

Bogotá, D.C. 25 de marzo de 2020

Doctor

**NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO**

Subsecretario

Comisión del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

Concejo de Bogotá D.C.

Calle 36 N°. 28 a – 41

Ciudad

**Asunto:** Respuesta Proposición 373 de 2020 – Radicado Concejo 2020EE4852 -  
Radicado TRANSMILENIO 2020ER09640.

Apreciado Doctor Vanegas:

En atención al cuestionario remitido por el Concejo de Bogotá, con el radicado del asunto, relacionado con la proposición N° 373 de 2020, cuyo tema es **"OTROSÍ SITP ZONAL"**, nos permitimos brindar respuesta dentro de las competencias de la Entidad, en los términos que se exponen a continuación:

1. ¿La remuneración económica por kilómetro recorrido por buses del componente zonal a los concesionarios cambió? De ser así, ¿Cuál era su valor antes y después de la modificación?

Sobre el particular, nos permitimos informar que, en los otrosíes suscritos el 29 de mayo de 2019, se especificó lo siguiente:

*"(...) La  $TKMZ_k$  (Tarifa por Kilómetro \$/km) tomará los valores de la primera revisión (precios a mayo de 2019) hasta la siguiente revisión a realizarse y serán actualizados según lo dispuesto en la presente cláusula.*

*En caso de controversia sobre este aspecto, LAS PARTES podrán hacer uso de cualquiera de los mecanismos de solución de conflictos previstos en el presente Contrato (...)*

VALORES DE TKMZ		Microbus	Buseta	Bus	Bus Padron Diesel zonal	Bus Padron híbrido (diesel-electrico) zonal	Bus Padron Gas zonal
		Bus 19 Pax	Bus 40 Pax	Bus 48-60 Pax	Bus 80-90 Pax	Bus 80-90 Pax	Bus 80-90 Pax
TKMZ	Remuneración por Kilómetro (\$/km)	2.211,78	2.358,89	2.468,43	3.467,79	3.741,99	3.882,21

”

Los valores comparativos son:

#### Tarifa por kilómetro recorrido – Componente Zonal

Tipología	Tarifa anterior	Tarifa nueva
MICROBUS	1.857,66	2.211,78
BUSETA	1.994,44	2.358,89
BUSETON	1.965,53	2.468,43
PADRON	2.468,84	3.467,79
PADRON HIBRIDO	3.602,67	3.741,99
PADRON GAS	3.650,03	3.882,21

- ¿La remuneración económica por kilómetro recorrido por buses alimentadores a los concesionarios cambió? De ser así, ¿Cuál era su valor antes y después de la modificación?

Al respecto, debemos señalar que los buses alimentadores pertenecen al componente zonal, por lo tanto, las modificaciones de tarifa por tipología, son iguales a las mencionadas en el punto anterior.

- ¿La remuneración económica mensual por vehículo en operación a los concesionarios cambió? De ser así, ¿Cuál era su valor antes y después de la modificación?

Sobre este punto, nos permitimos informar que la remuneración económica mensual, por vehículo en operación, no fue modificada en los Otrosíes suscritos el 29 de mayo de 2019.

- ¿La remuneración por Pasajero Pago transportado por los vehículos pertenecientes a la flota de operación de los concesionarios cambió? De ser así, ¿Cuál era su valor antes y después de la modificación?

El valor de la tarifa de remuneración por pasajero transportado no fue modificado en el Otrosí suscrito. No obstante, se añadió el siguiente componente:

*“FACSOS; Factor de Sostenibilidad. El cual consiste en el reconocimiento de un valor económico al concesionario i por los primeros abordajes en operación no troncal (número de validaciones de entrada con cobro efectivo en los vehículos pertenecientes a la flota de operación de la **zona “i”**) sin contar los pasajeros alimentados o desalimentados.*

El Factor de Sostenibilidad  $FACSOS_i$  se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$FACSOS_i = PA_i * FACS$$

Donde:

$PA_i$  = Número de validaciones semanales de entrada con cobro efectivo en los vehículos pertenecientes a la flota de operación de la **zona "i"**, clasificadas como primer abordaje.

