA

Para el cumplimiento de los retos institucionales propuestos por la Entidad se adelantaron varias acciones mediante las cuales se avanza en la consolidación de las metas y proyectos establecidos. Entre las diferentes estrategias se destacan varias campañas informativas, la realización de eventos especiales, la capacitación a los usuarios directos y potenciales a través de talleres de sensibilización y al recurso humano que trabaja en TransMilenio, y otras actividades culturales. Así mismo, sellearon a cabo acciones relacionadas con la atención a medios de comunicación y el mejoramiento de los canales de atención al usuario para brindar de manera permanente y oportuna la información de interés a los usuarios.

Las campañas adelantadas tienen dos enfoques: el primero es fomentar de manera permanente el acatamiento de las normas del Manual del usuario y el buen comportamiento dentro del sistema; y el segundo, destacar el sistema TransMilenio como un ícono de la ciudad y patrimonio de los bogotanos para incentivar entre los ciudadanos el respeto y apropiación de los bienes públicos. En general, se han realizado aproximadamente 12 campañas durante los últimos cuatro años.

La capacitación a los usuarios es otra de las prioridades. A través de talleres de sensibilización se orienta y enseña a los pasajeros a utilizar de manera correcta el sistema de transporte masivo, fundamentando el mensaje en el cumplimiento de las normas del Manual del usuario. Así mismo se enseña la misión, visión y principios de TransMilenio que están sustentados en el respeto a la persona y a la vida, en una Bogotá competitiva e incluyente. Durante esta administración se han realizado 368 talleres. De otra parte, también se realizaron capacitaciones al personal que labora en el sistema TransMilenio, especialmente quienes mantienen una relación directa con el usuario, sobre servicio y atención al cliente. En total se capacitaron 1.550 trabajadores.

Los eventos especiales en TransMilenio complementaron el servicio de transporte y fueron un valor agregado para los usuarios, especialmente en las fechas especiales. Se destaca el apoyo de la oficina de comunicaciones en algunas jornadas como:

- Día sin Carro (Feb. 5)
- Bogotá en Movimiento.
- Rutas con mil estudiantes de colegios distritales por TransMilenio y Maloka.

- Plan Padrinos con los funcionarios de TM S.A. para apoyar los cambios en las paradas de alimentadores del Portal Tunal.
- Festival Iberoamericano de Teatro. Se hizo presencia en Corferias y se coordinó la logística para la presentación de obras de teatro en los portales.
- Conferencias y foros con expertos sobre sistemas de transporte masivo.
- Celebración del Día de los niños y las niñas con eventos especiales en los portales.

TransMilenio ha sido un promotor del tema cultural entre los usuarios. Desde la oficina de comunicaciones se coordinó el lanzamiento y premiación de los concursos Cuento en Movimiento y Música en Movimiento, mediante los cuales se promovió la participación de los usuarios en la literatura y la música. Los ganadores recibieron un premio económico y la publicación de sus obras.

Otro de los logros para el cumplimiento de la función institucional fue el mejoramiento de los canales de atención al usuario para brindar información directa y personalizada. A través de esta estrategia se creó el grupo de “Amigos en TransMilenio”, que son personas con experiencia y formación técnica y profesional en atención y servicio al cliente.

Los Amigos en TransMilenio son el canal de comunicación directa con los usuarios del sistema y entregan a los ciudadanos información institucional y orientación sobre la operación con atención inmediata y calificada. Así mismo, adelantan actividades de acompañamiento, asesoría y asistencia al usuario y promocionarán las normas básicas de convivencia y su uso adecuado del sistema, en beneficio de la operación, con acciones de organización de los usuarios.

Esta iniciativa se complementa con los Puntos de Información al Usuario –PAU– que atienden de manera directa y personalizada las inquietudes, sugerencias, quejas o reclamos que sobre el servicio tengan los pasajeros del sistema de

transporte masivo. Aunque el sistema de transporte masivo cuenta con varios medios para atender las inquietudes de los usuarios como los buzones, la página web www.TransMilenio.gov.co y la línea 195, los PAU, puestos en servicio en enero de 2007, son el medio más importante por la rapidez y la atención personalizada que se ofrece, y funcionan en los portales Norte, Calle 80, Usme, Tunal, en la estación Ricaurte y en el Supercade de la Movilidad de lunes a sábado, de 6:00 de la mañana a 10:00 de la noche.

Se han realizado los siguientes eventos con la ciudadanía:

- 367 talleres de capacitación a los usuarios habituales y potenciales del Sistema TransMilenio. Unas 19.844 personas aproximadamente.
- 9 campañas de comunicación para promover el Sistema y su buen uso.
- 117.592 requerimientos ciudadanos atendidos a través de los diferentes medios de servicio al ciudadano.
- 12 eventos culturales para jóvenes, niños y niñas.

En cumplimiento de las políticas y principios establecidos por el Plan de Desarrollo, TransMilenio S.A. implementó una serie de estrategias de gestión social que permiten hacer efectivos los mecanismos de participación ciudadana en el marco del enfoque de derechos, ciudad humana, concertación y acuerdos, transparencia, solidaridad, instituciones abiertas, autonomía, descentralización, corresponsabilidad y territorios sociales.

Para ello cuenta con una asesoría social y apoyo en el acercamiento a la comunidad respecto a los requerimientos en la planeación, operación y comunicación de las Fases I y II, así como la estructuración de la Fase III del Sistema TransMilenio es el objetivo de la gestión social en la Entidad.

De manera permanente se atienden las solicitudes y requerimientos de las comunidades, las cuales se dan desde diversos escenarios:

- Solicitudes y requerimientos de los entes locales: Alcaldías Locales, JAL, COL, CADEL y CLE, Policía; las cuales básicamente consisten en citaciones a: Consejos de Gobierno, Consejo de Seguridad, sesión de Juntas Administradoras Locales, audiencias públicas avaladas por las JAL, Comités Locales de Emergencia.
- Solicitudes y requerimientos de entes distritales con injerencia directa en las localidades Secretaría Distrital de Gobierno, Secretaría Distrital de Hábitat, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría Distrital de Integración Social y Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.
- Solicitudes y requerimientos de las organizaciones sociales o comunitarias: Juntas de Acción Comunal, organizaciones de vecinos, veedurías ciudadanas, asociaciones de ciudadanos y comités cívicos comunales.
- Otras solicitudes y requerimientos de entes de control: audiencias públicas convocadas por la Contraloría Distrital.
- Por otra parte, cuando las solicitudes y requerimientos son de competencia directa de TransMilenio S.A una vez analizados, se inician las mesas de trabajo por localidad como mecanismo de interlocución directa, concertación de alternativas, manejo de conflictos, control social y acción transparente de la Entidad.
- En las mesas de trabajo participan líderes locales, representantes de las Alcaldías y entes de control, básicamente Personería local y entidades distritales que tengan injerencia en el tema, como el Instituto de Desarrollo Urbano y, en su momento, la Secretaría de Tránsito y Transporte; hoy integrados en la Secretaría Distrital de Movilidad, incluida esta Entidad.
- De esta forma, TransMilenio S.A una vez realizados y viabilizados los aspectos técnicos de las solicitudes y requerimientos de la comunidad implanta las modificaciones requeridas lo cual es informado y divulgado por medio de volantes y altavoces, entre otros.
- Cuando los componentes técnicos de las solicitudes y requerimientos no permiten la viabilidad de las alternativas, esto se le informa por escrito a la comunidad.
- Adicionalmente, en algunos casos cuando la suma de componentes jurídicos, técnicos, de infraestructura, entre otros, no permite una definición inmediata de los temas, se realizan reuniones periódicas para informar el estado de avance de las alternativas, hasta el momento en que se viabilicen y se implementen.

6

GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

La gestión administrativa se enfocó a garantizar el apoyo a las áreas misionales, buscando el fortalecimiento y modernización de la organización, asumiendo los retos de estructurar una empresa adecuada al desarrollo creciente del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, aportando el talento humano y recursos físicos necesarios para el desarrollo institucional.

Reorganización administrativa

En desarrollo de las facultades conferidas en los estatutos de la empresa, la Junta Directiva aprobó la estructura interna del organismo, su planta de personal, el régimen de remuneraciones y la clasificación de los empleos.

Durante este cuatrienio se hicieron dos modificaciones a la estructura orgánica de la empresa:

Acuerdo No. 01 de 2005	Se modifica la planta de cargos de TransMilenio S.A. acorde con Fase II
Acuerdo N° 02 de 2006	Se actualizó la nomenclatura de la planta en cumplimiento del Decreto 785 de 2005

El Decreto 486 de noviembre de 2006 asigna formalmente a TransMilenio S.A. las funciones de las que trata el Plan Maestro de Movilidad, por lo cual se requiere la revisión de su estructura administrativa para el cumplimiento de este propósito, que actualmente está sujeto a la estructuración por parte de la Secretaría de Movilidad del SITP.

Plan de gestión humana

■ Capacitación por competencias laborales:

La capacitación en TransMilenio S.A. en el periodo 2004 a 2007 fortaleció el desarrollo de las habilidades y destrezas de los servidores públicos, mediante la realización de actividades de formación y perfeccionamiento, facilitando el crecimiento personal y profesional, y por ende el mejoramiento de los procesos. Para consolidar el proceso de formación de los servidores públicos de la empresa se formalizó el modelo de evaluación de desempeño por competencias que contempla una metodología de capacitación por competencias y áreas de conocimiento definidas en el perfil de cada cargo respecto a las funciones, responsabilidades y contribuciones esperadas, las cuales sirven de insumo para la estructuración del programa de capacitación anual de la empresa.

El programa de capacitación se ajustó de conformidad con los procesos transversales de la organización y las competencias laborales por áreas y por cargos. Resultado de este proceso fue la for-

mación y retroalimentación a los funcionarios de la Entidad en temas que apuntan a la efectividad en la gestión en aspectos como: planeamiento del sistema de transporte, gestión del sistema, control de operaciones, procesos de contratación legales y judiciales, gestión del talento humano, gestión de la comunicación, administración de las tecnologías de la información, gestión de la calidad; entre otros. Este plan busca ser una herramienta para que los funcionarios obtengan una preparación permanente, con el fin de elevar sus niveles de satisfacción personal y laboral, así como incrementar sus posibilidades de ascenso y superar las deficiencias identificadas en las evaluaciones de desempeño.

■ **Procesos de selección por competencias:**

En TransMilenio S.A., se realiza el proceso de selección por competencias como herramienta

para combinar y movilizar los recursos pertinentes (conocimientos, habilidades, cualidades, contribuciones individuales y áreas de conocimiento) y para armonizar posteriormente otros procesos de la gestión del talento humano como evaluación del desempeño, capacitación, bienestar e incentivos. Permite contar con una descripción específica y concreta de las competencias, específicamente de las conductas que requiere demostrar la persona que sea seleccionada. Mediante esta perspectiva, se puede desarrollar una predicción altamente confiable del desempeño laboral que la persona presentará en el futuro, siendo esto un aspecto importante a considerar durante el proceso de selección de personal y consecuente incorporación a la organización.

Durante los dos últimos años se realizaron los siguientes procesos de selección:

PROCESOS DE SELECCIÓN	VIGENCIA 2006	CARGOS PROVISTOS	VIGENCIA 2007	CARGOS PROVISTOS
Internos	4	4	4	6
Externos	4	18	4	12

■ **Bienestar e incentivos:**

Se ha orientado hacia la realización de actividades deportivas, recreativas y culturales con el fin de promover la utilización del tiempo libre y el desarrollo de habilidades que incentiven la integración de los servidores públicos de la Entidad y los miembros de su núcleo familiar, estimulando así el sentido de pertenencia y compromiso institucional.

Estas actividades han tenido un nivel de aceptación del 85% según la más reciente medición de clima laboral, destacando actividades como los torneos deportivos externos, caminatas, día de la familia TransMilenio S.A., semana cultural, olimpiadas internas, aniversario de la empresa y actividad de cierre de año.

A nivel deportivo, con el apoyo de entrenadores externos contratados para mejorar el estado fisi-

co de los trabajadores y el nivel deportivo de los equipos estructurados, se han alcanzado distinciones como haber obtenido el Campeonato Intempresas de Fútbol en la Caja de Compensación CAFAM, Campeonato del Torneo de Fútbol del Sector de Movilidad, entre otros logros deportivos.

La Entidad, mediante Resolución No. 309 del 22 de diciembre de 2005, adoptó y desarrolló el programa de estímulos, incentivos y reconocimiento para los servidores públicos de TransMilenio S.A., como mecanismo destinado a contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los servidores públicos de la empresa, implementando y ejecutando los planes y proyectos de incentivos pecuniarios y no pecuniarios para los mejores empleados y equipos de trabajo de la organización.

Como parte del proceso de consolidación del programa de estímulos e incentivos durante el

año 2006, se desarrolló un concurso de ensayos entre los mejores funcionarios de cada dependencia, siendo calificado por veedores externos y otorgando como premio la asistencia del funcionario a un curso y visita técnica a los sistemas de transporte en Madrid, España.

Para el año 2007, como resultado de la aplicación del modelo de evaluación del desempeño basado en competencias, se pudo calificar la gestión de cada trabajador en cada una de las dependencias de la organización, destacando a los mejores funcionarios y por último entregando el premio a la excelencia individual, al igual que reconocimientos a la antigüedad laboral, al deportista integral y a las ideas innovadoras y equipos de trabajo.

