

Bogotá, D.C.

Doctor

**NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO**

Secretario General Organismo de Control

**CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

Calle 36 N°. 28 a – 41

Ciudad

**Asunto:** Respuesta Proposición 109 de 2022 –Radicado TRANSMILENIO 2022ER09355

Apreciado doctor Vanegas:

En atención al cuestionario remitido por el Concejo de Bogotá, mediante radicado del asunto, relacionado con la proposición N° 109 de 2022, cuyo tema es **MOVILIDAD FINANCIACIÓN DE TRANSMILENIO**, nos permitimos brindar respuesta al cuestionario propuesto en el marco de las competencias de la entidad, en los siguientes términos:

**1. Desde la aprobación del pacto de acuerdo de rescate social ¿qué alternativas de financiación para el sistema Transmilenio se han contemplado?**

Sobre este asunto en particular, debemos precisar que la información, relacionada con las fuentes de financiación para el Sistema Integrado de Transporte Público, es un asunto de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad, razón por la que se coordinó internamente con esa entidad, para que se pronuncie directamente al Concejo sobre esta inquietud.

**2. ¿Se han hecho avances en la revisión de contratos con los operadores de Transmilenio y a qué tipo de acuerdos se ha podido llegar?**

Al respecto nos permitimos informar que, en cumplimiento del artículo 11 del Acuerdo 816 de 2021, TRANSMILENIO S.A. llevó a cabo 77 espacios formales con los Concesionarios del Sistema, con el fin de materializar alternativas y acciones que permitan en el corto, mediano y largo plazo, la maximización de eficiencias del Sistema.

Asimismo, cabe precisar que aun cuando TRANSMILENIO S.A. se permitió publicar el informe de costos en cumplimiento del Artículo 11 del referido Acuerdo 816 de 2021, los espacios con los Concesionarios del Sistema siguen y seguirán vigentes a efectos de mitigar la situación fiscal de la ciudad y continuar con la garantía en la prestación del servicio en condiciones de calidad y eficiencia, como lo establece el citado Acuerdo.

**3. ¿Qué estudios sobre la sostenibilidad financiera a mediano y largo plazo de Transmilenio se han hecho en los últimos 6 meses?**

Sobre este punto, debemos señalar que TRANSMILENIO S.A. elaboró el documento de proyecciones del FET 2022-2032 radicado el 23 de noviembre de 2021 con No. TRANSMILENIO S.A. 2021-EE-21533 enviado a la Secretaría Distrital de Movilidad con copia a la Secretaría Distrital de Hacienda, el cual se adjunta para su conocimiento (ver Anexo 1).

**4. ¿Se tienen contemplados rescates y/o ayudas financieras a Transmilenio durante los 2 años restantes de esta administración, de ser así cuándo y por qué monto?**

Las proyecciones del FET para los próximos dos años, son las elaboradas en el documento de proyecciones del FET 2022-2032 (ver Anexo 1). Adicional a lo previsto en tales estudios, no se tienen contemplados recursos adicionales para el Sistema.

**5. ¿Las futuras troncales de Transmilenio, como la de la Avenida 68, tendrá algún cambio en las condiciones contractuales de operación con respecto de las anteriores troncales, o la administrará el mismo consorcio en las mismas condiciones contractuales?**

Es preciso indicar que, una vez se tenga definida la fecha de terminación de las obras y la entrada en operación de la troncal Av. 68, -la cual de acuerdo a los cronogramas establecidos, por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, está prevista para el primer trimestre de 2027, y en general, para los próximos corredores troncales a implementar-, se realizará una revisión de los servicios a operar sobre los mismos, para que sean acordes con la operación del resto del Sistema, con lo cual puede variar la flota asociada a la operación de estas troncales.

De acuerdo con lo anterior, la necesidad y el tipo de contratación para la provisión de la flota, de cara a los futuros proyectos y su correspondiente operación, se determinará una vez se tenga definida la fecha de terminación de las obras y la fecha de entrada en operación de los futuros corredores.

Así mismo, se hará una revisión del marco normativo que se encuentre vigente al momento de la estructuración, en un marco de sostenibilidad del sistema.

**6. ¿Cuáles son las mediciones del impacto que está teniendo el retorno a la normalidad sobre la sostenibilidad financiera de Transmilenio?**

Vale la pena destacar que TRANSMILENIO S.A. ha realizado importantes esfuerzos operacionales, con el objetivo de recuperar y atraer nueva demanda al Sistema. Por ejemplo, el desmonte del SITP Provisional, el cual se adelantó con el fin de atraer nueva demanda y una mayor cobertura en las diferentes zonas de la ciudad; generando un impacto positivo en los ingresos del Sistema y en la mejora en la calidad del servicio para los usuarios. Así, debemos señalar que este tipo de medidas se han enfocado en aumentar el recaudo del Sistema.