$FACS$  = Factor de sostenibilidad zonal. Equivale a 149 pesos constantes del año 2018.

El Factor de Sostenibilidad  $FACSOS_i$  dejará de estar vigente una vez el CONCESIONARIO haya recibido, por concepto de este Factor, el valor (denominado "monto agotable")

5. Por favor explicar cómo se calculará la Evaluación Mensual Integral de Calidad (EMIC), ¿cuál es el porcentaje de descuento máximo que se aplicará por malos resultados en el indicador EMIC?

En relación con el cálculo de la Evaluación Integral de la Calidad (EIC), y las metodologías de cálculo de los indicadores de desempeño que hace parte de la Evaluación Integral de Calidad de los concesionarios del SITP (Contratos Fase 3), son las descritas en los manuales de niveles de servicio Troncal Fase 3 y Zonal, de los cuales se adjunta copia en archivo digital. (VER ANEXO).

La Evaluación Integral de la Calidad (EIC), surge como respuesta a la necesidad de activar los mecanismos que permitan medir el desempeño de los concesionarios de operación de manera formal, global y periódica. Los primeros resultados positivos que podrán reflejar estos indicadores dependen del avance en las acciones que deben desarrollar los concesionarios de operación y el Ente Gestor para implementar las acciones derivadas de la firma de los otrosíes, por lo cual la implementación de la EIC se previó para ser implementada en varias etapas.

### Etapa de Consolidación EIC

Es un periodo de 24 meses a partir de la entrada en vigor del otrosí que adopta la EIC, está compuesto por los siguientes periodos:



- **$t_0$  o periodo de nivelación**, comprendido a partir de la entrada en vigencia del Otrosí que adopta la Evaluación Integral de la Calidad y el inicio del periodo 1 de evaluación. Durante este periodo el Ente Gestor podrá medir la EMIC, sin embargo, no se aplicarán descuentos sobre la remuneración del concesionario, por lo que el valor de la EMIC será referencial.

Para este periodo los valores de referencia de los indicadores se definieron con información histórica de los años 2017 y 2018.

- **$t_1$  o periodo 1**, comprendido entre el mes cero (0) y el mes cinco (5) a partir del inicio del periodo 1. Durante este periodo el Ente Gestor iniciará la medición de la evaluación Trimestral de Calidad – ETIC, con base en la cual se calcularán y aplicarán los descuentos sobre la remuneración, para los niveles de desempeño D y E.

En este periodo los valores de referencia se calcularán con información de indicadores del periodo  $t_0$  y no podrán desmejorar los valores definidos para el periodo de nivelación.

- **$t_2$  o periodo 2**, comprendido entre el mes seis (6) y el mes once (11) a partir del inicio del periodo 1 de la Evaluación Integral de la Calidad. Durante este periodo se aplicarán descuentos sobre la remuneración derivados de la ETIC para los niveles de desempeño C, D, y E

Para este periodo los valores de referencia se calcularán con información de indicadores del periodo  $t_1$  y no podrán desmejorar los valores de referencia definidos para el periodo 1 ( $t_1$ )

- **$t_3$  o periodo 3**, comprendido entre el mes doce (12) y el mes diecisiete (17) a partir del inicio del periodo 1. Durante este periodo se aplicarán descuentos derivados de la ETIC para todos los niveles de desempeño definidos. Al finalizar este periodo se obtienen los valores de referencia definitivos y estos, no podrán desmejorar los valores de referencia definidos en el periodo 2 ( $t_2$ ).

## Etapa Definitiva EIC

Inicia una vez finalizada la etapa de Consolidación de la Evaluación Integral de la Calidad, se aplicarán los descuentos derivados de la ETIC correspondientes al nivel de desempeño, definidos en los documentos contractuales que se suscriban.

