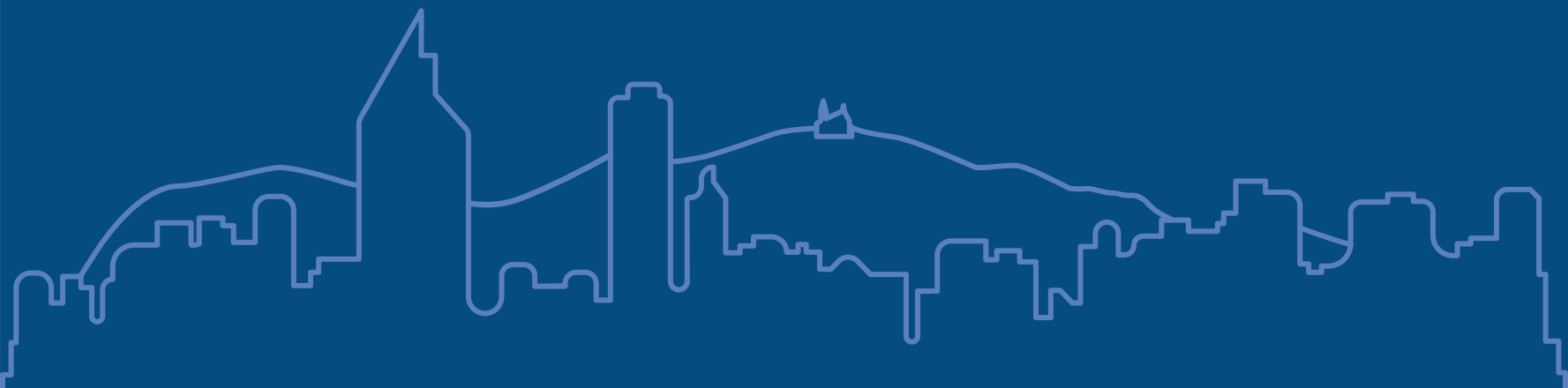


Hablemos de evasión: Aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio

Septiembre, 2022

Hablemos de evasión: Aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio

Septiembre, 2022





PROBOGOTÁ REGIÓN

Fundación para el progreso de la Región

María Carolina Castillo

Presidente

Bibiana Rodríguez

Directora de Desarrollo Urbano Sostenible

Jesús Dulce

Director de Futuro del empleo y desarrollo económico y de Gobierno y políticas públicas

César Restrepo

Director de Seguridad Urbana

Manuela Uribe

Directora de Ciudades Inteligentes

Adriana Vivas

Directora de Comunicaciones

Adriana Peñalosa

Directora de Cooperación Internacional

Presentación

El presente documento es el resultado del trabajo conjunto realizado desde Probogotá Región con diferentes actores políticos, de la administración distrital, el sector privado y academia para abordar de forma integral la problemática causada por la evasión del pago del sistema de transporte masivo Transmilenio: seguridad, déficit financiero, calidad del servicio, entre otros. En este sentido, recoge las memorias del “Foro Hablemos de la evasión: aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio”, realizado 5 de julio de 2022.



Participantes

Administración Distrital



Secretaría Distrital de Movilidad



Concejo de Bogotá



Veeduría Distrital



Contraloría de Bogotá



Transmilenio S.A.



Policía Metropolitana de Bogotá

Sector privado



World Resources Institute



Universidad de los Andes



Futuros Urbanos



Cámara de Comercio de Bogotá



Probogotá Región



Davivienda S.A.

