

Bogotá, D.C.

Señor

EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA

Subsecretario Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

Calle 36 N°. 28 a – 41

Ciudad

Asunto: Respuesta Proposición 652 de 2022 Radicado Concejo 2022EE17686-
Radicado TRANSMILENIO S.A. No. 2022ER58718

Respetado señor Romero:

En atención al cuestionario remitido por el Concejo de Bogotá, mediante radicado del asunto, relacionado con la **Proposición N° 652 de 2022**, cuyo tema es **“SITUACIÓN FINANCIERA SITP”**, nos permitimos brindar respuesta en el marco de las competencias de la entidad:

1. **¿Cuál es el déficit obtenido por los concesionarios del SITP durante la vigencia 2020, 2021 y lo corrido del 2022? ¿Cuáles son sus principales causas? ¿Qué acciones estratégicas el Distrito y Transmilenio S.A. planean llevar a cabo con el fin de mitigar- reducir dicho déficit? Sírvase suministrar, de manera consolidada y con cifras concretas, la información relacionada.**

Con relación al déficit (pérdidas) obtenido por los concesionarios se precisan los siguientes puntos:

Concepto	2019	2020	2021	2022-6
Utilidades del ejercicio - De los concesionarios que presentaron utilidades	\$ 113.350	\$ 193.985	\$ 180.203	\$ 161.855
Perdidas del ejercicio - De los concesionarios que presentaron pérdidas	-\$ 16.171	-\$ 29.928	-\$ 74.267	-\$ 86.294
Resultado neto de todos los concesionarios	\$ 97.179	\$ 164.057	\$ 105.936	\$ 75.561

Cifras expresadas en millones de pesos

Fuente: Subgerencia Económica – TRANSMILENIO S.A.

* Para el año 2019 se incluyen diecinueve (19) concesionarios, para el año 2020 se incluyen treinta y un (31) concesionarios, para el año 2021 se incluyen cuarenta (40) concesionarios, para el año 2022 se incluyen cuarenta (40) concesionarios.

Estas pérdidas se generan por varios factores:

1. Niveles elevados de costos de mantenimiento.
2. Efectos generados por la pandemia Covid-19, al tener disminución de ingresos por concepto de remuneración por pasajero, derivadas de las medidas implementadas para el manejo de la pandemia.

3. En algunos concesionarios (Fase V) se generan pérdidas por estar en etapa preoperativa. En dicha etapa los concesionarios incurren en costos y no tienen remuneración hasta tanto se inicie la operación.

Respecto a las acciones estratégicas a nivel operacional que se han venido implementando, es importante informar que, en el componente zonal se adelantan de manera permanente acciones de mejora que buscan poner los recursos del Sistema en donde más se necesitan.

De esta manera, en una mesa técnica permanente, integrada por representantes de cada una de las áreas técnicas, económica y de gestión social de la Entidad, se analiza la viabilidad de implementar rutas nuevas, o ajustes en trazados y condiciones operacionales de diferentes servicios zonales, con el fin de atender necesidades de la comunidad, satisfacer de manera eficiente la demanda de transporte en la ciudad, y reducir costos en el Sistema a partir de una optimización de los recursos.

Así, para el período de enero a octubre de 2022 se implementaron 466 cambios con todos los concesionarios del sistema, de los cuales predominan cambios de flota y trazado junto con la implementación de nuevos servicios, a partir de la optimización de la operación de varias rutas.

Por otra parte, en los últimos años se ha trabajado por implementar nuevas rutas cortas en el componente zonal, con vocación de conexión con el componente troncal, que adicionalmente brindan nueva cobertura o mejoran el servicio existente en puntos de la ciudad con presencia de transporte informal, con el propósito de captar demanda adicional.

Considerando lo anterior, la Entidad actualmente se encuentra enfocada en dos estrategias principales, con el fin de incrementar la demanda y mejorar los niveles de servicio de todo el Sistema, las cuales se enuncian a continuación, con sus principales objetivos:

1. Fortalecer la conexión del componente zonal con el troncal y competir al informal (tronco-alimentación).
 - Mejora de frecuencia y trazados de rutas.
 - Creación de nuevos servicios.
2. Reducción de paralelismo del componente zonal con el troncal.
 - Optimización de trazados de rutas paralelas, mejorando niveles de servicio y llevando demanda al componente troncal.

En el marco de estas estrategias, se han obtenido los siguientes resultados en 2022:

Por una parte, en cuanto a la mejora en la conexión con el componente troncal, se han implementado 19 rutas nuevas y ajustado 15 existentes, con lo cual se obtuvieron los siguientes logros:

- Flota producto de optimización: 254 vehículos
- Usuarios beneficiados: 97.260
- Mejora intervalo promedio en rutas modificadas: 1,5 min

- Intervalo prom. rutas nuevas: 8,6 min

En cuanto a la reducción del paralelismo de rutas zonales con el componente troncal, se han realizado 10 ajustes operacionales para optimizar trazados, con los siguientes logros:

- Flota liberada: 39 vehículos
- Usuarios beneficiados: 23.940
- Mejora intervalo promedio 5 min

Así mismo, en el componente troncal se están evaluando e implementando ajustes a los servicios, de tal forma que se disminuyan los tiempos de viaje y se optimice la utilización de la flota para mejorar los niveles de servicio.