En cuanto a los valores de descuento, estos se aplican de manera independiente según sea el caso para: i) la remuneración por la operación del componente troncal (para concesionarios que cuentan con esta modalidad de servicio); o ii) para la remuneración por la operación del componente zonal. De acuerdo con las siguientes tablas:

Nivel	Resultado ETIC (Puntaje)		CALIFICACIÓN DEL NIVEL DE DESEMPEÑO	F(QETIC) Zonal
	Límite Inferior	Límite Superior		
A	≥ 90		Excelente	0,00
B	≥80	<90	Sobresaliente	0,01 (1%)
C	≥70	<80	Aceptable	0,02 (2%)
D	≥60	<70	Deficiente	0,03 (3%)
E	<60		Inaceptable	0,03 (3%)

Tabla de descuentos para remuneración componente zonal.

Nivel	Resultado ETIC	F(QETIC) Troncal
A	≤ 1	0,00
B	(1 – 2]	0,01 (1%)
C	(2 – 3]	0,02 (2%)
D	(3 – 4]	0,03 (3%)
E	> 4	0,03 (3%)

Tabla de descuentos para remuneración componente troncal.

6. ¿Este nuevo otrosí aumentará la tarifa técnica que se remunera a los operadores? De ser así, ¿Cuánto se espera aumente el déficit anualmente por este concepto?

Contractualmente, la Tarifa Técnica es un indicador del Sistema que se define como<sup>1</sup>:

*“... aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en el pliego de condiciones.”*

Conforme lo anterior, es necesario precisar que la tarifa técnica no es más que un indicador del costo unitario de transportar a un pasajero en el Sistema. La ecuación para el cálculo de dicha tarifa corresponde al cociente entre la sumatoria de los costos de los agentes del Sistema y las validaciones del Sistema.

Así, para efectos del cálculo de la Tarifa Técnica, el nominador de la ecuación se conforma de la sumatoria de las remuneraciones realizadas a los agentes<sup>2</sup> del Sistema, de acuerdo con lo establecido contractualmente.

<sup>1</sup> Cláusula 67 de los contratos de concesión para la operación en las trece (13) zonas y en la cláusula 62 de la minuta del contrato de concesión del Sistema de Recaudo, Control de Flota, Información y Servicio al Usuario -SIRCI

<sup>2</sup> Concesionarios troncales, zonales, TransMicable, concesionario de recaudo, TRANSMILENIO S.A. como ente gestor y la fiducia.

Es de precisar que, a los operadores zonales de la fase III del SITP, no se les remunera de acuerdo con la Tarifa Técnica, la remuneración es determinada por las respectivas variables y tarifas de remuneración dadas por:

- *Vehículo*, que reconoce los costos de inversión del vehículo, costos asociados a los seguros, revisiones y permisos y el costo por arrendamiento de patios.
- *Kilómetro*, que reconoce los costos variables de operación de la flota como mantenimiento, combustible, neumáticos, lubricantes, salarios, lavado, gestión de flota, entre otros.
- *Pasajero*, la cual reconoce otros costos fijos que no son cubiertos ni por la tarifa vehículo ni por la tarifa por kilómetro, tales como: costos administrativos y financieros.

Por otra parte y conforme a como se mencionó en las respuestas a los puntos 1, 2, 3 y 4, en los Otrosíes suscritos el 29 de mayo de 2019 con los concesionarios Consorcio Express, Este Es Mi Bus, ETIB, GMOVIL, Masivo Capital y SUMA, se acordaron cambios que redundan en el incremento de la remuneración en pro de la sostenibilidad del Sistema y de la continuidad en la prestación del servicio.

Esto a partir de la modificación de la cláusula 64 (Valor de los derechos de participación del concesionario) en la cual se indicó que las tarifas kilómetro TKMT y TKMZ aplicables a partir del Otrosí, serían las correspondientes a la primera revisión de coeficientes de remuneración y ponderación de la fórmula de ajuste (canasta de costos), con sus respectivos ponderadores.

De acuerdo con lo anterior, el aumento en la remuneración en pro de la sostenibilidad del Sistema implicó un aumento de la Tarifa Técnica evidenciando que, actualmente el costo unitario por transportar a un pasajero es mayor que antes de la firma de los Otrosíes.