■ Salud ocupacional:

TransMilenio S.A., en cumplimiento de las normas de salud ocupacional, expidió el Programa de Salud Ocupacional el cual incluye la definición de las políticas gerenciales en cuanto a salud ocupacional, seguridad en el trabajo y protección ambiental, prevención de alcoholismo y consumo de drogas psicoactivas, y conducción y seguridad vial, la revisión y actualización permanente del panorama de factores de riesgo de edificio administrativo, portales y estaciones, la planeación y ejecución de actividades de los subprogramas de medicina preventiva y del trabajo, higiene industrial y seguridad industrial, tendientes a mantener una calidad de vida laboral y ambientes de trabajo saludables para los funcionarios, y el estudio, diseño y programación del Plan de Emergencias de la Entidad, y actividades de capacitación tanto en temas de

prevención como de normatividad ocupacional, dentro de estos componentes se relacionan actividades relevantes ejecutadas durante las vigencias 2005-2007:

GESTIÓN FINANCIERA

PROCESO CONTABLE

Es un conjunto ordenado de etapas que se concretan en el reconocimiento y la revelación de las transacciones, los hechos y las operaciones financieras, económicas, sociales y ambientales, que afectan la situación, la actividad y la capacidad para prestar servicios o generar flujos de recursos de la Entidad. Para ello, el proceso contable captura datos de la realidad económica y jurídica de la Entidad, los analiza, realiza los procesos de medición, los incorpora en el sistema administrativo y financiero guardando una estructura de clasificación cronológica y conceptual, los presenta por medio de instrumentos como la partida doble y la base del devengo o causación en su estructura de libros, y luego los agrega y sintetiza convirtiéndolos en estados financieros, informes y reportes contables que son útiles para el control y toma de decisiones sobre los recursos, por parte de los usuarios internos y externos.

OBLIGACIONES TRIBUTARIAS

TransMilenio S.A., desde el punto de vista tributario, es responsable y agente retenedor de los siguientes tributos distritales y nacionales:

IMPUESTO	AGENTE RETENEDOR	RESPONSABLE	PERIODICIDAD
Impuesto de Renta	x	x	Mensual y anual
Impuesto de Industria y Comercio	x	x	Bimestral
Impuesto al Patrimonio		x	Anual
Impuesto al Valor Agregado IVA	x	x	Bimestral
Impuesto de Timbre	x	x	Mensual

Cada uno de estos tributos y funciones como agente de retención, han sido liquidados, presentados y pagados en los plazos establecidos por el ente regulador (DIAN o Secretaría de Hacienda Distrital).

En este proceso se obtuvo, por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la devolución de los saldos a favor de las declaraciones de renta, de los años y en los montos indicados en el siguiente cuadro:

DEVOLUCIÓN DE SALDOS A FAVOR EN LA DECLARACIÓN DE IMPUESTO DE RENTA		
AÑO DE LA DECLARACIÓN	VALOR	FECHA DEVOLUCIÓN
2001	217.533.000,00	31-ago-04
2001	72.814.000,00	31-ene-05
2002	368.937.000,00	22-abr-05
2003	720.318.000,00	6-may-05
2004	911.405.000,00	7-jul-05
2005	985.529.000,00	21-sep-06
TOTAL	3.276.536.000,00	

PRESUPUESTO

El presupuesto de TransMilenio S.A. está compuesto en la parte Activa por los ingresos corrientes, transferencias y recursos de capital. Los primeros los integran las participaciones cuya fuente está dada por la venta de pasajes del sistema y los otros ingresos de explotación generados principalmente por la explotación de espacios publicitarios en las estaciones del sistema y por otros ingresos colaterales. Las transferencias corresponden a los ingresos reportados por la Nación para la construcción del sistema de transporte masivo para Bogotá, así como las transferencias correspondientes al 50% de la sobretasa a la gasolina realizadas por la Secretaría de Hacienda del Distrito. Por último, los recursos de capital lo integran los rendimientos por operaciones financieras y los recursos de titularización, cuya finalidad es la de la financiación de la Fase III del sistema de transporte masivo.

De otra parte, el gasto fundamentalmente está compuesto por aquellos de funcionamiento e inversión, en el que la característica básica es que los ingresos corrientes, financian los gastos de inversión y funcionamiento de TransMilenio S.A., y las transferencias financian el proyecto Gestión de Infraestructura del Transporte Público, este último encargado de ejecutar las obras necesarias para la construcción de las troncales del Sistema TransMilenio, que es ejecutado por el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU–, en virtud del Convenio No. 020 de 2001, celebrado entre el IDU y TransMilenio S.A.; vale la pena anotar que en razón de la titularización como mecanismo de consecución de recursos para la construcción de la fase III, estos recursos han sido clasificados como recursos de capital.

En el siguiente cuadro, se describe la ejecución activa y pasiva del presupuesto de TransMilenio S.A. durante el periodo 2004-2007.

EMPRESA DE TRANSPORTES DEL TERCER MILenio TRANSMILENIO S.A.

EJECUCIÓN PRESUPUESTO CONSOLIDADO DEFINITIVO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2004-2005-2006 Y 30 DE SEPTIEMBRE DE 2007

	VIGENCIA 2004			VIGENCIA 2005			VIGENCIA 2006			VIGENCIA A SEPTIEMBRE 2007		
	VR. PRESUPUESTO DEFINITIVO	VR. GASTOS & DE GASTOS	% DE EJECUCIÓN DE RECAUDOS Y/O GASTOS	VR. PRESUPUESTO DEFINITIVO	VR. GASTOS & DE GASTOS	% DE EJECUCIÓN DE RECAUDOS Y/O GASTOS	VR. PRESUPUESTO DEFINITIVO	VR. GASTOS & DE GASTOS	% DE EJECUCIÓN DE RECAUDOS Y/O GASTOS	VR. PRESUPUESTO DEFINITIVO	VR. GASTOS & DE GASTOS	% DE EJECUCIÓN DE RECAUDOS Y/O GASTOS
RUBRO PRESUPUESTAL												
INGRESOS												
DISPONIBILIDAD INICIAL	19.720	19.720	100,00%	43.022	43.022	100,00%	6	49.962	49.962	100,00%	107.131	6
S.A. (CORPORATIVO)	4.269	4.269	100,00%	13.691	13.691	100,00%		12.377	12.377	100,00%	18.422	0
DISPONIBILIDAD INICIAL (S.A.)	15.451	15.451	100,00%	29.331	29.331	100,00%		38.685	38.685	100,00%	90.710	0
(PPTO. GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA)	476.849	280.670	58,87%	523.221	319.071	60,98%		647.695	387.861	59,89%	1.328.091	394.219
INGRESOS CORRIENTES	18.931	18.210	96,19%	70.882	71.940	101,47%		34.886	36.833	105,56%	38.915	28.340
PARTICIPACIONES	15.407	15.282	100,00%	18.993	17.899	94,20%		29.982	27.744	92,51%	34.637	24.968
OTROS INGRESOS DE EMPLOJACIÓN	2.624	1.928	73,47%	3.690	4.050	109,75%		4.894	3.088	63,27%	4.278	3.352
TRANSFERENCIAS	451.128	255.136	56,55%	496.536	394.117	79,39%		611.782	354.969	58,02%	646.838	275.866
RECURSOS NACIONALES	267.047	112.268	42,00%	265.143	144.566	54,54%		408.813	229.792	56,21%	620.046	125.070
RECURSOS DISTRICTALES	194.080	132.868	68,47%	202.143	145.246	71,85%		202.152	122.197	60,45%	228.852	147.374
OTROS RECURSOS DE CAPITAL	7.681	7.484	97,31%	3.443	3.955	114,89%		957	2.960	309,20%	657.878	817
RECURSOS DE CAPITAL (PROM. FIN. Y FID. CONTINUA)	2.881	2.484	86,20%	3.843	3.955	102,92%		957	2.960	309,20%	798	812
RECURSOS DE CAPITAL (PROM. FIN. Y FID. CONTINUA)	5.000	5.000	100,00%	0	0	0,00%		0	0	0,00%	0	0
TOTAL INGRESOS	496.589	306.550	61,53%	666.144	373.844	56,12%		696.667	434.923	62,45%	1.445.622	394.219
GASTOS												
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	11.437	9.977	87,24%	12.175	11.517	94,59%		18.005	16.501	91,64%	26.537	13.371
SERVICIOS PERSONALES	6.469	5.669	87,63%	8.161	7.791	95,34%		11.705	10.567	90,26%	13.823	7.403
GASTOS MATERIALES	2.850	2.192	76,92%	3.027	2.758	91,13%		5.090	4.725	92,72%	5.959	4.003
FUNCIONAMIENTO	2.068	2.068	100,00%	967	967	100,00%		1.205	1.205	100,00%	1.985	1.985
GASTOS DE INVERSIÓN	485.132	440.836	90,87%	348.721	348.695	100,00%		677.660	565.069	83,40%	1.423.390	667.155
INVERSIÓN DIRECTA	319.071	278.500	87,29%	364.179	360.659	99,03%		497.797	389.657	78,31%	1.174.692	419.531
GASTOS DE INVERSIÓN (PPTO. CORPORATIVO)	16.624	14.599	87,83%	8.879	47.677	537,11%		18.598	18.598	100,00%	23.877	17.559
GASTOS DE INV. PROYECTO GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA	300.387	263.930	87,86%	344.060	263.235	76,50%		479.199	372.331	77,70%	1.151.015	401.977
INVERSIÓN	149	79	53,02%	267	0	0,00%		2.774	485	17,48%	1.089	3
PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL	149	79	53,02%	267	0	0,00%		2.774	485	17,48%	1.089	3
PROTECCIÓN AL PATRIMONIO	0	0	0,00%	0	0	0,00%		2.323	0	0,00%	0	0
CUENTAS POR PAGAR DE INVERSIÓN	165.962	162.937	97,57%	189.724	189.636	99,95%		176.929	175.567	99,23%	247.629	247.629
CUENTAS POR PAGAR DE INV. TRANSMILENIO S.A.	5.281	5.281	100,00%	5.336	5.334	99,96%		7.661	7.541	98,43%	9.156	9.153
CUENTAS POR PAGAR DE INV. (GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA)	160.581	157.656	97,99%	183.801	183.801	100,00%		169.268	168.026	99,27%	238.473	238.467
DISPONIBILIDAD FINAL	0	0	0,00%	0	0	0,00%		1.161	0	0,00%	1.635	0
TOTAL GASTOS - DISPONIBILIDAD FINAL	496.589	450.937	90,79%	666.144	581.212	87,10%		696.667	581.570	83,35%	1.445.622	400.998

Valores en Millones de Pesos Corrientes

7

LA POSTA

- Consolidación y certificación del sistema de gestión de calidad bajo el estándar ISO 9001:2000 por la firma SGS internacional en marzo de 2005.
- Organización y desarrollo de la Feria Internacional de Transporte Masivo, la cual llega este año a su tercera versión, contando el año anterior con la participación de más de 1.000 personas, entre quienes se encontraban visitantes de 15 países y expertos de diferentes temas relacionados con los sistemas de transporte en el mundo.
- Entrada en operación de los últimos tramos de Fase II correspondientes a las troncales NQS y Suba, así como 15 nuevos kilómetros de vía troncal: 5 en la NQS y 10 en Suba, beneficiando a los habitantes de las localidades de Tunjuelito, Bosa, Antonio Nariño, Puente Aranda, Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy y Suba.
- Proyecto ambiental MDL (metodología de desarrollo limpio)

Primer proyecto de transporte de gran escala con metodología aprobada por Naciones Unidas en julio de 2006. Único proyecto de transporte a nivel mundial registrado ante Naciones Unidas a diciembre de 2006. Este proyecto fue auditado por la firma SGS Internacional en abril de 2007.

- Identificación de los principales sectores con problemas de cobertura del sistema:

Durante la presente administración, se desarrolló el estudio "Rutas complementarias", descrito anteriormente. Sin embargo, teniendo en cuenta que es necesario modificar los contratos de operación del sistema, con el fin de garantizar sus sostenibilidad, se logró la operación de tres (3) de las 19 rutas incluidas en el estudio, a saber: Lisboa, Bilbao y Arborizadora Alta, quedando 16 restantes por evaluar las fórmulas de operación y contratación que garanticen el equilibrio del sistema y la cobertura de las mismas.

Por otra parte, el crecimiento de la ciudad es continuo y, por tanto, a medida que avanza el tiempo y crece la ciudad, se generan sectores con ubicación de viviendas y actividades comerciales que requieren el servicio de transporte. Algunas de dichas actividades se localizan en sectores dentro de la zona de cobertura del Sistema TransMilenio con el cual es necesario atenderlas.

De acuerdo con lo anterior, TransMilenio S.A. desarrolló estudios posteriores al mencionado, en los cuales determinó la demanda potencial para los sectores de Nueva Casavilla, Franja Seca, Ferias, Fiscalía y Ciudadela El Porvenir.

- Identificación de las adecuaciones necesarias a la Fase II con motivo de la entrada en operación de la Fase III

Como parte de los resultados y análisis realizados dentro del diseño operacional de la

Fase III, se recomienda adecuar la infraestructura de la Fase I sobre las troncales de la 80 y Autopista Norte, especialmente las estaciones: Portal de la 80, Av. Cali, Cra. 77, Av. 68, Cra. 47, Polo, Portal del Norte, Toberín, Calle 146, Alcalá, Pepe Sierra, Calle 100, Calle 85 y Héroes, teniendo en cuenta que a la luz del diseño operacional de la Fase III, sobre estas estaciones se supera la capacidad por punto de parada.

- Marco metodológico para la revisión de la capacidad del Sistema TransMilenio

Como complemento a lo anterior y en la medida en que se dé la implantación del Sistema Integrado de Transporte Público, tomando como base los resultados del estudio de capacidad del sistema, se debe realizar una valoración del impacto que esta integración tendrá en el sistema y de acuerdo con su impacto se deberán acometer las acciones para la adecuación del Sistema Troncal.

Es importante resaltar que el Plan Maestro de Movilidad establece que el eje estruc-

turador del SITP son los corredores troncales, por tal motivo se debe garantizar su adecuado funcionamiento, de manera que esta integración no impacte negativamente tanto a los actuales usuarios del Sistema TransMilenio ni a los futuros beneficiarios del SITP.

- Diseño de mecanismos que permitan la incorporación y sostenibilidad de pequeños propietarios transportadores como accionistas de las futuras empresas operadoras de la Fase III.
- En infraestructura se definieron los parámetros operacionales para la fase III. La licitación para la construcción de las troncales Calle 26 y Carrera 10 fue abierta por el IDU y se adjudica en diciembre.
- Con el fin de monitorear el impacto que a futuro cause la operación del sistema de transporte TransMilenio sobre las zonas aledañas a la troncal que conforman la Fase III (calle 26, Cra. 10ª y Cra. 7ª) se deja un inventario de predios de esta zona.