Operadores Logísticos



Recaudo Bogotá



Masivo Capital



GMovil



Si 18



E Somos



Capital Bus



Organización Suma



Este Es Mi Bus



EMasivo 16

Introducción

El sistema de transporte masivo Transmilenio inició su operación en Bogotá para finales del año 2000 con la puesta en marcha de la Fase I entre los corredores de la Autopista Norte, Calle 80, Avenida Caracas y Eje Ambiental, actualmente, el sistema ha completado tres fases de expansión y la cuarta se encuentra en ejecución, logrando abarcar 114,4 kilómetros de cobertura troncal sobre los principales corredores de movilidad de la ciudad. De igual modo, es importante destacar que los principales logros de Transmilenio en sus inicios fueron; la reducción en el número de fatalidades en vía, para el año 2000, según el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito, se registraron 1.014 fallecidos por siniestros viales, mientras que, para 2003 se reportaron 585 fallecidos por la misma causa (42.30% menos en tan solo 3 años), y la disminución del tiempo empleado en cada desplazamiento realizado por los usuarios, el cual fue del 21% en promedio.

Desafortunadamente, con las medidas de restricción por cuenta del COVID – 19, la demanda del servicio en 2019, 703 millones de pasajeros en el componente troncal y

431.8 millones de pasajeros en el componente zonal disminuyeron significativamente para 2020, transportando 335.5 millones de pasajeros en el Troncal y 236.8 millones en el Zonal. A pesar de los beneficios que trajo consigo Transmilenio y los esfuerzos realizados por parte de la actual administración, el Sistema aún no logra recuperar las cifras alcanzadas antes de la pandemia y continúa enfrentándose a un problema constante a lo largo del tiempo: la evasión del pago por el uso del servicio.

Esta se ha convertido en uno de los factores que más ha impactado la sostenibilidad económica y la percepción ciudadana sobre el sistema de transporte público, si bien se han adelantado acciones para mitigarla, no han sido suficientes para disminuir la evasión en las proporciones que se necesita. Solo por poner un ejemplo, en el corrido del año se han impuesto cerca de 40.100 comparendos por evasión del pago, de los cuales, menos del 10% han sido pagados.

En este sentido, es importante mencionar que el foro “Hablemos de evasión” fue realizado previo a la publicación del “Informe de evasión en el componente troncal 2022” realizado por la Dirección Técnica de Seguridad de Transmilenio. En el cual se indica que, entre el 2019 y el 2022 la evasión en el componente troncal pasó de 16.7% a 29.6% de evasión semanalmente, representando un aumento del 77% de evasión en el sistema.

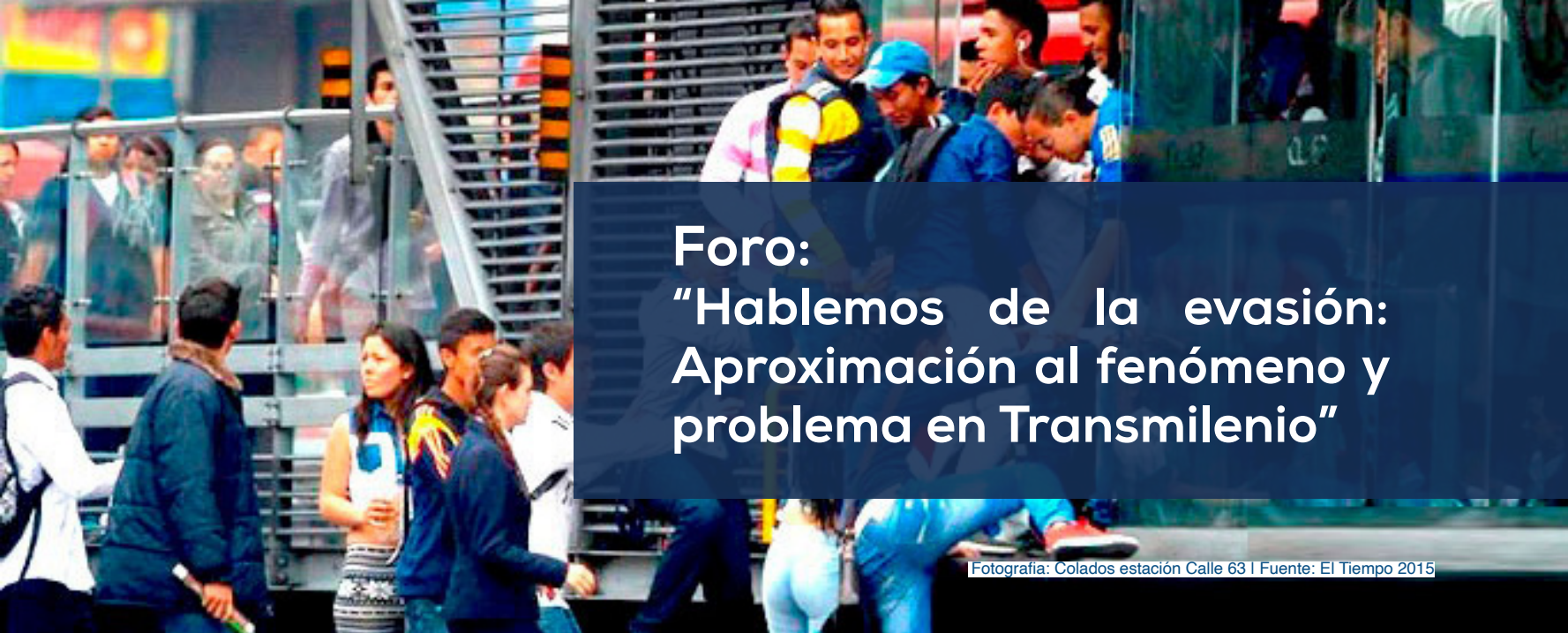
Esta nueva medición permite calcular una pérdida cercana a los 10.600 millones de pesos semanales para el sistema. Si no se toman medidas conjuntas, Transmilenio y la ciudad estarían perdiendo cerca de 551.200 millones de pesos, un 112% más que en 2019 por concepto de evasión de pago.