A continuación, se relacionan los valores proyectados que impactan en el FET por la firma de los Otrosíes suscritos en el mes de mayo:

Año	Costo cambios contractuales y laudos
2020	(\$341.213)
2021	(\$270.166)
2022	(\$286.634)
2023	(\$233.438)
2024	(\$231.218)
2025	(\$176.973)
2026	(\$72.652)
2027	(\$48.418)
2028	(\$45.354)
2029	(\$46.333)
2030	(\$36.055)

Fuente: Subgerencia Económica -TRANSMILENIO S.A.

Es importante tener en cuenta que las proyecciones son realizadas con base en la información con la que se cuenta en su momento. En este sentido, la actual estimación del FET asume la entrada de proyectos de infraestructura estratégicos para el Sistema, el incremento de las tarifas de remuneración de los concesionarios como consecuencia de la proyección de indicadores macroeconómicos como la inflación y el salario mínimo, el incremento de las tarifas al usuario y la implementación de los proyectos operacionales estratégicos mencionados anteriormente.

7. Por favor adjuntar las proyecciones de giros mes a mes que deberán realizar a los concesionarios del año 2020, discriminando la cantidad adicional que corresponda al nuevo otrosí.

De conformidad con lo previsto en los Otrosíes suscritos el año pasado, para el año 2020, se proyectaron costos para el componente zonal del SITP por \$1.597.717 millones de pesos y por Otrosí de \$341.213 millones de pesos. Estas proyecciones se realizaron de forma anual.

Cabe precisar que la distribución de estos recursos a través del año dependerá de diversos factores como estacionalidad, vinculación y puesta en marcha de flota inoperativa, entre otros.

8. Con este nuevo acuerdo se extiende la vida útil de los vehículos del SITP, ¿Cuál será la máxima vida útil?, ¿aplica para todos los vehículos?, ¿dependerá del estándar de emisiones del motor?

En virtud de los Otrosí, suscritos en el marco de los contratos de concesión, se otorga un año más de vida útil a los vehículos del componente zonal del SITP, lineamiento que aplica a toda la flota vinculada y que también depende de la tecnología de emisión, como se presenta en la siguiente tabla:

TECNOLOGÍA VEHÍCULO	Fin vida útil inicial (contrato inicial)	Fin vida útil ampliada a 2 años. (contrato inicial)	Vida útil final ampliada (otrosí). (máximo hasta 3 años desde el fin de la vida útil inicial)
Tecnología diésel	12 años	14 años	15 años (Ampliación máxima)
Tecnología híbrida o gas	15 años	17 años	18 años (Ampliación máxima)

Fuente: Dirección Técnica de Buses -TRANSMILENIO S.A.

9. ¿Cuántos vehículos deberán aportar en los próximos años los concesionarios según el documento firmado?, ¿Se logró algún acuerdo en el tipo de tecnología de motor que deben tener estos nuevos vehículos?

Sobre el particular, nos permitimos informar que, al 31 de diciembre de 2021, se espera la llegada de aproximadamente de 1.036 vehículos por parte de los concesionarios vigentes del SITP. Por estar en el marco de los contratos del SITP, la tecnología mínima que se deberá proveer son vehículos a Diésel EURO V.



10. ¿El acuerdo incluyó el cumplimiento de las chatarrizaciones de vehículos del SITP Provisional pendientes por parte de los concesionarios?, de ser así, ¿Cuántos vehículos deben chatarrizar?, ¿En qué fecha deben estar efectuadas el total de chatarrizaciones?

En efecto, el acuerdo sí incluyó el cumplimiento de las obligaciones con los vehículos provenientes del esquema tradicional, y los concesionarios vigentes del SITP deberán desintegrar aproximadamente 2.300 vehículos pertenecientes al SITP Provisional.

La desintegración de estos vehículos se efectuará gradualmente dependiendo del vencimiento de la vida útil y la implementación de las rutas en el SITP, preservando la prestación del servicio de transporte a la ciudad. Se tiene previsto que a 31 de diciembre de 2021 los concesionarios hayan adquirido el 100% de la flota que está bajo su responsabilidad.