TERMINAL DE TRANSPORTE

2004 - 2007



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

INFORME DE GESTIÓN SECTOR MOVILIDAD



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

**INFORME DE GESTIÓN
SECTOR MOVILIDAD
2004 - 2007**

Alcalde Mayor de Bogotá
Luis Eduardo Garzón

Secretario General
Enrique Borda Villegas

TERMINAL DE TRANSPORTES DE BOGOTÁ

GERENTE GENERAL
RAMIRO ARBELÁEZ SÁNCHEZ

SECRETARIO GENERAL
FRANCISCO JAVIER BERNAL BERNAL

GERENTE OPERATIVO
DAVID MAYORGA PELÁEZ

GERENTE DE PLANEACIÓN Y CONTROL
MIGUEL ÁNGEL MEDINA TORRES

JEFE DEPARTAMENTO DE COMUNICACIONES
DIEGO FERNANDO SUÁREZ MANZUR

SECRETARIO DISTRITAL DE PLANEACIÓN
ARTURO FERNANDO ROJAS ROJAS

SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN DE LA INVERSIÓN
ADRIANA POSADA PELÁEZ

DIRECTOR DE PLANES DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO LOCAL
ANDRÉS PODLESKY BOADA
COMPILADOR DE TEXTOS

JEFE OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES
JAIRO GONZÁLEZ BALLESTEROS
ASESOR

EDICIÓN Y COORDINACIÓN EDITORIAL
NORA LUZ CASTRILLÓN JARAMILLO
OFICINA ASESORA DE PRENSA Y COMUNICACIONES

CORRECCIÓN DE ESTILO
JULIO MATEUS
ORLANDO LAVERDE

FOTOGRAFÍAS
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ
ARCHIVO SDP
ARCHIVO SECRETARÍA DE MOVILIDAD

DISEÑO DE PAUTA
LUZ MARINA CAMACHO TURRIAGO
RUBÉN DARÍO ROJAS OLIER
LOGO SAPIENS LTDA.

DIAGRAMACIÓN
CAMILO JIMÉNEZ VALBUENA
CARLOS ANDRÉS ORTÍZ
EDISON PAREDES RUIZ
PATRICIA CARO MARTÍNEZ
MARIO CALDERÓN
ERICK TALAGA
K2 COMUNICACIÓN VISUAL LTDA

IMPRESIÓN
MULTI-IMPRESOS LTDA.

INTRODUCCIÓN

SITUACIÓN PREVIA A LA REFORMA ADMINISTRATIVA

Dentro del esquema administrativo de la alcaldía mayor de bogotá, la terminal de transporte s.A. Se encontraba vinculada a la alcaldía mayor de bogotá, en razón de lo cual la junta directiva de la terminal estaba conformada por la subsecretaría general de la alcaldía, que la presidía como delegada del Dentro del esquema administrativo de la alcaldía mayor de bogotá, la terminal de transporte s.A. Se encontraba vinculada a la alcaldía mayor de bogotá, en razón de lo cual la junta directiva de la terminal estaba conformada por la subsecretaría general de la alcaldía, que la presidía como delegada del señor alcalde, la secretaría de tránsito, la secretaría de hacienda, el instituto de desarrollo urbano –idu– y el ministerio de transporte.

En la nueva reforma administrativa, la terminal de transporte s.A. Se encuentra vinculada a la secretaría de movilidad. En razón de lo anterior, la junta directiva está conformada por la secretaría de movilidad, que la preside, la subsecretaría general, la secretaría de hacienda, el instituto de desarrollo urbano idu y el ministerio de transporte.

NATURALEZA JURÍDICA

La Terminal de Transporte S.A. es una sociedad de economía mixta del orden distrital vincula-

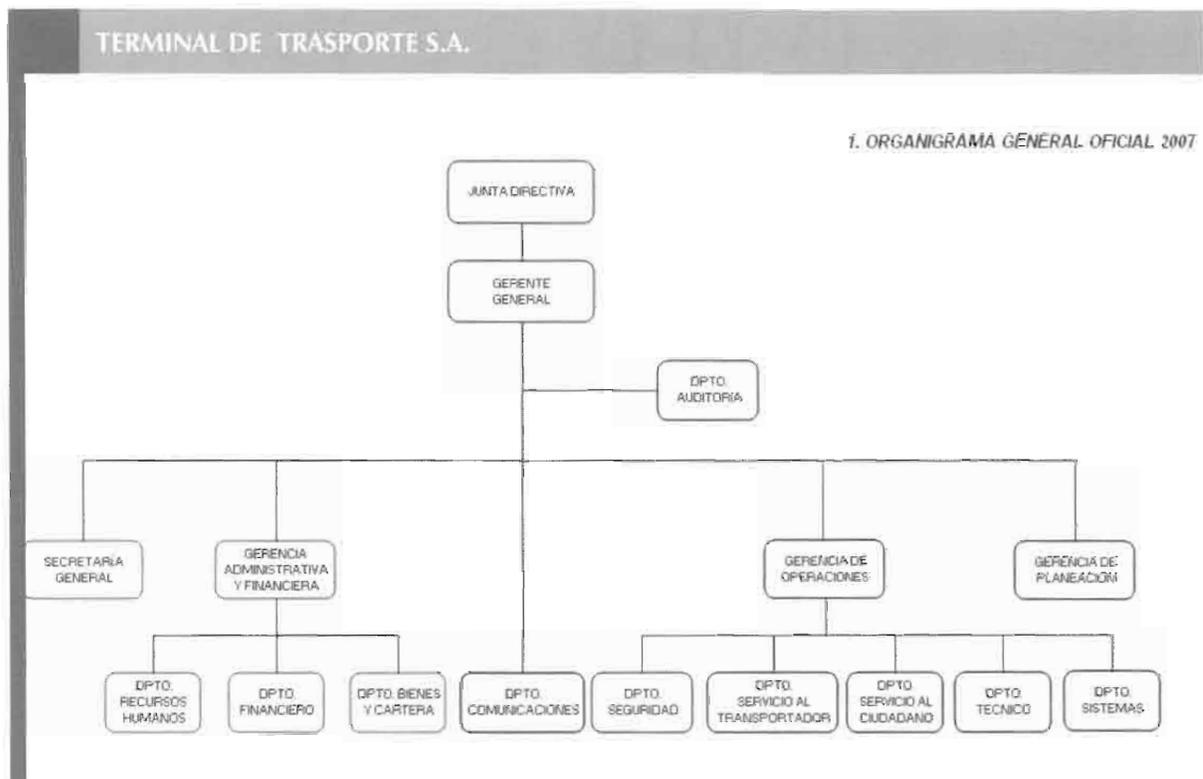
da a la Secretaría de Movilidad, conforme a las prescripciones de la Ley 489 de 1998, el Decreto Ley 1421 de 1993, el Código de Comercio, el Acuerdo 257 de 2006 del Consejo de Bogotá, constituida como Sociedad Anónima con Escritura Pública 8058 de 1979 de la Notaría 5ª del Circuito de Bogotá, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa, vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

De acuerdo con lo anterior y las disposiciones legales y estatutarias, y en especial el Estatuto Orgánico de Bogotá D.C., el control de tutela lo ejerce la Secretaría de Movilidad.

Al formar parte de la Secretaría de Movilidad y en concordancia con los objetivos del Plan de Desarrollo Distrital, la Terminal tiene una alta interacción con las demás entidades adscritas a la misma, en especial con el IDU, TransMilenio y el Fondo de Prevención Vial.

ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA

En lo relacionado con la estructura administrativa, de conformidad con las prescripciones del artículo 97 de la Ley 489 de 1998, la Terminal cuenta con autonomía administrativa que le permite, en los términos de la ley comercial, establecer su propia estructura, a través de las decisiones emanadas de la Junta Directiva y de la Asamblea General de Accionistas cuando fue necesario.



La Gerencia General de la Terminal de Transporte S.A. dirige y coordina las actuaciones de la Gerencia Administrativa y Financiera, la Gerencia de Operaciones, la Gerencia de Planeación, la Secretaría General y el Departamento de Comunicaciones.

GERENCIA DE OPERACIONES

Es la dependencia encargada de desarrollar y coordinar los aspectos relativos a los procesos de servicio al ciudadano y servicio al transportador, que garantizan la movilidad de vehículos y ciudadanos dentro de la Terminal. La Gerencia de Operaciones, así mismo, desarrolla los proyectos de terminales satélites, los cuales están incluidos en el Plan de Desarrollo Distrital y articulados con el Plan Maestro de Movilidad. De igual forma responde por las inversiones y obras de infraestructura incluidas en el Plan de Actualización y Modernización de la Terminal.

Por la naturaleza de sus funciones la Gerencia de Operaciones coordina, por parte de la Terminal, los asuntos relacionados con la movilidad y el transporte de pasajeros intermunicipales. La Gerencia de Operaciones dirige, en consecuencia, las actividades de los departamentos de servicio al ciudadano, servicio al transportador, técnico, sistemas y seguridad.

GERENCIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

Dentro de su marco de acción se encuentra la administración de los recursos de personal, financieros y bienes de la empresa. Importante resaltar en este punto que, como se mencionó anteriormente, la Terminal es una sociedad de economía mixta con participación estatal inferior al 90%, razón por la cual tiene autonomía administrativa y presupuestal.

La principal fuente de ingresos de la Terminal es el recaudo por tasa de uso que pagan las empresas transportadoras, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2762 de 2001, y resoluciones reglamentarias del Ministerio de Transporte.

Esta gerencia coordina y dirige los departamentos de bienes, recursos humanos y financiero.

GERENCIA DE PLANEACIÓN Y CONTROL

Las funciones asignadas a la Gerencia de Planeación y Control contemplan, entre otras, los procesos de planeación estratégica, plan de mejoramiento, procesos de control de gestión (en el entendido que por disposición legal la Terminal no cuenta con oficina de control interno de conformidad con las prescripciones del artículo 5 de la Ley 87 de 1993) y el Sistema de Gestión de Calidad.

En desarrollo de tales funciones, la Terminal consiguió la Certificación al Sistema de Gestión de Calidad otorgada por el Icontec el 1º de diciembre de 2004, gracias a lo cual está catalogada como una de las entidades pioneras de la calidad a nivel distrital.

SECRETARÍA GENERAL

En esta dependencia se concentran todos los procesos corporativos y administrativos de la Sociedad, los procedimientos de contratación estatal, así como el soporte jurídico y legal de las decisiones tomadas por la Terminal.

Al ser la Terminal una sociedad de economía mixta con una participación estatal inferior al 90% pero superior al 50%, debe cumplir los lineamientos establecidos por el Estatuto General de Contratación, razón por la cual la Terminal ejecuta sus proyectos a través de las etapas pre contractual, contractual y post contractual.

LA TERMINAL BOGOTÁ COPROPIEDAD

La Terminal de Transporte de Bogotá cuenta con un área importante para el ciudadano que utiliza el servicio de transporte por carretera donde se prestan los servicios complementarios a los usuarios. Es una organización regida por la Ley 675 de 2001 de propiedad horizontal. La Terminal de Transporte S.A., es propietaria del 57% de los bienes de esta copropiedad, y a través de la Asamblea General de Copropietarios y el Consejo de Administración define los lineamientos generales para el funcionamiento de la misma.

1

PLAN ESTRATÉGICO

1.1.
FORMULACIÓN

El plan estratégico de la Terminal de Transporte desarrolla el direccionamiento con los elementos propios del mismo, como visión, misión, valores y objetivos. A nivel de objetivos, discrimina éstos de acuerdo con el foco de resultado deseado y despliega los objetivos en un compendio detallado de metas.

Las metas definidas, constituyen la carta de navegación para las diferentes áreas y procesos de la Terminal.

Visión

Ser la mejor terminal de transporte del país, integrada con el desarrollo actual y futuro de la ciudad y la región.

Misión

Ofrecer un excelente servicio a las *empresas transportadoras* y conjuntamente con ellas, el comercio y las entidades públicas y privadas, a todos los *ciudadanos*.

Valores Éticos

- Probidad
- Respeto por la ley
- Integridad
- Honestidad
- *Transparencia*

Gestión

- Responsabilidad
- Proactividad
- Vocación de servicio
- Puntualidad
- Cumplimiento
- Productividad
- Austeridad
- Simplicidad

Relaciones

1. Solidaridad
2. Respeto por las personas
3. Trabajo en equipo
4. Confianza

Estrategias

- Cultura de servicio al ciudadano.
- Sistemas de información y medición.

- Nuevo esquema de mercadeo, comunicaciones y relaciones públicas.
- Desarrollo de las competencias de los directivos y empleados. Sistema de remuneración por desempeño.
- Cambio cultural y mental.
- Participación en los comités y consejos interinstitucionales (Comité Administrativo Sectorial de Movilidad, Comité Coordinador de Transporte Intermunicipal, Consejo de Seguridad, Gremios de Transporte).
- Mantener procesos de sinergia con entidades relacionadas con la misión de la Terminal (Secretarías del Medio Ambiente, de Cultura Recreación y Deportes, de Salud, de Desarrollo Social, de Gobierno, Alcaldías locales, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte y Policía Nacional).

2

LOGROS Y ACTIVIDADES

En cumplimiento del Plan Estratégico de la Terminal y alineado con las políticas distritales para el mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía, la gestión de la Terminal ha abarcado múltiples frentes de acuerdo con la complejidad de la organización.

y 8, y la segunda etapa del parqueadero operacional del módulo azul.

Los trabajos de las vías 6 y 8 tuvieron un costo de 372 millones de pesos. Con este proyecto la Terminal concluyó la rehabilitación de la totalidad de los 19.100 m² de vías, es decir, el ciento por ciento de ellas.

2.1.

PLAN DE ACTUALIZACIÓN
Y MODERNIZACIÓN

Este plan lo componen dos grandes frentes: el plan de mantenimiento mayor, y el plan de inversiones para la infraestructura de servicios.