El verdadero reto al que se enfrentó la actual administración fue la falta de información actualizada para la toma de decisiones; desde 2018 no se actualizaba la línea base, ni al presente, se cuenta con información del componente zonal, esto

nos deja en un escenario incierto para la adecuada planeación de rutas, buses y frecuencias. Si bien esta administración trazó la meta de reducir 2 puntos porcentuales la cifra de evasión de 2019 en el Plan de Desarrollo Distrital, lo cierto es que a la fecha no se sabe con certeza cual ha sido el cumplimiento de esta meta ni cuántas personas están ingresando al SITP sin pagar el pasaje. Por el contrario, la percepción es que este fenómeno en vez de disminuir ha aumentado.

Por lo anteriormente mencionado, desde Probogotá Región con el apoyo de la Concejal Lucia Bastidas, se formuló, coordinó y se llevó a cabo un espacio de conversación con diferentes actores de la sociedad para abordar esta problemática desde una forma integral que permitiera identificar las posibles acciones de mejora para mitigar el impacto en el sistema.

A continuación, se detalla el desarrollo del foro “Hablemos de evasión: Aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio”



Foro: “Hablemos de la evasión: Aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio”

Fotografía: Colados estación Calle 63 | Fuente: El Tiempo 2015

A la convocatoria asistieron más de 60 invitados en representación de diferentes sectores, administración distrital, academia, centros de pensamiento e investigación, sector privado y operadores logísticos del sistema de transporte, quienes expusieron diversos puntos de vista sobre la problemática de la evasión en Transmilenio, sus efectos, posibles causas y soluciones.

La metodología empleada para el desarrollo de este foro consistió en una serie de preguntas orientadoras para recolectar insumos, desde las diferentes perspectivas, sobre cómo se debe abordar el problema y sus posibles soluciones. Las preguntas fueron las siguientes:

1. **¿Desde su experiencia ¿Cómo se entiende la evasión al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP?**
2. **¿Cuáles pueden ser las causas de la evasión en el SITP?**
3. **¿Cómo controlar la evasión en el SITP en sus diferentes componente zonal y troncal?**
4. **¿Qué estrategias utilizadas por Transmilenio ha sido más efectivas?**

5. **¿Qué otras acciones proponen?**

Se describe a continuación, los temas más relevantes del dialogo sobre evasión:

1. **Evasión del Pago**

Para la fecha de realización del foro, los asistentes coincidieron con la necesidad de disponer de cifras actualizadas de evasión que permitan comprender los efectos reales sobre el sistema, y de esta forma, tomar las medidas pertinentes en función de reducir esta problemática.