11. Teniendo en cuenta la firma del otrosí ¿Cuál fue el déficit total del Sistema SITP zonal durante el 2019 y cuál es la proyección para los próximos 5 años?

Durante el año 2019 el déficit del Sistema SITP zonal alcanzó un valor de \$634,101 millones de pesos.

Conforme a los otrosíes suscritos con los concesionarios, presentamos a continuación, el estimado del déficit en el componente zonal, tomando en cuenta, los ingresos y costos proyectados desde el año 2020 hasta el año 2024:

Año	Ingresos Sistema Zonal	Costos Sistema Zonal	Costo cambios contractuales y laudos	Total Déficit Zonal
2020	\$931.494	\$1.597.717	\$341.213	(\$1.007.436)
2021	\$1.705.127	\$2.492.239	\$270.166	(\$1.057.279)
2022	\$2.069.289	\$3.331.073	\$286.634	(\$1.548.419)
2023	\$2.159.648	\$3.423.492	\$233.438	(\$1.497.281)
2024	\$2.118.233	\$3.083.228	\$231.218	(\$1.196.213)

Fuente: Subgerencia Económica -TRANSMILENIO S.A.

Es importante tener en cuenta que estas proyecciones son realizadas con base en la información con la que se cuenta en su momento. En este sentido, la actual estimación del FET asume la entrada de proyectos de infraestructura estratégicos para el Sistema, el incremento de las tarifas de remuneración de los concesionarios como consecuencia de la proyección de indicadores macroeconómicos como la inflación y el salario mínimo, el incremento de las tarifas al usuario y la implementación de los proyectos operacionales estratégicos mencionados anteriormente.



12. ¿Cuál fue la tarifa técnica del sistema zonal del segundo semestre de 2019 mes a mes?

A continuación se presentan las Tarifas Técnicas mensuales del componente zonal para el segundo semestre de 2019:

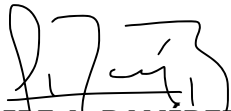
Mes	Tarifa Técnica Zonal
Julio	\$ 3,256
Agosto	\$ 3,097
Septiembre	\$ 3,015
Octubre	\$ 3,080
Noviembre	\$ 3,196
Diciembre	\$ 3,305

Fuente: Subgerencia Económica -TRANSMILENIO S.A.

Cabe resaltar que, el cálculo de las tarifas mensuales es de acuerdo con las semanas de pago (de lunes a domingo) pagadas los jueves. La información del mes de noviembre se encuentra a fecha de pago del 28 noviembre de 2019, es decir a la semana del 18 al 24 noviembre de 2019.

Para el mes de diciembre, se tomaron los días desde el 25 de noviembre al 31 de diciembre de 2019, debido al cambio de la metodología del cálculo de las tarifas que se realizará del primero al último día del mes.

Cordial saludo,



**FELIPE A. RAMÍREZ BUITRAGO**

Gerente General

TRANSMILENIO. S.A.

Anexos: Se adjuntan los anexos enunciados mediante adjuntos en el correo electrónico

Aprobó: Álvaro José Rengifo: Subgerente Económico  
Jaime Monroy Garavito – Director Técnico de BRT  
Mario Leonardo Nieto – Director Técnico de Buses  
Nicolás Correal Huertas – Subgerente Técnico y de Servicios

Proyectó: María Alejandra García Vargas/ German Humberto Arbeláez Naranjo/ Giovanni Andrés Pulido/ Mario Enrique Gómez/ Rodrigo Armando Ramos Martínez – Subgerencia Económica  
Fernando Cortés/ Andrea Nieto – Dirección Técnica de BRT  
Jimmy Pinto – Dirección Técnica de Buses  
Jhonn Haiver Cubillos – Subgerencia Técnica y de Servicios

Nota: Los vistos buenos de las personas que han intervenido en la proyección y revisión del presente documento fueron allegados a la Gerencia General de la Entidad por medio digital.