Se ejecutó el mantenimiento de la segunda etapa del parqueadero operacional del módulo azul, con una inversión de 450 millones de pesos, alcanzando un área total rehabilitada de 22.850 m², que correspondía en su momento al 80% del total del área de parqueaderos. Con estas obras la Terminal llevaba invertidos 5.250 millones de pesos a diciembre de 2004.

A. Plan de
mantenimiento mayor

Desde principios de 2001 la Terminal inició un proceso de rehabilitación y reconstrucción de todas sus vías y parqueaderos operativos. En 2004, en lo relativo a la infraestructura operacional se culminó la rehabilitaron de las vías 6

En 2005, con la firma Ingeniería de Vías S.A., se contrató, mediante licitación pública, la rehabilitación de los parqueaderos operacionales de los módulos amarillo y verde por un valor de \$1.561 millones de pesos y la interventoría con la firma ACI Proyectos por un valor de \$ 141.3 millones de pesos.

Durante el año 2006, fueron adelantadas obras para el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial interna, así:



Estado de la infraestructura antes del Plan de mantenimiento mayor



Estado actual de la infraestructura

Previo los procesos licitatorios, la Terminal suscribió con la firma Ingeniería de Vías S.A., el contrato para la rehabilitación de los parqueaderos operacionales de los módulos amarillo y verde, por un valor de \$1.561.5 millones, con la interventoría de la firma ACI Proyectos S.A., por un valor de \$141.3 millones.

Con esta inversión la Terminal cumplió con el 100% de la rehabilitación de las vías y parqueaderos operacionales. Esto significa que en los últimos 5 años se rehabilitaron 19.800 m² de vías y 25.500 m² de parqueaderos operacionales, incluidas las áreas peatonales.

De otra parte, la firma Edalka Publicidad y Mercadeo Ltda., demarcó las vías y parqueaderos de la zona operativa de la Terminal, por un valor de \$9.3 millones.

El proyecto para la rehabilitación de la pista 1 de descensos y de la vía de entrada y salida del módulo de excretas fue adjudicado con la Resolución No. 58 del 8 de agosto de 2007 a la firma Unión Temporal vías transporte.

El contrato fue suscrito el 24 de agosto bajo el No. TT-67-04, por valor de \$ 442.168.269 y un plazo de ejecución de cien (100) días calendario.

La interventoría de la obra la adelanta la firma DPC ingenieros Ltda., bajo el contrato No. TT-68-04 suscrito el 29 de agosto por valor de \$ 43.830.000 y con un plazo de ejecución de ciento veinte (120) días calendario.

El proyecto para la adecuación del kiosco, módulos de orinales y la estación de policía E-22, fue adjudicado con Resolución del 17 de septiembre de 2007 al Consorcio Kumara ERG-2007 por valor de \$ 129.554.069 con un plazo de ejecución de noventa (90) días.

B. Proyectos de inversión

En cuanto a los proyectos de inversión para mejorar el servicio y la seguridad al transportador y al ciudadano, se culminaron en 2004 los siguientes proyectos: circuito cerrado de televisión II etapa, sistema de señalización, sistema de sonido, sistema de información telefónica, sistema de información visual (pantallas de información), remodelación de los puntos de información, sistema de pararrayos, sistema de control vehicular y la adecuación de las cajas de recaudo.

Las inversiones en servicio y seguridad de los proyectos concluidos en ese año, ascendieron a \$ 3.045 millones. Todos los proyectos de actualización y modernización desde el 2000 alcanzaron un valor total de \$ 12.352 millones.

De otra parte, la Terminal Bogotá Copropiedad modernizó durante los últimos años, las baterías de baños, los tándem de sillas en las salas de espera, así como mantenido excelentes niveles de aseo en las áreas comunes de la copropiedad.



Pantallas de plasma a la entrada de módulos



Monitores en las salas de espera



Sonido en plazoleta de ingreso



Sonido en zona de descenso



Sonido en zona operativa



Sistema integrado de seguridad

Luego de estas importantes inversiones, la Terminal mantuvo su compromiso y responsabilidad garantizando su sostenibilidad y continuidad.

El retorno de esta inversión se evidencia en la excelente imagen de la Terminal, reflejada por los resultados en encuestas de servicios, el posicionamiento en los medios de comunicación y el creciente uso de los recursos tecnológicos por parte de los usuarios. Se destaca la calificación publicada en la campaña Bogotá cómo Varnos, en los últimos tres años, y el reconocimiento en el servicio al cliente, obtenido en los premios Portafolio en las versiones 2003, 2005 y 2006.

C. Sistema eléctrico

Con el fin de garantizar la normal prestación del servicio eléctrico y del alumbrado, desde el mes de octubre de 2006, la Terminal cuenta con un sistema de suplencia eléctrica en media tensión por los circuitos de Salitre y La Paz.

La estabilidad del sistema garantizó la normal prestación del servicio eléctrico, necesario para el cabal cumplimiento de la misión institucional.

D. Sistematización

El circuito cerrado de televisión, el sistema de información telefónica, el sistema de informa-

ción visual (pantallas de información) y el sistema de control vehicular se soportan a través de una red de área local (cableado estructurado) y software especializados que garantizan el funcionamiento y la automatización de los nuevos proyectos tecnológicos. Se continuó la mejora tecnológica de los sistemas de comunicación, como el canal de acceso a internet, los servicios de *Web Hosting* y el sitio web de la Terminal.

El módulo de taxi urbano fue ajustado para el cobro de recargos nocturnos, dominicales, festivos y el valor de la unidad para aumentos de tarifas autorizadas por la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Se cumplió con la ejecución del proyecto de suministro, implementación y puesta en funcionamiento del software administrativo y financiero Integrado, con un alto nivel de eficiencia y mejora de los procesos.

2.2.

OPERACIÓN, SEGURIDAD Y SERVICIO

Durante los últimos años la Terminal ha presentado un crecimiento sostenido en lo referente al despacho y llegada de vehículos y pasajeros, como resultado de la mejora en los servicios y de los procesos de control que adelanta la Ter-

minal en colaboración con las entidades del orden distrital y nacional.

Las gráficas siguientes muestran las importantes variaciones que en este sentido ha experimentado la Terminal con lo cual se evidencia, una vez más, la importancia estratégica para la ciudad de esta infraestructura de servicios.

En 2004 el despacho de vehículos presentó un incremento del 2,8% al pasar de 1.072.633 en el 2003 a 1.102.996 en el 2004.

Durante el año 2004 salieron 9.216.416 pasajeros, lo que equivale a un incremento del 37,8% en relación con los 6.686.889 viajeros que salieron en el año 2003. Siguiendo esta tendencia el despacho de vehículos presentó un incremento del 3,3% al pasar de 1.102.996 en 2004 a 1.139.539 para el 2005. Ese mismo

año 2005 salieron 9.369.527 pasajeros, lo cual equivale a un incremento del 1,7% en relación con los 9.216.416 viajeros que salieron en el año 2004.

Por su parte, el despacho de vehículos presentó un incremento del 3,5% al pasar de 1.139.539 en 2005 a 1.179.948 en 2006.

De igual forma durante el año 2006 salieron 9.455.656 pasajeros, equivalente a un incremento del 1% en relación con los 9.369.527 viajeros que salieron en el año 2005.

El sábado 30 de diciembre de 2006 se superó el récord de salida de vehículos, con 5.993 despachos y un incremento del 11,2% en relación con el año anterior. En la misma fecha el número de pasajeros despachados registró una cifra récord de 117.843 personas.

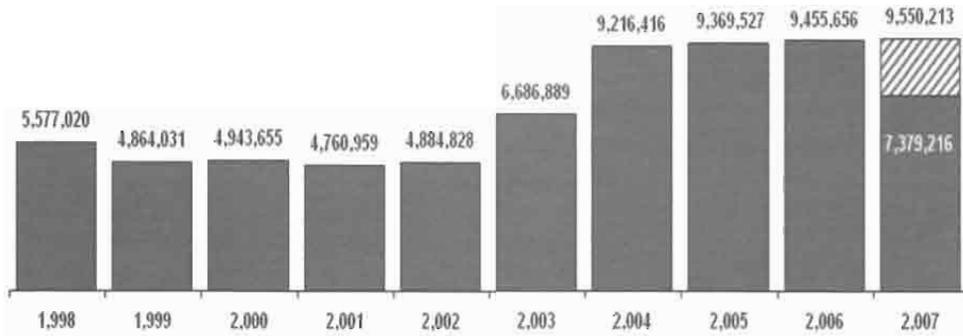


SALIDA DE PASAJEROS 1998 - 2006 PROYECCIÓN 2007 (1%)



Terminal de Transporte S.A.
SISTEMA DE INFORMACIÓN JUNTA DIRECTIVA

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LA OPERACIÓN



NOTA: APARTIR DE OCTUBRE DE 2004 SE INICIA OPERACIONES EN EL PARADERO DE LA 170

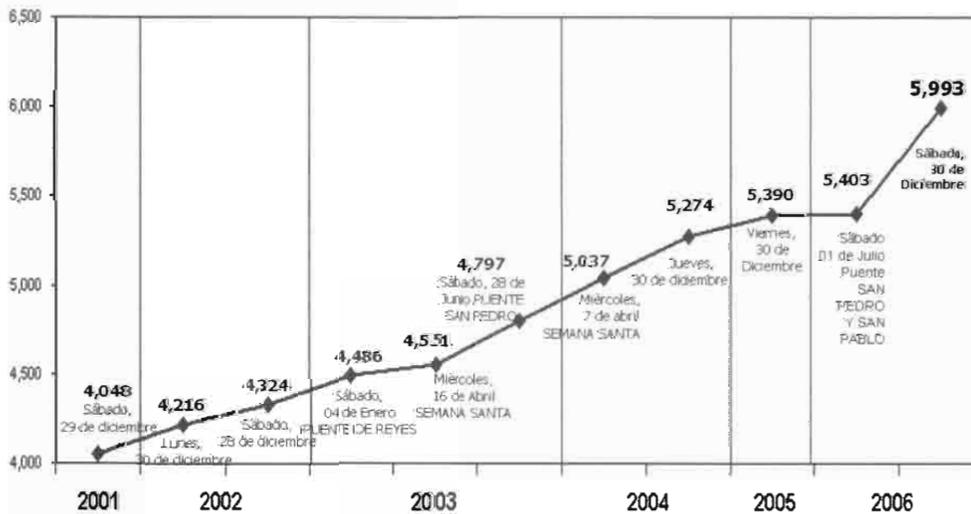
INF. AD 09 07 / 12

EVOLUCIÓN DE RECORDS SALIDA DE VEHÍCULOS



Terminal de Transporte S.A.
SISTEMA DE INFORMACIÓN JUNTA DIRECTIVA

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LA OPERACIÓN



INF. AD 09 07 / 43



A. Servicio al transportador

El plan de mantenimiento mayor, así como el sistema de gestión de la calidad, permitieron brindar una mejor atención a los conductores. Desde 2004 y hasta la fecha se atendieron de forma inmediata 4.733 casos de validación de tasas de uso, 10.331 solicitudes de actualización y modificación del parque automotor y se brindó información e inducción a 11.120 conductores sobre el manual operativo.

Así mismo fue posible mitigar los impactos que se generan en la operación de alta temporada con el diseño e implementación de planes de contingencia de manejo de tráfico.

B. Servicio al ciudadano

La ciudadanía obtiene información sobre la Terminal a través de la línea 195 y el sistema de información telefónico de la empresa, el cual opera las 24 horas, desde noviembre de 2004.

Para la adecuada atención de servicios prehospitalarios, urgencias y emergencias médico-asis-

tenciales a los usuarios, pasajeros y visitantes de la Terminal, se prestó asistencia todos los días del año las 24 horas, atendiendo 10.449 casos.

Se continuó el programa "Anfitriones de la ciudad" liderado por Misión Bogotá, que permitió el desarrollo del proyecto mural "Viajando con palabras", con el cual se fortalecieron las relaciones de convivencia y espacios lúdicos para niños.

Con el fin de garantizar la atención de contingencias derivadas del alto volumen de pasajeros y usuarios en temporada, se dispone del servicio de una ambulancia medicalizada, los días 22, 23, 29, 30, 31 de diciembre en jornada permanente.

Por tercera vez, la Terminal de Transporte se destacó entre las ochenta (80) empresas nominadas de los sectores público y privado en la categoría de servicio al cliente de los Premios Portafolio versión 2006, auspiciado por la Casa Editorial *El Tiempo*, obteniendo mención de honor por su ubicación dentro de los cinco (5) finalistas. Es importante anotar que la Terminal de Transporte S.A. fue también finalista en los años 2003 y 2005.

C. Seguridad

Son importantes los resultados de la seguridad en general, sustentados en los positivos indicadores de reducción de hurtos a pasajeros, retiro de personal no autorizado, control de vendedores ambulantes y prevención de actos terroristas, en coordinación con la Policía Nacional, las empresas de vigilancia y los vecinos del sector.

La gestión coordinada con la Terminal Bogotá Copropiedad, la Policía Nacional y representantes del sector transportador, orientaron la elaboración del estudio de seguridad integral y plan de defensa de las instalaciones.

Con la implementación de planes de contingencia efectivos, se contrarrestó la actividad delictiva de hurto de computadores portátiles y elementos tecnológicos dentro de las instalaciones.

Mediante el uso eficiente de tecnologías como el circuito cerrado de televisión, los sistemas de visión nocturna e infrarroja y los perros anti-explivos, fue posible realizar seguimiento especial a los sectores más vulnerables de la Terminal, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios y de la infraestructura empresarial.

2.3. GESTIÓN SOCIAL

Se capacitó, durante el 2005, a los trabajadores del Departamento de Servicio al Ciudadano en campañas de prevención de trata de niños, niñas y adolescentes a través de la Fundación Esperanza. La Terminal gestionó con entidades especializadas, empresas transportadoras y comerciantes, 826 ayudas a desplazados, consistentes en alimentación, vestuario, servicios sanitarios básicos. De igual forma se gestionó el traslado a otras ciudades de 238 familias en estado de desprotección.