En días posteriores a la realización del foro, Transmilenio publicó un nuevo estudio donde se evidencia un aumento alarmante en los indicadores de evasión; Para 2019, la tasa estimada de evasores en el componente Troncal era del 15.36% entre semana, los sábados y domingos/ festivos se presentaba un 16.42% y un 25.21%, mientras que, en 2022, se pudo determinar que la tasa de evasión entre semana aumentó a 27,4%, los sábados y domingos/ festivos un 34% y 38%, un aumento de 12.04, 17.58 y 12.79 puntos porcentuales respectivamente en tan solo 3 años. Frente al modo de evasión, se estableció que principalmente la evasión se realiza a través de los torniquetes,

seguido de las barreras de control de acceso de discapacidad (BCA) y por las puertas laterales.

Adicionalmente, se manifestó la preocupación por el componente zonal (buses SITP), el cual aún no cuenta con cifras sobre evasión; sin un dato preciso no se puede dimensionar realmente el impacto que tiene la evasión sobre el esquema financiero de Transmilenio ni contar con una adecuada planificación al interior del Sistema.

Por otra parte, se analizó un estudio de la Universidad de los Andes el cual caracterizó a los evasores e indagó sobre los principales motivos que impulsan la evasión. Según este estudio, el evasor típico es predominantemente joven, el 90.4% son menores de 40 años y el 72.2% son menores de 28, igualmente, el 61.1% tiene empleo, el 67% no tiene formación profesional y el 85% gana menos de 800 mil pesos por mes. Acto seguido, se presentaron las principales razones para evadir el pago del pasaje: 1) El ciudadano sabe que su acción no tendrá mayor repercusión, 2) El elevado costo de la tarifa, 3) La calidad del servicio, 4) Costo del transporte sobre

los ingresos de la población que habita en estratos 1, 2 o 3, 5) Permisividad frente al trabajo informal y mendicidad dentro del sistema, 6) Falta de institucionalidad que haga cumplir las sanciones impuestas a los ciudadanos que son abordados al momento de cometer la infracción y 7) Sensación de inseguridad.

Por ejemplo, la última Encuesta de Percepción Ciudadana, muestra que la población entre los 36 a 45 años que son quienes utilizan principalmente el sistema de transporte masivo, tiene un nivel de satisfacción con este modo de transporte del 27%, en el caso de quienes utilizan el bus, buseta o colectivo es del 24%. Por otro lado, en la población entre 46 y 55 años, el nivel de insatisfacción sobre el sistema de transporte masivo es del 31% y del 25% con el bus, buseta o colectivo.

Otro factor que se resaltó en medio del diálogo como posible incentivo al no pago, fue la poca apropiación que tiene la ciudadanía frente al sistema y a los vacíos de cultura ciudadana; una sociedad que termina por normalizar y aceptar el robo al sistema de transporte, termina por replicar esta práctica.

Lo anterior, atenuado por el estado deficiente de la infraestructura, la carencia de figuras autoridad en las estaciones, la inseguridad dentro del Sistema y la venta irregular de pasajes del componente zonal. Adicionalmente, se abordó la dificultad a la que se enfrentan los ciudadanos para recargar las tarjetas del Sistema, no tener donde recargar la tarjeta también contribuye a que las personas además de evadir, compren pasajes a personas que venden los pasajes de manera irregular.



Fuente: Probogotá Región 2022

Finalmente, se planteó la importancia de replantear el enfoque de la inversión en infraestructura como principal medida para mejorar la percepción ciudadana; optimizar y mejorar el cumplimiento de las medidas punitivas al evasor, hacer un seguimiento constante a la evasión, mejorar la calidad del servicio, evaluar la capacidad de pago de los usuarios para que las tarifas no incrementen más de lo necesario, darle un nombre más contundente a la evasión y la posibilidad de aumentar los puntos de recarga en la ciudad.