Algunas de las acciones de optimización operacional se han venido tomando, en los diferentes componentes del Sistema, para adaptar la oferta a las actuales condiciones de demanda de la ciudad como: (i) la reducción de oferta a partir de la ampliación del intervalo de los servicios y modificación de los trazados, (ii) la suspensión temporal de servicios, (iii) los recortes de horarios, y (iv) la operación por franjas horarias. Todo lo anterior, conforme el comportamiento de la demanda del Sistema.

En este sentido, se espera que una mayor demanda se refleje en mayores ingresos para el Sistema, lo cual a su vez se traduce en una reducción del FET frente a las necesidades de recursos estipuladas en el estudio mencionado en la respuesta del numeral 3.

**7. ¿Qué dicen las proyecciones sobre los costos de funcionamiento de Transmilenio vs las ganancias brutas y netas de los operadores privados?**

TRANSMILENIO S.A. es el Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público; razón por la cual, bajo el entendido de que esta pregunta hace referencia al SITP, y no a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, nos permitimos informar que la proyección de costos del Sistema dependerá de elementos como los siguientes:

- ✓ El comportamiento de la demanda agregada de transporte público
- ✓ El comportamiento de variables macroeconómicas como la inflación, el salario mínimo mensual legal vigente
- ✓ Los índices de precios al productor y la tasa de cambio, entre otros.

Tales factores inciden sobre la estructura de costos del Sistema. Adicionalmente, se deben tener en cuenta otros temas como, la entrada en operación de los nuevos modos de transporte y el comportamiento de los usuarios.

Finalmente, en lo relacionado con los costos de funcionamiento de TransMilenio como Sistema de Transporte Público de Bogotá, nos permitimos indicar que al respecto se elaboró un informe de costos, en el cual se realizó el análisis respectivo de los costos que se están causando por parte de los Concesionarios en las distintas fases del Sistema; lo anterior, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 11 del Acuerdo del Concejo de Bogotá No.816 de 2021, el cual podrá ser consultado en el siguiente link:

<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/152668/informe-de-costos-acuerdo-n-816-de-2021-expedido-por-el-concejo-de-bogota-dc/>

**8. ¿Dentro de las alternativas que busquen la sostenibilidad de Transmilenio se ha contemplado la idea de una transición hacia una operación pública del sistema Transmilenio?**

Con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte en la ciudad de Bogotá, TRANSMILENIO S.A., en su calidad de Ente Gestor del Sistema, cuenta con contratos de concesión e interadministrativos de concesión, con la Operadora Distrital de Transporte S.A.S, para la provisión y/u operación de flota.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 91 del Acuerdo 762 del 2020, el objeto del Operador Público contempla la prestación del servicio público de transporte masivo en sus diferentes componentes y modalidades.

En este sentido, TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del SITP, contempla que en el corto plazo la Operadora Distrital de Transporte opere una (1) Unidad Funcional de flota del componente zonal, la cual iniciará operación en el segundo trimestre del año 2022. En el largo plazo, dicha empresa podría asumir la operación de cables aéreos, futuros proyectos del componente troncal así como otros modos de transporte.

Lo anterior, sin perjuicio de ser modificado de acuerdo con las necesidades del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. Adicionalmente, se prevé que la Operadora Distrital de Transporte pueda apoyar las contingencias que se llegasen a presentar en la ciudad

**9. ¿Qué tipo de impacto tiene el aumento del pasaje del año 2022 sobre el comportamiento financiero de Transmilenio, especificar si hay un déficit de cuánto es y cuánto aporta este aumento en el pasaje a lo largo del año 2022 para tapar dicho hueco?**

De acuerdo con el estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria de diciembre de 2021, con el incremento de tarifas a los usuarios de \$150 tanto en el Componente Troncal como Zonal, pero no a las poblaciones vulnerables, se espera que el déficit se reduzca en \$93 mil millones, aproximadamente, cifra que sería si no se hubiera realizado ningún aumento.

Cordial saludo,

**ÁLVARO JOSÉ RENGIFO CAMPO**  
Gerente General  
**TRANSMILENIO. S.A.**

Anexos: Copia del oficio No. TRANSMILENIO S.A. 2021-EE-21533 - Documento de proyecciones del FET 2022-2032 en un (1) folio

Aprobó: Ana Catalina Villa Doutreligne – Subgerente Económica  
Felipe Ortiz – Subgerente Técnico y de Servicios  
Tatiana García Vargas – Subgerente Jurídica

Proyectó: German H. Arbeláez N./ Yenni A. Mora Caro/ Karen Torres Blanco/ Rodrigo A. Ramos M/ Jose Luis Manjarrés M. – *Subgerencia Económica.*  
Diego Mauricio Avendaño Prieto - Subgerencia Técnica y de Servicios  
María Juliana Valdivieso- Subgerencia Jurídica

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.