En coordinación con el Instituto Distrital de Cultura y Turismo fueron capacitados los trabajado-

res del Departamento de Servicio al Ciudadano en procesos de inducción al turismo y calidad del servicio.

Con el fin de mejorar el comportamiento de los taxistas que prestan servicio en la Terminal y reducir las inconformidades de los ciudadanos y vecinos del sector, se adelantaron actividades de conciliación en aplicación del manual de convivencia adoptado por el sistema de la gestión de la calidad.

La campaña de recolección de firmas "Reafirmate por el desarme" se organizó de manera exitosa, con el recaudo de 17.367 firmas al interior de la Terminal de Transporte, logrando el importante reconocimiento de la Administración Distrital por ser una de las entidades con el mayor número de firmas recolectadas.

2.4. GESTIÓN AMBIENTAL

En cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Decreto 061 de 2003, la Terminal de Transporte formuló e inició la ejecución del Plan Institucional de Gestión Ambiental "PIGA", conforme los lineamientos impartidos por el DAMA, actual Secretaría Distrital de Ambiente.

En agosto de 2006 se inició el proceso de implementación y seguimiento de acuerdo con los siguientes programas:

- 1 Manejo del recurso agua
- 2 Control y prevención de la contaminación del recurso aire
- 3 Descontaminación visual
- 4 Ahorro de energía
- 5 Manejo de residuos sólidos

El logro más importante corresponde al reconocimiento que se hizo a la Terminal, en el Foro Distrital sobre Planes Institucionales de Gestión Ambiental, donde se resaltó el trabajo de la Terminal de Transporte como una experiencia exitosa a nivel de las 84 entidades distritales.

A. Módulo de excretas

La Secretaría de Salud Distrital solicitó a la Terminal de Transporte contar con un sitio adecuado para captar los residuos líquidos y sólidos de los baños de los buses conforme a la Resolución 1074 de 1997 del DAMA.

En el 2005 se contrató con la firma Hidromecánicas la construcción del módulo de excretas, por un valor de \$ 169.3 millones. Se designó la interventoría a la Universidad Nacional de Colombia.

En junio de 2006 inició la implementación y puesta en marcha del módulo, definiendo las actividades relacionadas con el manual de operación, así como la divulgación de los servicios prestados a los transportadores.

La ejecución y puesta en marcha del proyecto, ha generado como beneficio mejores condiciones higiénicas y de salubridad, la articulación con los programas ambientales y el fortalecimiento de la imagen ambiental de la Terminal.

Es importante resaltar que este proyecto es el primero que se ejecuta en una terminal de transporte en Colombia; no obstante, se requiere adelantar los procesos de mejora continua relacionados con su funcionamiento.

En el año 2003 el Tribunal Administrativo de Cundinamarca falló a favor de la Terminal. Por su parte el Consejo de Estado confirmó de manera definitiva, en enero de 2005, la sentencia del Tribunal.

Con la conclusión positiva de este proceso, la Terminal no solamente se libró de pagar las pretensiones del demandante, sino que ganó en seguridad jurídica y estabilidad económica, lo que favoreció ampliamente la valorización de las acciones y la confianza de sus accionistas.

La reserva de \$817 millones, prevista para el pago de esta obligación ante una eventual sentencia desfavorable, fue incorporada a las utilidades del ejercicio fiscal de 2005.

B. Política de transparencia

Todos los procesos de selección de contratistas fueron adjudicados en rigurosa aplicación de principios como: selección objetiva, transparencia, responsabilidad y economía, conforme a la Ley 80 de 1993, sus decretos reglamentarios y demás normas concordantes, tarea que se cumplió y registró con la filmación, grabación, documentación y participación activa de diferentes actores como son los proponentes, organismos de control y vigilancia, la Cámara de Comercio y los servidores públicos de diferentes entidades, al igual que con la participación del personal de la Entidad.

De igual forma, se implementó el plan de contratación en la página web de la Alcaldía Mayor y en el sistema SICE de la Contraloría General de la Nación.

2.5. GESTIÓN LEGAL

A. Caso Constructodo

Como consecuencia de la fallida construcción de las terminales periféricas de la ciudad en el año 1994, la firma Constructodo instauró demanda en el año 2000 contra la Terminal de Transporte S.A. cuyas pretensiones se cuantificaron en \$ 49 mil millones, suma aproximada y actualizada al año 2005.

3

APORTE AL PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL

3.1 PROYECTO DE TERMINALES SATÉLITE

En el año 2004 se ejecutó, por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital y en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 188 del POT, y al Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas (2004–2008) “Bogotá Sin Indiferencia”, el estudio para la determinación de las áreas para la localización de las terminales satélites en la ciudad de Bogotá.

Este estudio, adelantado por la firma IC Ingenieros, contratado por el DAPD y recibido en diciembre de 2004, definió la ubicación de los predios para la construcción de cuatro (4) infraestructuras donde operará el sistema de terminales en los alrededores norte, sur y oriente de la ciudad.

La terminal del norte inicialmente comprendía dos (2) infraestructuras, una para recorridos de larga y media distancia en el predio “El Cangrejal”, ubicado al sur del almacén Makro costado oriental de la Autopista Norte, y otra para recorridos de corta distancia sobre la prolongación del separador central de la Autopista Norte, a continuación del Portal de TransMilenio.

La terminal del sur estará ubicada en la Autopista Sur con Avenida Bosa, en el predio de propiedad de la Terminal. Finalmente, para el

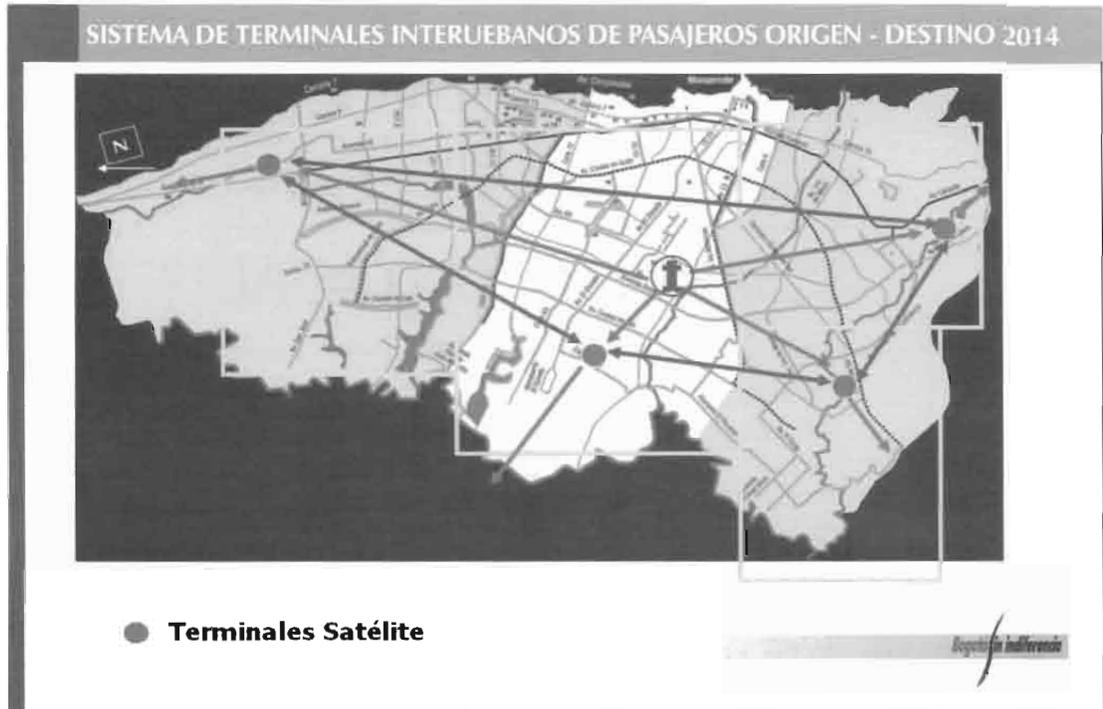
oriente se definió en la Avenida Boyacá, 300 metros después de la intersección con la Avenida Caracas.

Posteriormente, dentro del Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas “Bogotá Sin Indiferencia: un compromiso social contra la pobreza y la exclusión”, se definieron como metas del eje urbano regional, la construcción de dos (2) terminales (norte y sur), siendo este uno de los veintidós (22) proyectos prioritarios de la Administración Distrital.

Durante los últimos años, la Asamblea General de Accionistas de la Terminal y su Junta Directiva, determinaron que las reservas técnicas de años anteriores y las utilidades de los años 2004–2006 se destinaran en su totalidad al proyecto.

Para viabilizar la compra de inmuebles o zonas de terreno requeridas para la ejecución de los proyectos de las terminales satélites, la Alcaldía Mayor, expidió el Decreto 359 del 29 de septiembre de 2005 “Por el cual se declara la existencia de condiciones de urgencia por razones de utilidad pública e interés social”.

Se suscribió entre el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– y la Terminal de Transporte S.A., el Convenio Interadministrativo No. 0071 de 2005 orientado a definir las condiciones de cooperación, para la adquisición de los predios requeridos en la ejecución del proyecto.



En noviembre de 2005, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital expidió la Resolución No. 838, “Por la cual se definen las zonas de reserva de las Terminales de Pasajeros de Transporte Interurbano del norte y sur de la ciudad”.

Con el propósito de incorporar en la legislación el concepto de terminal de transporte satélite, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2028 de 2006 “Por el cual se adiciona el Decreto 2762 del 20 de diciembre de 2001 para autorizar el funcionamiento de las terminales de transporte de operación satélite– periférica”.

De conformidad con las facultades conferidas al Ministerio de Transporte, mediante el Decreto 2028 de 2006, la Terminal de Transporte S.A. presentó los parámetros generales para la fijación del valor de la tasa de uso, que se deberá cobrar en las terminales de transporte satélites, proceso que ha sido ampliamente concertado y socializado con el mismo Ministerio, los gremios y las empresas de transporte.

De otra parte, el Gobierno Distrital expidió el Decreto No. 192 de mayo 30 de 2006 “Por el cual se efectúan unas modificaciones en el presupuesto anual de rentas e ingresos y de gastos e inversiones del Distrito Capital”, disposición que permitió contar con los recursos para la capitalización de la Terminal de Transporte S.A. en \$ 8.500 millones, con miras a la financiación del proyecto de terminales de transporte satélite.

Simultáneamente con todas las actividades anteriormente descritas, la Terminal elaboró el modelo financiero con el fin de determinar el flujo de caja proyectado, incluyendo los diferentes escenarios de financiación relacionados con la estructuración financiera, la gestión del proyecto y la proyección de gastos de operación.

A. Terminal del sur

La Terminal contrató los estudios y diseños con la firma ACI Proyectos S.A., y con la interventoría de la Universidad Nacional de Colombia, se cumplieron las diferentes actuaciones adminis-



trativas necesarias para dar inicio al proceso de construcción de la terminal satélite del sur, en su primera etapa, así:

La Alcaldía Mayor de Bogotá, expidió el Decreto No. 180 de 2005 “Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 49 denominada Apogeo, ubicada en la Localidad de Bosa”, la cual permite la expansión y futuro desarrollo del proyecto de la terminal satélite del sur.

Para llevar a cabo el trámite de reserva ante las autoridades competentes, se contrató el levantamiento topográfico de los predios anexos al lote de Bosa. Trámite que fue aprobado mediante Resolución No. 838 de 2005 del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Se contrató la elaboración de los trabajos topográficos requeridos para la incorporación del predio de Bosa, ante el Departamento Admi-

nistrativo de Planeación Distrital, la cual fue aprobada.

El costo total estimado del proyecto, según los estudios de consultoría realizados por la firma ACI, ascienden a \$33.000 millones a precios del año 2005 para operar como terminal de origen-destino en el año 2013.

El proyecto en su primera etapa (terminal satélite), tiene un costo estimado de 24.000 millones de pesos.

Los costos de operación están proyectados en \$ 1.900 millones anuales, los que serán cubiertos con los ingresos provenientes de la tasa de uso que establezca el Ministerio del Transporte.

El Departamento Administrativo de Planeación Distrital expidió la Resolución No. 012 de 2006 “Por la cual se adopta el Plan de Implantación

del Terminal Satélite de Pasajeros del Sur”, así mismo, la Resolución 671 de 2006, la cual modifica la Resolución 012 de 2006, en su Art. 4., que corresponde al cronograma de ejecución del referido plan.

Una vez aplicados en los estudios y diseños las disposiciones exigidas en el plan de implantación, la Terminal tramitó ante la Curaduría Urbana No. 3, la expedición de la Resolución No. 06-3-051 de 2006. “Por la cual se concede Licencia de Urbanismo, autorización para la ejecución de Obras y Licencia de Construcción para el Desarrollo Urbanístico denominado *Terminal Satélite de Pasajeros del Sur*, en el predio localizado en la calle 57 Q sur No. 75F-82 de la Localidad de Bosa en la ciudad de Bogotá D.C.”.

Con la expedición de la Resolución No. 47 de septiembre de 2006, se ordenó la apertura formal al proceso licitatorio No. TT-LP-01-2006, cuyo objeto es la construcción de la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., con un presupuesto oficial de \$ 16.000 millones y un plazo de ejecución de 300 días calendario a partir de la suscripción del acta de iniciación.

De igual manera, en septiembre de 2006 fue publicado en la Cámara de Comercio de Bogotá el Concurso Público de Méritos No. TT-CPM-02-2006, cuyo objeto es la interventoría técnica, administrativa y contable para la construcción de la primera etapa de la Terminal Satélite del Sur en Bogotá D.C., con un presupuesto oficial de \$ 850 millones y un plazo de ejecución de 350 días calendario.

El proceso licitatorio para la contratación de la Terminal Satélite del Sur contó con el oportuno y especial acompañamiento de importantes entidades, como la Cámara de Comercio de Bogotá, la Veeduría Distrital y la Superintendencia de Puertos y Transporte, previa suscripción de la proclama de integridad de acuerdo con la Directiva No. 2 de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Adicionalmente se contó con la participación en los procesos de adjudicación de la Procuraduría General de la Nación, la Personería de Bogotá D.C., la Contraloría de Bogotá D.C., y el Programa Anticorrupción de la Presidencia de la República.