2. Reventa de tiquetes (Elusión en el Sistema)

Esta problemática surge de organizaciones dedicadas a sacar provecho de forma ilegal, de la venta de tiquetes a menor costo derivados de subsidios otorgados a población vulnerable según la clasificación en el SISBEN o del periodo donde el transbordo tiene un costo menor. Se esti-

ma que la reventa de pasajes de Transmilenio para el componente troncal o zonal le cuesta a la ciudad cerca de 9.560 millones de pesos anuales.

Si bien, se han logrado avances importantes como la tipificación de esta conducta como delito sin medida intramural, la desarticulación de organizaciones criminales y el decomiso o bloqueo de tarjetas que cuentan con algún subsidio, aún quedan pendientes muchas acciones para evitar este tipo de conducta. Para tomar medidas se requieren entonces: 1) Contar con una cifra exacta sobre la cantidad de reventa de tiquetes en todos los componentes del sistema para calcular su real impacto en el sistema, 2) Mejorar la operatividad y la tecnología que se implementa para identificar de forma oportuna las tarjetas que están siendo utilizadas de forma indebida y 3) Mayor control por parte de las autoridades..



En el marco de la discusión, se consideró que hay inconvenientes con el sistema de recaudo, pues la baja oferta de puntos de recarga cerca al componente zonal, incentiva no solo la evasión del pago en este componente, sino que fomenta la elusión en el Sistema. En muchas ocasiones los usuarios no encuentran dónde recargar las tarjetas y terminan solicitándole al conductor que les reciba el pago en efectivo o pagando el pasaje a terceros.

Por último, tenemos que mejorar los tiempos de reacción de la administración pública para la implementación de medidas asertivas que la ciudadanía y el sistema necesitan.

3. Cultura Ciudadana

El punto central de la discusión sobre cultura ciudadana fue la efectividad de las campañas pedagógicas realizadas desde la administración distrital en torno a la apropiación del sistema. Se indicó que por más esfuerzos que ha realizado Transmilenio en campañas de concientización y educación, no se han percibido cambios significativos en los comportamientos de la ciudadanía. Estos esfuerzos conjuntos no reflejan cambios en la cotidianidad del sistema.

Adicionalmente, se resaltó el efecto negativo derivado de la constante narrativa en contra de la operación y la estructura de Transmilenio, la cual, ha influido directamente en la percepción que tiene la ciudadanía. Esta imagen negativa ha impedido que las mejoras del sistema, esfuerzos en materia de transición energética, reducción del material particulado, ampliación

de la infraestructura no tengan un impacto

positivo en la percepción de la ciudadanía. Incluso, esta narrativa ha propiciado que la infraestructura y los buses del sistema sean objeto de actos vandálicos en las movilizaciones sociales que se llevan a cabo en la ciudad.

Lo anterior, evidencia la ineficiencia de las campañas pedagógicas que se han aplicado hasta el momento, las cuales, no han generado los resultados esperados en la disminución de comportamientos nocivos contra el sistema. Por esta razón, se invitó a replantear la metodología de las campañas y su enfoque, de tal forma que eviten la normalización y aceptación del “robo” por no pago del servicio de transporte y del vandalismo al que es sometida la infraestructura del sistema.

Finalmente, es importante cambiar el concepto de “evasión”, en el entendido que este término no genera impacto en la sociedad y dificulta entender esta dinámica como un delito que nos afecta a todos. Es importante educar sobre este comportamiento y los impactos que causan sobre el sistema administrativo, financiero, así como en la estructura en ética y social de los bogotanos donde se termina por aceptar el “robo”.

Se propuso que las campañas de cultura ciudadana partan de estrategias participativas donde la sociedad civil, la administración distrital, entes de control y operadores del sistema puedan trabajar de forma conjunta en su formulación, de tal forma que garanticen mayores impactos en la disminución de comportamientos en detrimento del sistema y la movilidad de la ciudad.