El 13 de diciembre de 2006, la Terminal firmó el contrato de interventoría de obra, con la firma PAYC. S.A, por un valor de \$ 804.6 millones, así mismo, el 14 de diciembre suscribió el contrato de obra pública con la firma Conconcreto S.A. por un valor de \$ 15.963.6 millones.

Cumplida a entera satisfacción la etapa precontractual del proceso de contratación, el 9 de enero de 2007, los contratistas iniciaron la etapa de preconstrucción. Se estima que para el mes de marzo de 2008 entrará en funcionamiento esta importante obra, que pretende mejorar la movilidad de la ciudad y descentralizar la operación de la Terminal de Transporte de Bogotá.

Por otra parte, y dados los requerimientos del plan de implantación en aspectos propios de la geometría de la vía de acceso, el acopio de usuarios y otros aspectos espaciales, se determinó la necesidad de adquirir el lote denominado “El Tesoro” parte de El Recuerdo, adyacente al predio del proyecto.

En desarrollo del convenio suscrito entre IDU y la Terminal de Transporte S.A., ese Instituto expidió la Resolución 3707 del 8 de agosto de 2006, “Por la cual se determina la adquisición de un inmueble por el procedimiento de expropiación administrativa y se formula una oferta de compra”, disposición que permitió efectuar el contrato de promesa de compra venta del predio, por un valor de \$ 481.142.088.

Adicional a lo anterior fue inscrito, el 5 de octubre de 2007, en la Cámara de Comercio el proyecto para el suministro del cableado estructurado (voz, datos, video) para la operación de la Terminal Satélite del Sur.



IMÁGENES DEL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DEL SUR

B. Terminal del norte

A diferencia de la Terminal Satélite del Sur, la Terminal no contaba con los predios para la construcción de la terminal del norte, por tal motivo se llevó a cabo el estudio de títulos de ocho (8) predios previamente seleccionados por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, conforme la consultoría realizada por la firma I.C. Ingenieros, para el corredor del norte.

La solicitud de la reserva del predio con mayor calificación, se llevó a cabo luego de la respec-

tiva elaboración del registro topográfico, trámite que fue aprobado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

La Administración Distrital adelantó las siguientes actuaciones administrativas para la adquisición del predio: expedición del Decreto N° 359 de 2005 de la Alcaldía Mayor, firma del convenio interadministrativo No. 071 de 2005 con el Instituto de Desarrollo Urbano y la expedición de la Resolución N° 0838 de 2005, del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.



Imagen del terreno donde se construirá la terminal del norte

En virtud del convenio suscrito entre la Terminal de Transporte y el IDU, para la adquisición de los predios para las terminales satélites, se contrató a la Cámara de Propiedad Raíz Lonja Inmobiliaria la cual determinó el avalúo del predio denominado "El Cangrejal", con un área de 40.000 m², por un valor de \$ 6.209.966.000.

Conforme al estudio de títulos realizado por la Lonja Inmobiliaria, el 19 de diciembre de 2006 el IDU expidió la Resolución No. 6974 de oferta de compra del lote, informando del acto administrativo a 4 de los propietarios: Sociedad San Vicente de Paúl, Autos de la 160 Ltda., Víctor Hugo y Gilberto Ramos Camacho. El 28 de diciembre de 2006 se notificó personalmente al representante de la Sociedad San Vicente de Paúl.

El 5 de enero de 2007 se notificaron personalmente los hermanos Ramos Camacho y el 24 de enero se notificó personalmente el representante de Autos de la 160 Ltda.

En atención a la solicitud de la Terminal, se revisó el estudio de títulos por parte de la Lonja de Propiedad Raíz, la cual determinó que también es titular del 25% del predio la señora Julia Torres.

Es de anotar que el folio del predio El Cangrejal estuvo congelado durante 6 meses, por cuanto se adelantaba el expediente 1306 de 2006 proceso especial en calificación. El 12 de marzo de 2007 se liberó el folio, en el que se anula la compra venta a Autos de la 160 Ltda. La Oficina de Registro de Instrumentos Públicos del Norte incurrió en el error de registrar en la oferta de compra del IDU únicamente a los hermanos Ramos Camacho.

Finalmente y luego de un largo proceso se expidió la Resolución No. 4444 del 18 de septiembre de 2007, "Por la cual se modifica la Resolución 3123 del 12 de julio de 2007, que modificó la Resolución 2751 del 22 de junio de 2007 "por la cual se ordena una expropiación por vía administrativa".

Dentro de la diligencia de entrega del predio adelantada el 20 de septiembre de 2007, se suscribe el Acta No. DTDP-800-133 de la dirección técnica de Predios del IDU.

A la fecha la Terminal tiene la posesión del predio, con vigilancia privada las 24 horas del día.

Con la posesión del predio se dio viabilidad al inicio del proyecto, con lo cual fue inscrita el 5 de noviembre en la Cámara de Comercio, el proyecto para elaborar los estudios y diseños de la Terminal Satélite del Norte, por un valor aproximado de \$ 600 millones, incluido el IVA, y un plazo de ejecución de 300 días, adicionalmente la interventoría por valor aproximado de cien millones de pesos y con un plazo de 330 días, se espera publicar pre-pliegos de las licitaciones el 15 de noviembre de 2007 y estar adjudicando a finales de diciembre del presente año.

3.2. BENEFICIOS DEL PROYECTO TERMINALES SATÉLITES

A. Beneficios para la ciudad

Mayor movilidad. Gracias a la eliminación de las paradas de los vehículos intermunicipales para recoger pasajeros en el recorrido entre la Terminal y la terminal satélite.

Menor deterioro de la malla vial. Reducción de los costos de mantenimiento, gracias al menor desgaste de la carpeta asfáltica, ocasionado por las constantes paradas de los vehículos intermunicipales. Reducción del número de buses que ingresan a la ciudad. En temporada alta, puentes festivos y cuando la demanda de pasajeros así lo amerite, las empresas tendrán la posibilidad de despachar de origen en la Terminal Satélite del Sur.

B. Beneficios para los transportadores

Acumulación de la demanda. En el 2006 salieron 3.591.807 de pasajeros de la Terminal, equivalente al 40% de los usuarios del corredor sur; el 60% restante, aproximadamente 4.736.314 pasajeros, fueron recogidos en la calle.

Reducción de tiempos de viaje y costos de operación: en el recorrido entre la Terminal y Soacha un bus hace en promedio de 12 paradas para recoger pasajeros. Con la Terminal Satélite del Sur en operación solo será necesaria una parada de máximo 15 minutos. Esto implica una reducción del 40% en el tiempo de recorrido entre la Terminal y Soacha.

Mayor seguridad para los vehículos y los conductores: la Terminal cuenta con dispositivos de seguridad y control de acceso, reduciendo el riesgo de atracos en carretera por parte de los pasajeros.

C. Beneficios para el ciudadano

Menores costos de viaje. Los pasajeros de la zona de influencia de la Terminal Satélite del Sur tendrán un menor costo de desplazamiento hasta la Terminal.

Menores tiempos de viaje. Los pasajeros de la zona de influencia de la Terminal Satélite del Sur no tendrán que hacer recorridos negativos para su viaje.

Mayor seguridad. La Terminal cuenta con sistemas de circuito cerrado de televisión y arcos detectores; seguridad privada y Policía Nacional.

Mayor comodidad. Los pasajeros contarán con salas de espera, locales comerciales, cajeros automáticos, baños, guardaequipajes, parqueaderos, atención de emergencias, Policía Nacional y taxis.

4

PARTICIPACIÓN CIUDADANA, CORRESPONSABILIDAD Y LA GESTIÓN CONJUNTA

La terminal de transporte, consecuente con el programa bogotá sin indiferencia y la corresponsabilidad ciudadana, ha venido prestando el apoyo requerido por las personas desplazadas y necesitadas que llegan a la terminal en situación crítica o precaria, así como generado espacio para la participación de los grupos de interés de la terminal. A continuación se referencian las principales acciones de colaboración interinstitucional y participación ciudadana, en especial del sector transportador.

4.1.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE BIENESTAR SOCIAL

En conjunto con la oficina de Bienestar Social del Distrito y Atención al Migrante de la Arquidiócesis de Bogotá, durante el año 2006 fueron atendidas más de 6.000 personas y en lo corrido del 2007 se han atendido más de 5.200 personas.

4.2.

MISIÓN BOGOTÁ

A partir del 11 de junio de 2004, se dio inicio al programa "Anfitriones de la Ciudad" liderado por Misión Bogotá, gracias a lo cual se cuenta con 30 anfitriones de forma permanente y 45 en alta temporada, quienes dan la bienvenida a los usuarios de la Terminal.

Con los anfitriones de la ciudad se ha logrado que propios y extraños reciban información detallada sobre los diferentes servicios y programas que ofrece, no solo la Terminal sino Bogotá a quienes la visitan.



Con el programa de misión Bogotá "Anfitriones de la Ciudad" se brinda apoyo a las personas discapacitadas, mujeres embarazadas con niños y ancianos mayores que llegan a la Terminal y requieren apoyo para su desplazamiento, previo al viaje que van a realizar.

4.3. POLICÍA DE MENORES

Conjuntamente con la Policía de Menores que operan en la Terminal, se ejerce permanentemente seguimiento para ubicar a los menores de edad evadidos de su hogar o que están en riesgo inminente, con el fin de devolverlos a sus familiares o ubicarlos en Instituciones de protección y apoyo, como el Bienestar Familiar.

4.4. APOYO SOCIAL

A 18 caminantes por la paz que acompañaron al profesor Moncayo, en los meses de septiembre y octubre, se les colaboró con los pasajes para el desplazamiento de retorno a su lugar de origen.

4.5. IDRD

En coordinación con el IDRD, se recibieron los deportistas que participaron en los Juegos Paralímpicos y Juegos Nacionales efectuados entre los meses de octubre y diciembre de 2006.

De igual forma y en coordinación con la fundación FIDES, se recibieron los participantes de la primera Olimpiada Especial Iberoamericana y se cumplió el traslado de aproximadamente 1.300 deportistas especiales.

4.6. SECRETARÍA DE SALUD

En coordinación con la Secretaría de Salud se desarrollaron campañas de vacunación en fiebre amarilla y sarampión con 109.694 y 8.152 vacunas respectivamente. Igualmente, se cumplieron jornadas de fumigación a locales comerciales, puntos de venta de tiquetes y actividades de vigilancia y control a establecimientos en alto riesgo.

En cumplimiento del Decreto 1601 de 1984 del Ministerio de Salud y demás normas de sanidad portuaria para terminales de transporte, se cumplieron actividades de control sanitario y vigilancia epidemiológica, a través del Hospital de Fontibón.

4.7. COMITÉS INTERINSTITUCIONALES

Con el propósito de articular la Terminal de Transporte con las entidades del sector en la solución de problemas que afectan al Distrito y a la ciudadanía en general, se participó en los siguientes comités:

A. Comité Sectorial de Movilidad

Comité de Orden Distrital en cabeza de la Secretaría de Movilidad, que reúne mensualmente a la alta dirección del sector, con el fin de examinar los temas de la movilidad en la ciudad, trazar políticas, estrategias, objetivos y articular con las diferentes entidades las acciones a seguir, contando con el apoyo del Comité Técnico, el cual sesiona quincenalmente. Ha sido fundamental en la coordinación de acciones relativas al proyecto de construcción de las terminales satélites.

B. Comité de Prevención y Atención de Emergencias

En coordinación con la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias –DEPAE–, la Secretaría de Salud de Bogotá, la Cruz Roja, la Defensa Civil y la Secretaría de Gobierno, se adoptaron medidas tendientes a prevenir situaciones derivadas de las aglomeraciones de público durante la temporada de fin de año y el diseño de planes de contingencia para atender las eventuales emergencias.

C. Comité Terminal de Transporte S.A. – TransMilenio S.A.

Instancia dedicada al análisis de las implicaciones jurídicas, administrativas y técnicas que permitan administrar la integración de los sistemas de transporte masivo urbano con el transporte intermunicipal y demás modos de transporte en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Plan Maestro de Movilidad, aprobado por la Administración Distrital.

D. Comité Coordinador de Transporte Intermunicipal

Se crea por iniciativa de la Terminal de Transporte en el año 2002 con el nombre de Comité Proformalidad, como estrategia para enfrentar los problemas de la proliferación de paraderos informales en la ciudad, así como el desorden generalizado de las empresas de transporte en la operación.

A partir del año 2005 y teniendo en cuenta los importantes resultados en seguridad, operación y servicio, se denominó Comité Coordinador de Transporte Intermunicipal. Está conformado por: el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Policía Metropolitana de Tránsito,

la Policía de Carreteras, la Defensoría del Espacio Público, la Personería Distrital, TransMilenio y la Terminal de Transporte.



Sesión del comité coordinador de transporte intermunicipal

E. Comité Paraderos Informales

Surge en el 2007 como resultado de las acciones del Comité Coordinador de Transporte Intermunicipal. Su objetivo fundamental es hacer seguimiento y buscar las posibles soluciones a la problemática de movilidad y ocupación del espacio público generada por el transporte intermunicipal en puntos de despacho diferentes a la Terminal.

Está conformado por el Departamento Administrativo del Espacio Público, el cual lo preside, la Policía de Tránsito, el Cuerpo de Bomberos, el Fondo de Ventas Populares, la Terminal, la Secretaría de Salud, Alcaldías Locales y la Secretaría de Gobierno.

F. Comité de Planeación de Terminales Satélites

Como complemento al proceso de desarrollo de las terminales satélites y teniendo en cuenta el impacto que la construcción de las terminales tiene en la movilidad de la ciudad, la Terminal lideró la conformación del Comité de Planea-

ción de Terminales. Está conformado por la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría de Planeación Distrital, TransMilenio y la Terminal.

G. Puesto de Mando



Comité de Planeación de Terminales

Unificado

Durante las épocas de temporada alta, como diciembre-enero, Semana Santa, puentes festivos de San Pedro y San Pablo, entre otros, la salida y llegada de viajeros de la ciudad por vía terrestre impacta fuertemente los corredores viales de acceso a la ciudad, así como las principales vías de Bogotá, lo cual ocasiona represamientos que dificultan la operación de la Terminal de Transporte.