4. Seguridad de funcionarios y usuarios.

Las condiciones de inseguridad y la pérdida de cultura ciudadana no solo afectan la prestación del servicio y el recaudo en el Sistema. Durante el desarrollo de la conversación se mencionó la preocupación por parte de los operadores debido a las constantes agresiones a conductores, personal de recaudo y de seguridad al momento de exigir el cumplimiento del pago del pasaje. Igualmente, se han presentado hurtos y lesiones personales a los diferentes operadores del sistema. Las condiciones de inseguridad han llevado a recibir numerosas renuncias de conductores que no encuentran las condiciones mínimas de seguridad para el desarrollo

de las actividades.

Frente a la percepción de seguridad dentro del sistema, la encuesta de Percepción y Victimización realizada por la Cámara de Comercio de Bogotá en 2021 evidenció que el 71% de los usuarios, considera que el sistema de Transmilenio es inseguro o muy inseguro, debido a las diferentes modalidades de hurto que se evidencian en el sistema, sumado a la violencia contra las mujeres, condiciones poco accesibles de la infraestructura, ventas informales y mendicidad dentro del sistema.

En este contexto, se propone abordar la problemática desde una caracterización, que permita comprender de forma integral el sistema (estaciones, paraderos de los buses del componente zonal) y sus entornos urbanos. La evasión no es solo un problema de orden financiero, esta situación ha traído afectaciones tanto en la seguridad de los usuarios y operadores, como en la infraestructura misma. Los ladrones, ciudadanos habitantes de calle y las redes de mendicidad infantil han transformado el sistema en un entorno inseguro. Para lograr formular medidas efectivas es clave realizar una caracterización que permita comprender las dinámicas socioeconómicas y urbanas de los entornos de las estaciones y paraderos del sistema.



5. Relanzamiento de la marca “Transmilenio”

Tras años de campañas y narrativa en contra del sistema desde algunos sectores políticos y sociales, sin dejar de lado, que la experiencia de viaje no siempre es la adecuada para los usuarios, debido a los constantes hurtos, acosos, estado de la infraestructura del sistema y las demoras usuales en la frecuencia de las rutas troncales y zonales. La propuesta de un relanzamiento de la marca “Transmilenio” surge para mitigar las afectaciones que ha tenido la imagen del Sistema.

En caso tal de relanzar la marca, se debe iniciar por formular campañas que resalten las ventajas, bondades y mejoras que ha tenido el sistema de transporte masivo; velocidad de trayecto, tiempo entre origen y destino, transición energética hacia una movilidad sostenible, la ampliación de las estaciones. Adicionalmente se debe optimizar la matriz origen destino para reducir los tiempos de frecuencia de los componentes troncal y zonal.

Lo anteriormente mencionado debe ir acompañado de campañas educativas sobre las formas de cobro entre los diferentes componentes del sistema y por procesos de apropiación y cuidado del sistema de transporte masivo de la ciudad.

6. Operación y recaudo

Otros factores que han generado pérdidas económicas e insatisfacción por parte de la ciudadanía son: la baja frecuencia de los buses, falta de cobertura en algunas partes de la ciudad y la dificultad de recarga de la tarjeta. Esto ha fomentado

el crecimiento de medios de transporte informal que compiten con tarifas mucho más competitivas para la primera o última milla. Adicionalmente, hay poca claridad en la información transmitida a los usuarios, frente al funcionamiento del componente alimentador y el cobro entre el trasbordo del componente zonal y troncal.

Frente a la dificultad de recarga de las tarjetas, existe un déficit en los puntos de recarga y la tecnología actual no facilita el trámite de recarga de las tarjetas mediante transacciones en línea. Los usuarios del sistema necesitan el transporte y acceden a este de cualquier forma.



Finalmente, sobre la operación del sistema se propone vincular a toda la flota que no está siendo programada en horarios de alta demanda. No es posible seguir operando sólo con la información de las validaciones, por el contrario, se debe incluir la cifra de evasión para evitar mayores congestiones dentro del sistema.

Como se mencionó anteriormente, se requiere actualizar las matrices de origen-destino para mejorar la prestación y eficiencia del sistema, también es importante proporcionar la oferta de transporte suficiente en aquellos puntos de la ciudad donde se presenta una competencia con

transporte informal; los usuarios, en orden de minimizar el tiempo de desplazamiento optan por escoger modos de transporte informales para minimizar su tiempo de desplazamiento.

Las mejoras en los tiempos de operación y cobertura pueden incentivar el uso del sistema y desincentivar la compra de vehículo particular o motocicletas. Esto en el corto y mediano plazo ayudará a combatir los índices de accidentalidad y mortalidad en las vías de la ciudad.

En la siguiente página se presentarán las principales propuestas y conclusiones del foro Hablemos de la evasión: Aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio.



Fuente: Probogotá Región 2022



PROBOGOTÁ

Fundación para el progreso de la Región



Conclusiones

Fuente: Probogotá Región 2022

Sobre los principales temas de discusión durante la realización del foro se puede concluir los siguiente:

– Evasión y elusión

1. Mantener una constante actualización de las cifras de evasión en el componente troncal y levantar la línea base del componente zonal, asimismo, cuantificar las afectaciones causadas por la elusión en el sistema.
2. Implementar estrategias más contundentes contra la reventa de pasajes. Esto incluye, entre otras, la aplicación de recursos tecnológicos que permitan identificar de forma más precisa las tarjetas que cuentan con algún tipo de subsidio y que son utilizadas de forma irregular.
3. Articulación interinstitucional para diseñar acciones disuasivas efectivas a los evasores.
4. Recuperar la cultura ciudadana. Contemplar la posibilidad de hacer un “Relanzamiento” de Transmilenio para cambiar la imagen del sistema.
5. Avanzar en la implementación de un Sistema de Monitoreo permanente de la evasión en el sistema.
6. Contemplar el control aleatorio de verificación del pago del pasaje en estaciones.
7. Implementar medidas que respondan al perfil del evasor y que desestimulen la evasión (multas que se compensen a través de trabajo comunitario, cámaras, guardias, barreras físicas, guardias civiles, retenciones de tiempo, entre otras)
8. Revisar tarifas a la luz de la capacidad

de pago del ciudadano.

– Infraestructura

1. Recuperar los entornos degradados de las estaciones.
2. Ejecución de pilotos y avanzar en los cambios en la infraestructura para el control de la evasión en el sistema (barreras piso techo, mejoras en los accesos para personas con movilidad reducida)
3. Instalar las puertas de acceso a los buses en las estaciones que aún no se recuperan en su totalidad, de igual forma, intervenir las estaciones donde se evidencia que las puertas de acceso a los buses no cierran.

– Monitoreo y seguimiento

1. Diseñar una línea base que permita medir la efectividad de las medidas aplicadas en la reducción de evasión y elusión.
2. Implementar un Software de inteligencia artificial para tener precisión del 95% en el conteo de la evasión y ver esa dinámica en la ciudad.
3. Contemplar fuentes adicionales a la tarifa para la financiación del sistema.

– Operación y recaudo

1. Optimizar rutas y paradas para mejorar la eficiencia del componente zonal.
2. Programar las rutas troncales con in-

formación que tenga en cuenta las cifras de evasión.

3. Ampliar la oferta de puntos de recarga, mejorar el sistema de recaudo en línea e implementar mecanismos eficientes y necesarios que permitan el control del fraude al interior del Sistema de Recaudo.
4. Actualizar las matrices de origen-destino.
5. Implementar estrategias que mejoren la seguridad de los operadores, gestores y agentes de recaudo.

– Participación Ciudadana

1. Realizar un hackathon universitario y de educación media para crear soluciones frente a la evasión en Transmilenio
2. Asambleas ciudadanas u otras metodologías de participación con universidades y jóvenes de educación
3. Promover sentido de pertenencia hacia el sistema a través de la juventud.



Agradecimientos

La realización del Foro “Hablemos de evasión: Aproximación al fenómeno y problema en Transmilenio” y del presente documento fue posible gracias a la participación de:

ADMINISTRACIÓN DISTRITAL:

Secretaría Distrital de Movilidad.