Por estas razones se vio la necesidad de coordinar acciones encaminadas a buscar soluciones inmediatas, para lo cual el Puesto de Mando Unificado opera desde la Terminal de Transporte en las fechas críticas de operación y servicio.



Puesto de Mando Unificado – Puente festivo San Pedro (29 de junio)

H. Alcaldía Local de Fontibón

Por solicitud de la empresa, la Alcaldía Local de Fontibón declaró, mediante Resolución 098 de 2004, a la Terminal de Transporte de Bogotá como zona especial. Por cuestiones de seguridad, estas zonas especiales no pueden ser ocupadas temporal o permanentemente por vendedores informales.

5

GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

5.1.

GESTIÓN FINANCIERA

A. Ejecución presupuestal

A diciembre de 2006 el total de ingresos efectivamente recaudados ascendieron a 16.985 millones de pesos, superando en 7,5% los resultados del año anterior.

Los ingresos por tasas de uso alcanzaron la suma de 13.420 millones de pesos, 7,8% más de los recaudados en el año anterior, lo que generó como valor agregado por productividad el 3,05% sobre el IPC, que para el año 2005 fue de 4,85%, base de crecimiento de la tasa en mención.

Los gastos de funcionamiento efectivamente pagados acumularon la suma de 9.206 millones de pesos, equivalente al 80,21% del presupuesto aprobado para la anualidad por 11.486 millones de pesos.

Las mayores erogaciones se presentan en gastos generales con el 58%, gastos de personal 42% e impuestos con el 21%, del total del presupuesto ejecutado.

Los ingresos por tasas de uso representan alrededor del 80% de los ingresos operacionales. Se

reafirma que este concepto es el principal ingreso para la Terminal de Transporte S.A.

Los siguientes gráficos muestran el comportamiento, con corte a agosto de 2007, de la ejecución presupuestal de la Terminal.

Como se ha dicho anteriormente, la Terminal de Transporte S.A., por ser una sociedad de economía mixta con aportes estatales inferiores al 90% en el capital social, tiene patrimonio propio y autonomía presupuestal; esto implica que no recibe recursos del presupuesto Nacional ni Distrital, por lo tanto no le aplican las disposiciones del Estatuto Orgánico de Presupuesto. En consecuencia, es la Junta Directiva la encargada de hacer las aprobaciones y modificaciones al mismo, de acuerdo con lo establecido en artículo 40 numeral 3° de los Estatutos Sociales.

5.2

ESTADOS FINANCIEROS

A. Ingresos

Los ingresos totales acumulados a diciembre de 2006 ascendieron a la suma de 17.199 millones de pesos, con un incremento de 8,2% con respecto al año 2005.

Los ingresos operacionales presentaron un incremento del 7,96% con respecto a diciembre de 2005, representado principalmente por la venta de tasas de uso, que arrojó un crecimiento del 7,65% y con una participación del 87,76% en el total de los ingresos.

Los ingresos por arrendamientos alcanzaron un incremento del 10,36% en relación con los obtenidos en el 2005, el cual obedece al aumento aplicado en los cánones de arrendamiento y la explotación de las áreas publicitarias de la Terminal.

Los ingresos por servicio de parqueaderos registraron un incremento del 1.48%, originado por el ingreso de vehículos a la zona de encomiendas.

Los ingresos financieros lograron un incremento del 7,24%, reflejado básicamente por los rendimientos obtenidos en el portafolio de inversio-

nes, que a diciembre 31 de 2006 ascendieron a 15.040 millones de pesos, que representan el 70,93% de los ingresos no operacionales.

Resaltamos que se continúa manejando el portafolio con las entidades calificadas en el escalafón emitido por la Tesorería Distrital, colocando por encima del DTF de la fecha de la inversión.

Los ingresos extraordinarios, por comisión del recaudo de la prueba de alcoholimetría al Consorcio Additt – Asotrans y la devolución realizada por la Dirección Distrital de Impuestos por mayor valor pagado en el impuesto predial vigencia 2004, participaron en el 29,20% dentro de los ingresos no operacionales.

Los siguientes gráficos muestran el comportamiento a la fecha, e histórico de los ingresos de la Terminal.

EJECUCIÓN INGRESOS COMPARATIVO (MILLONES DE \$)													
PPTO ANUAL		RECAUDO SEPTIEMBRE		VARIACION		RECAUDO ACUMULADO		VARIACION		% EJC. DEL ANUAL		PPTO. X EJECUTAR	
		2006	2007	\$	%	2006	2007	\$	%			\$	%
OPERACIONALES		15.884	1.203	1.284	82	6,8	11.147	12.243	1.097	9,8	77,1	3.641	22,9
FINANCIEROS Y OTROS		1.362	218	148	-70	-32,2	1.354	1.561	207	15,3	114,6	-199	-14,6
PROVISION IMPTO. RENTA		2.200	0	0	0	0	1.500	2.200	700	0,0	100,0	0	0,0
APROP. UTILIDADES 2006		3.509	0	0	0	0	3.965	3.509	0	0,0	0,0	0	0,0
TOTAL INGRESOS		22.955	1.420	1.432	12	0,8	17.965	19.513	2.004	11,2	85,0	3.442	15,0

INF_AD-09-09/04

INGRESOS OPERACIONALES ANÁLISIS VERTICAL (MILLONES DE \$)



Terminal de Transporte S.A.

SISTEMA DE INFORMACIÓN JUNTA DIRECTIVA

INFORMACIÓN FINANCIERA

PPTO ANUAL	RECAUDO SEPTIEMBRE		PARTICIPACION		RECAUDO ACUMULADO		PARTICIPACION		% EREC. DEL ANUAL	PPTO. X EJECUTAR	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007		\$	%
			%	%			%	%			

TASAS DE USO	13.463	1.054	1.142	87,7	88,9	9.903	10.908	86,8	89,1	81,0	2.555	19,0
ARRENDAMIENTOS	1.638	126	133	10,5	10,3	1.026	1.249	9,2	10,2	76,3	389	23,7
GUARDA EQUIPAJES	131	10	0	0,8	0,0	92	0	0,8	0,0	0,0	131	100,0
INGRESOS VARIOS	175	12	10	1,0	0,8	126	86	1,1	0,7	49,0	89	51,0
OPERACIONALES	15.407	1.203	1.284	100	100	11.147	12.243	100	100	79,5	3.164	20,5

INF. AD-09-09/06

EJECUCIÓN GASTOS E INVERSIÓN ANÁLISIS HORIZONTAL (MILLONES DE \$)



Terminal de Transporte S.A.

SISTEMA DE INFORMACIÓN JUNTA DIRECTIVA

INFORMACIÓN FINANCIERA

PRESUP ANUAL	EJECUCIÓN SEPTIEMBRE		VARIACION		EJECUCION ACUMULADA		VARIACION		% EJE. DEL	PRESUP x EJECUTAR		
	2.007	2.006	2.007	\$	%	2.006	2.007	\$		%	\$	%

SERVICIOS PERSONALES	5.029,3	271	312	40	14,8	2.712	3.078	366	13,5	61,2	1.951	38,8
GASTOS GENERALES	8.115,8	392	625	232	59,2	4.021	4.729	708	17,6	58,3	3.387	41,7
TOTAL GASTOS DE FUNCIONAM.	13.145,1	664	936	272	41,0	6.733	7.807	1.074	16,0	59,4	5.338	40,6
INVERSION	11.729,0	894	1.065	171	0,0	990	3.923	2.933	0,0	33,4	7.806	66,6
TOTAL GASTOS E INVERSION	24.874,1	1.558	2.001	443	28,5	7.722	11.729	4.007	51,9	47,2	13.145	52,8

INF. AD-09-09/13

B. Costos y gastos

Los costos y gastos en el 2006 fueron de 11.589 millones de pesos, sin incluir la provisión para el impuesto de renta, con un incremento del 11,8% comparado con el año 2005.

Los costos y gastos más representativos se registraron por gastos generales 41,35%, gastos personales 37%, impuestos distritales 5,13%, provisiones, depreciaciones y amortizaciones el 16%.

Es preciso recordar que la vigencia del 2005 tuvo un comportamiento favorable en este to-

tal, por la reversión de la provisión que se tenía registrada del caso Constructodo por 828 millones de pesos, como resultado del fallo a favor de la Terminal de Transporte S.A., beneficiando el resultado final del ejercicio contable.

Finalmente, se mantienen las políticas de control de los ingresos operacionales, en materia de evasión y elusión de la tasa de uso y adicionalmente con la austeridad y optimización en los recursos, lo cual se ve reflejado en los excelentes resultados para el año 2006.

COSTOS Y GASTOS COMPARATIVO (MILLONES DE \$)						
 Terminal de Transporte S.A. <small>SISTEMA DE INFORMACIÓN JUNTA DIRECTIVA</small>		INFORMACIÓN FINANCIERA				
CUENTAS	SEP. 06	JUL. 07	AGT. 07	SEP. 07	VARIACION (SEP.07 - SEP.06)	
	COSTOS DE OPERACIÓN	5.674	4.661	5.289	5.985	311
GASTOS ADMINISTRATIVOS	2.412	2.154	2.493	2.809	397	16,4
GASTOS NO OPERACIONALES	-24	28	40	38	62	253,9
TOTAL COSTOS Y GASTOS	8.062	6.843	7.822	8.832	770	9,5

* _____ *

INF. AD-08-09/AD

C. Utilidades

El comportamiento de las diferentes utilidades para el año 2006 fue el siguiente:

UTILIDAD BRUTA

Logró un acumulado de 7.246 millones de pesos, superior en un 4% en relación con la del 2005.

UTILIDAD OPERACIONAL

Ascendió a 3.705 millones de pesos y alcanzó un incremento de 32,62% comparada con el resultado del año 2005.

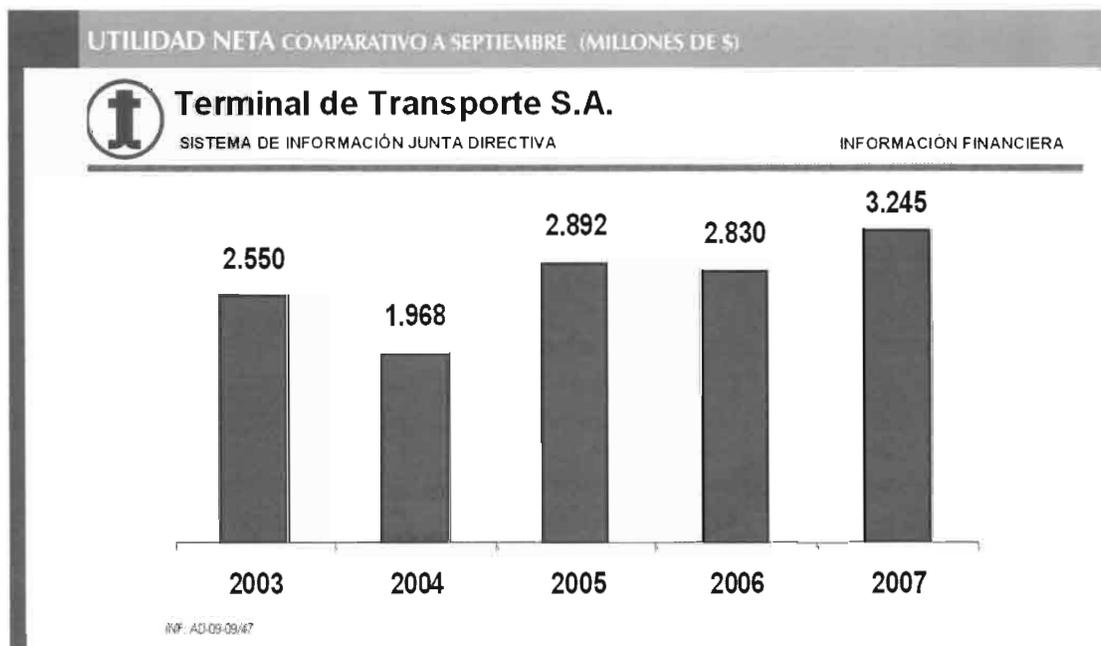
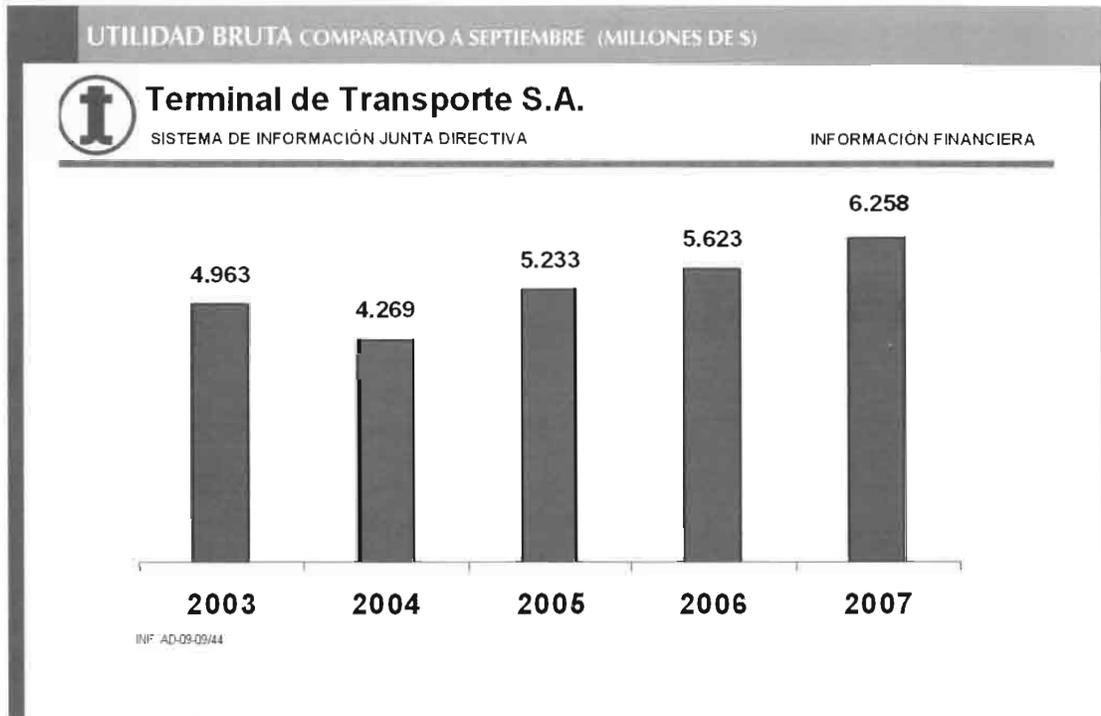
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO

Registra la suma de 5.609 millones de pesos, por encima del 4,95% del año anterior.