- Alimar Benítez - Directora de inteligencia para la movilidad.

Concejo de Bogotá.

- Lucía Bastidas Ubate - Concejal de Bogotá.
- Luis Alejandro Beltrán - UAN Lucía Bastida.
- Sandra Liliana Trujillo - UAN Lucía Bastidas.
- Laura Daniela Calderón - UAN Lucía Bastidas.

Veeduría Distrital.

- Aldo Fabián Alcatraz - Delegado para la eficiencia administrativa y presupuestal.

Contraloría de Bogotá.

- Herbert Willy Arciniegas Rodríguez.
- Ingrid Rusique Osorio.
- Omar Eduardo Romero Gutiérrez.

Transmilenio S.A.

- Luz Janeth Forero - Directora técnica de seguridad de Transmilenio.
- Marcela Espitia - Asesora del despacho.
- Mario Alberto Ortiz Barragán.
- Alberto Sánchez Gelano - Dirección técnica de seguridad.
- Dolly Marcela López Cardona.

Policía Metropolitana de Bogotá.

- Teniente coronel Jader Llerena - Comandante servicio de transporte masivo Transmilenio.

SECTOR PRIVADO Y CIUDADANÍA:

World Resources Institute.

- Darío Hidalgo - Investigador y docente.

Universidad de los Andes.

- Luis Ángel Guzmán - Investigador y docente.

Futuros Urbanos.

- Omar Oróstegui - Director Futuros Urbanos

Cámara de Comercio de Bogotá.

- David Monroy - Director gestión de conocimiento

Probogotá Región

- Bibiana Rodríguez Campos - Directora de la dirección de Desarrollo Urbano Sostenible.
- Martin Anzellini - Coordinador de proyectos de la dirección de Desarrollo Urbanos Sostenible.
- Paula Soto - Arquitecta.

Davivienda

- José Rengifo - gerente de relación movilidad y transporte.

Participación ciudadanía

- Julia Rey Bonilla – abogada experta en derecho público y estructuración de APP’s

OPERADORES:

E somos.

- Raúl Moreno - Ing. prevención y seguridad vial.
- Sonia Elizabeth Henao Prada - Gestora social.
- John Fredy Bohórquez - Director operaciones.
- Alejandro Osorio Calle - Gerente general.
- Diego Javier López - Ing. de seguridad vial.

E masivo 16.

- Sergio Camargo - Planeación y productividad.
- Omar Camargo - Mantenimiento estratégico.
- Álvaro Tamayo - Gerente de operaciones.
- Mónica Casas - Gerente estratégico.
- Angélica Castillo - Jefe de Planeación.
- Helbert Rivera - Gerente operativo.
- Santiago Potes - Coordinador ITS.

G Móvil.

- Magdalena Camargo - Profesional en seguridad vial.

Electribús Bogotá Usme.

- Cristina Guerrero - Gerente.

Masivo Capital.

- Valentín Casas - Jefe seguridad operacional.
- John Fernando Castellanos - Consultor.
- Edwin Arnulfo Barón - Jefe planeación.
- Alfonso Bocanegra - Dirección jurídica.
- Carlos Rivera - Atención al ciudadano.
- Álvaro Velásquez Caicedo.
- Marco Tulio Gutiérrez.
-

Organización Suma.

- Milena Martínez - Gerente general.
- Gustavo Hernández

Capital bus.

- Edwin Morales - Director de mantenimiento.
- Ingrid Osorio Aldana - Gerente Financiero.
- Christian Marentes - Director de operaciones.
- Natalia del Pilar Hoyos González.

Si18

- Víctor Raúl Martínez - Director de operaciones.
- John Fredy Piñeros - Gerente de Producción.
- Carolina Martínez - Gerente Producción Suba.

Recaudo Bogotá

- Edna María Asencio

Consortio Express

- Yohanna Caicedo Gámez - Gerente de operaciones

Este es mi bus EEMB

- Daniel Muegueito - Gerente



PROBOGOTÁ

Fundación para el progreso de la Región