UTILIDAD NETA

La utilidad neta fue de 3.814 millones de pesos, la cual presentó una disminución del 3,86% en relación con el resultado del 2005. Hacemos referencia que de no haberse presentado la re-

versión de la provisión por el caso Constructodo y el pago de los abogados del proceso en el año 2005, el resultado neto de la utilidad para el 2006 presentaría un incremento del 21,24% en relación con la del 2005.



5.2.

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

A. Sistema de Gestión de la Calidad ISO 9001

A lo largo del año 2004 se llevó a cabo el proceso de certificación del Sistema de Gestión de Calidad, de acuerdo con los requisitos de la Norma ISO 9000. En septiembre se llevó a cabo la auditoría de certificación y en el mes de noviembre se realizó la auditoría complementaria, ambas por parte de Icontec.

El 3 de diciembre, después de haberse aprobado las auditorías correspondientes por parte de Icontec, con la presencia del señor alcalde mayor de Bogotá y el director ejecutivo de Icontec, se recibió el certificado del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001 versión 2000, cuyo alcance es la "Prestación de servicio al ciudadano, al transportador y gestión operativa de la Terminal de Transporte S.A."

De igual forma, el 23 de diciembre de 2004, la Terminal Bogotá Copropiedad logró la certificación del sistema de gestión de calidad con el siguiente alcance: "Administración de los bienes de uso y dominio público de la Terminal Bogotá Copropiedad".

La aplicación del sistema de gestión de calidad ha permitido una mejor coordinación entre procesos y el mejoramiento del servicio a transportadores y ciudadanos.

Como resultado de las auditorías externas, el Icontec destacó los avances de la Terminal de Transporte S.A., en su proceso de planeación estratégica, la cultura de gestión soportada en cifras y proyecciones, las acciones eficaces derivadas del uso de recursos tecnológicos y la buena imagen institucional que se registra tanto en la encuesta Bogotá cómo Vamos, como en

los reconocimientos obtenidos por la atención y servicio al cliente.

Así mismo, a juicio del auditor asignado por el Icontec, se registran como oportunidades de mejora continua el tratamiento de quejas, la retroalimentación de clientes, la medición del proceso de recursos humanos y servicio al ciudadano, y la aplicación de acciones correctivas.

Durante 2006 el número de no conformidades registradas fue de cuatro, inferior a las seis detectadas en 2005 y a las 12 de 2004, situación que se sustenta en la implementación de acciones referentes al control documental, medición, seguimiento, descripción de acciones al interior de los procesos y el acompañamiento de los líderes.

B. Desarrollo de competencias

La administración de la gestión del recurso humano de la Entidad mantuvo su orientación a la alineación de los objetivos con las metas del plan estratégico, de manera especial con los procesos clave de operación y servicio.

En procura de alcanzar el objetivo estratégico relacionado con el desarrollo de competencias, durante los últimos años la Terminal ha fortalecido su programa de capacitación y desarrollo de competencias, buscando cubrir a la totalidad del personal de acuerdo con las necesidades de operación y servicio. De estos programas se destacan:

- Eficacia en la productividad personal
- Modelo estándar de control interno
- Comunicación organizacional
- Ley 1010 de 2006 "acoso laboral"
- Mapa de riesgos en la gestión contractual
- Taller de ética para directivos
- Seminario taller en ética y valores
- Legislación del transporte

- Ideario ético distrital
- Servicio al cliente
- Solución de conflictos
- Relaciones interpersonales
- Crecimiento personal y calidad de vida
- Atención y trato a personal discapacitado
- Seguridad niveles I y II

Se destacó la alianza estratégica con el Sena, a través de la cual se desarrollaron de forma gratuita cursos de mecánica automotriz para los trabajadores de la zona operativa.

Con el programa de Equipos Transversales de la Alcaldía Mayor, se adelantaron diplomados en Gestión Pública Distrital Módulos “autorregulación y concertación” a 24 trabajadores de las distintas áreas de la Entidad.

DEPARTAMENTO DE RECURSOS HUMANOS				
COMPARATIVO CAPACITACIONES 2004, 2005, 2006 Y SEPT. 2007				
	2004	2005	2006	SEPT. 2007
DIRECTIVOS	974	1013	894	1203
MANDOS	451	1275	289	944
ADMINISTRATIVOS	2246	1694	656	2263
OPERARIOS	5745	3890	1317	1454
TOTAL	9416	7872	3156	5864

Comparativo en horas de capacitación dictadas

C. Convención colectiva de trabajo

Gracias a las buenas relaciones con la organización sindical, la Terminal de Transporte ha firmado las últimas convenciones colectivas de trabajo con el sindicato en etapa de arreglo directo.

guiendo las directrices de la política salarial de la Alcaldía Mayor de Bogotá, aprobó el esquema de estímulo por resultados a los trabajadores de la Terminal de acuerdo con los logros obtenidos y los importantes resultados en el manejo de las altas temporadas.

Este esquema ha sido de buen recibo por parte de los trabajadores, quienes manifiestan un mejor nivel de compromiso con las actividades de la Terminal.

D. Sistema de gestión del desempeño

La Junta Directiva de la empresa, previa verificación del cumplimiento de metas económicas y de gestión fijadas en el plan estratégico, y si-

E. Comunicaciones y mercadeo

A través de los diferentes medios de comunicación la Terminal de Transporte divulgó la campaña “Compre su tiquete con anticipación”, la que permitió generar una nueva cultura en las empresas de transporte, al atender eficientemente mediante el sistema de reserva su demanda y a los pasajeros planificar y mejorar sus condiciones de viaje.

La Terminal mantuvo la alianza estratégica con la Casa Editorial El Tiempo, con la revista mensual *Ida y Regreso*, publicación que cambió su formato para llegar a los estratos 5 y 6, y lograr extender su cobertura a ciudades como Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla.

Como novedad se registra un mapa coleccionable que conceptualiza y guía al lector a su lugar de destino.

Para fortalecer su gestión de comunicaciones soportada en alianzas estratégicas, la Terminal coordinó la divulgación de campañas educativas e informativas con entidades del orden Distrital y Nacional, así:

- 1 Instituto Distrital de Cultura y Turismo: ¿y tú qué sabes de Bogotá?
- 2 Secretaría de Gobierno: recolección de firmas de la campaña “Reafírmate por el Desarme”
- 3 Secretaría de Salud: jornadas de vacunación

- 4 Secretaría de Salud: uso de la pólvora
- 5 Secretaría General: Bogotá una sola familia
- 6 Secretaría de Educación: Una tarea de corazón
- 7 Alcaldía Mayor - Convenio DABS – Unicef – OEI: Porque la niñez se vive una sola vez
- 8 Secretaría de Tránsito: el Día de no Carro
- 9 Alcaldía Mayor: la Ruta de la Fantasía Navidad Bogotá 2006 más que luces es magia
- 10 Parques Nacionales: Conoce tus parques
- 11 Policía de Carreteras y el Fondo de Prevención Vial: Salvavías
- 12 Gaula: Contra el secuestro
- 13 Ejército Nacional: Estamos juntos Colombia

F. La Terminal, una de las empresas del Distrito con mejor imagen

Con un resultado muy favorable y consistente fue calificada la Terminal dentro de la encuesta desarrollada por la firma Napoleón Franco, para la evaluación del proyecto “Bogotá cómo Vamos” de la Casa Editorial El Tiempo, la Fundación Corona y la Cámara de Comercio de Bogotá.

Por tercer año consecutivo, la Terminal de Transporte recibió el reconocimiento de la ciudadanía en los cuatro capítulos de la encuesta así:



G. Premio a la calidad del servicio de empresas transportadoras

En ceremonia especial realizada el 12 de diciembre de 2006, se llevó a cabo la entrega del tercer "Premio a la Calidad Empresarial y Servicio al Ciudadano", para las empresas transportadoras que se destacaron en seguridad, operación y servicio.

El proceso de calificación evaluó aspectos de operación, servicio, cumplimiento del reglamento operativo de la Terminal, disminución de la accidentalidad de las empresas de transporte.

Este tipo de programas auspicia la competencia formal del sector transportador, en la implementación de mejores prácticas gerenciales para mejorar la gestión en cuanto a la operación, seguridad vial y el servicio a los ciudadanos por parte de las empresas de transporte.

H. Organización y saneamiento

El trabajo adelantado con el DAPD, determinó que la Terminal de Transporte Interurbano de Pasajeros de Bogotá no es objeto del Plan de Regularización y Manejo. Por lo tanto, se dio inicio a trabajar con las subdirecciones de Planeamiento Urbano y de Cartografía de dicha Entidad sobre el plano definitivo para definir las áreas de cesión al Distrito, plano que a la fecha ya está avalado por estas dos subdirecciones.

Con el fin de sanear ante la Oficina de Instrumentos Públicos, se registró la titularidad de dos inmuebles que figuraban a nombre de la Terminal que habían sido transferidos con escritura pública varios años atrás.

Se cancelaron hipotecas a favor de la Terminal saldadas años atrás, así mismo se aclaró la titularidad de tres predios vendidos a terceros y se desembargó el local 5-149 por parte del IDU.

Después de 23 años de trámite, se obtuvo la aprobación del plano definitivo de la Terminal de Transporte por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital de acuerdo con la Resolución No. 995 de 2005, que establece las áreas de cesión a entregar al Distrito Capital.

Con el fin de continuar con la gestión relacionada con los bienes que conforman la trazabilidad de la Terminal, se realizaron 667 nuevos saneamientos jurídicos, en su mayoría por inconsistencias que constaban en los certificados Catastrales y de Tradición y Libertad, así:

- 1 Cancelación de una hipoteca constituida a favor de la Terminal hace varios años, salda la obligación pero sin levantar el gravamen hipotecario.
- 2 Cambio de titular en cinco inmuebles ante Catastro, IDU y Secretaría de Hacienda.
- 3 Elaboración y suscripción de tres escrituras públicas de aclaración.
- 4 Aclaración ante las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos de inconsistencias en: linderos, coeficiente de propiedad y contribución del predio, de matrículas inmobiliarias, titularidad, tradición, por registro, incorporación, área y cabida, entre otros.
- 5 Legalización de la escritura pública de compraventa de una franja de terreno de 288 m² del lote de Bosa al IDU (ampliación NQS).
- 6 Se estableció que en 1998 se vendieron al IDU los lotes 14 y 27 destinados a cesión vial, lo que conlleva a un nuevo saneamiento, resolución y plano aprobatorio para las cesiones.

Dentro del proceso de modernización de la infraestructura de la Terminal y mejorar el servicio de las empresas de transporte, se autorizó la remodelación de 21 taquillas y 6 puntos de despacho, conforme al diseño y especificaciones técnicas del plan de actualización y modernización.

En la actualidad están pendientes por remodelar 12 taquillas en el módulo amarillo, 12 en el módulo azul, 8 en el módulo rojo y 5 en el módulo verde.

En relación con la zona de cargue y descargue de mercancías, se demolieron 29 bodegas con fallas estructurales. Conforme la advertencia de Sanidad Portuaria y los respectivos soportes con informes técnicos, se catalogaron como inmuebles en amenaza de ruina.

A 31 de diciembre de 2006 estaban pendientes por demoler 6 bodegas en amenaza de ruina que no habían sido devueltas por los arrendatarios, por lo que se tramitaron dos querrelas policivas ante la Alcaldía de Fontibón.

6

LA POSTA

6.1 PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA TERMINAL SATÉLITE DEL SUR

Teniendo en cuenta que se tiene contemplada la finalización de las obras de construcción de la Terminal Satélite del Sur para el mes de febrero de 2008, es imperativo iniciar los procesos de integración y coordinación de la Terminal con el Sistema de Transporte Masivo, así como todos los aspectos relacionados con las medidas de control que deben implementarse para evitar la recogida y dejada de pasajeros en las vías del corredor, para que la Terminal de Transporte cumpla su real objetivo de servicio y aporte a la movilidad de la ciudad.

6.2 CONSTRUCCIÓN DE LA TERMINAL DEL NORTE

El día 20 de septiembre de 2007 se hizo entrega del lote "El Cangrejal", lugar en el cual se construirá la Terminal Satélite del Norte. Como retos para los próximos años se tiene la contratación de los prediseños, diseños y construcción de la misma, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad.

6.3 ADQUISICIÓN DE LOS LOTES PARA LAS TERMINALES ORIENTE Y OCCIDENTE

La Secretaría de Planeación Distrital debe adelantar los estudios previos para definir los lotes donde deben ser ubicados las Terminales Satélites Oriente y Occidente, con las cuales se culmine la red de terminales para la ciudad de Bogotá. Una vez determinados los sitios más adecuados, con base en las necesidades de la ciudad, la Terminal de Transporte S.A. iniciará la adquisición de lotes y los procesos de construcción de las terminales.

6.4 INTEGRACIÓN DE LAS TERMINALES SATÉLITES CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO

Con la construcción de las terminales satélites la ciudad contará con una infraestructura de servicios que impactará positivamente la movilidad en la medida que se integra adecuadamente con el Sistema TransMilenio y/o el Sistema de Transporte Masivo que se implemente. Para lo anterior es importante iniciar un proceso de planeación con las diferentes entidades distritales para que la puesta en funcionamiento de las terminales sea debidamente coordinada y se eviten impactos negativos en la ciudad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Bogotá *sin indiferencia*