En este orden de ideas, TRANSMILENIO S.A. vela constantemente por la sostenibilidad del Sistema desde la gestión de costos, así como por la implementación de proyectos que redundan en el ascenso tecnológico del Sistema, la actualización de la capacidad y en general, la mejora en la prestación del servicio, que a su vez se traduzcan en mayor demanda para el SITP y por ende redunden en una mitigación del déficit tarifario.

Finalmente, entre las estrategias adelantadas por TRANSMILENIO S.A. para mitigar el déficit tarifario se encuentran:

- Esfuerzos operacionales con el objetivo de recuperar y atraer nueva demanda al Sistema, tales como, el desmonte del SITP Provisional, con el fin de atraer nueva demanda y, por otra parte, una mayor cobertura en las diferentes zonas de la ciudad, lo que podría generar un impacto positivo en los ingresos del Sistema y mejorar la calidad del servicio para los usuarios. Este tipo de medidas se han enfocado en aumentar el recaudo del Sistema.
- Acciones de optimización operacional como las ya mencionadas, que se han venido tomando en los diferentes componentes del Sistema para adaptar la oferta a las actuales condiciones de demanda de la ciudad como, por ejemplo: reducción de oferta a partir de la ampliación del intervalo de los servicios y recortes de los trazados, suspensión temporal de servicios, recortes de horarios y operación por franjas horarias.
- Participación en el desarrollo de mesas de trabajo y análisis, entre el Distrito y el Gobierno Nacional, con el objetivo de buscar la cofinanciación del diferencial tarifario del Sistema y/o la flota.
- Gestiones presupuestales con el objetivo de incrementar el presupuesto disponible para cubrir el diferencial tarifario por la operación del Sistema.

2. ¿De qué manera la ausencia de demanda ocupa un papel importante en la generación de la actual crisis financiera por la cual atraviesan los concesionarios del SITP? ¿Cuáles son las estrategias que la Administración Distrital y Transmilenio S.A. planean llevar a cabo con el objeto de mitigar los principales factores que impiden la presencia de una mayor demanda del servicio?

Al respecto, debemos señalar que la demanda se ve reflejada directamente en la cantidad de pasajeros que utilizan el servicio de transporte público y, en este sentido, de existir un menor número de personas utilizando el servicio de transporte del SITP se traduce esto en una menor

cantidad de pasajeros transportados y remunerados a los concesionarios que perciben esta como una variable de remuneración.

Es preciso mencionar que en la matriz de riesgos de los contratos de la Fase III del SITP, el riesgo de demanda fue asignado a los concesionarios.

Es así como TRANSMILENIO S.A., como acción prioritaria, continúa con la optimización del componente zonal generando modificaciones en los servicios, que sean de utilidad para mejorar la eficiencia de los viajes para los usuarios y que disminuyan costos en el Sistema, buscando atraer una mayor demanda. En este contexto, dentro de la estrategia de optimización se revisan rutas con bajos indicadores, que se puedan atender con otras existentes, generando nuevos servicios que cumplan con las expectativas de eficiencia en la red zonal.

Igualmente, se sigue consolidando la conexión del componente zonal con el troncal a través de rutas cortas y eficientes, de tal manera que se den mejoras en los tiempos de desplazamiento de los usuarios y se continúe reduciendo el paralelismo del zonal con el troncal. Esto se logrará con la optimización del uso de la flota, a través de las modificaciones operacionales de rutas de menor eficiencia, para liberar vehículos que se puedan usar en rutas que generen mayor demanda para el Sistema.

Así mismo, en el componente troncal se está adelantando un proceso de diagnóstico y análisis de la oferta de servicios y la demanda de usuarios por cuenca o troncal, con el fin de proponer, evaluar e implementar acciones de mejora de tipo estructural. Con estas acciones se busca mejorar los tiempos de viaje de los usuarios, aliviar la saturación de la capacidad de las estaciones, mejorar las velocidades en los corredores troncales, realizar un uso más eficiente de la flota y mejorar la oferta.

Para lo anterior se adelantan acciones para hacer más atractivo el servicio para los usuarios, como son adecuación y/o ampliación de estaciones, ampliación de horario y/o de los días de operación servicios.

Una vez mencionado lo anterior, es importante resaltar y precisar que uno de los factores que impide tener una mayor demanda del servicio está relacionado con la problemática de la evasión del pago del pasaje en el Sistema.

Para la Administración Distrital y específicamente para TRANSMILENIO S.A. la evasión del pago es un fenómeno complejo y multicausal que genera consecuencias a nivel de percepción de seguridad, de convivencia ciudadana y de déficit económico que puede afectar la sostenibilidad financiera del Sistema. Así mismo, a nivel de accidentalidad vial, pues no solo el evasor pone en riesgo su vida en cada intento de “colarse” por las puertas de las estaciones, sino que también arriesga la vida de los conductores y usuarios.

Por esta razón, con el propósito de prevenir y controlar la evasión del pago del pasaje, TRANSMILENIO S.A. en condición de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, en cumplimiento del Plan de Desarrollo Distrital “*Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*” 2020-2024, cuenta con un Plan Estratégico Antievasión en los nueve portales y 140 estaciones del componente troncal y las acciones conjuntas con los

concesionarios de operación en el componente zonal del Sistema. El mencionado Plan se ha desplegado a través de cuatro líneas de acción:

1. **Prevención, cultura ciudadana, incidencia y corresponsabilidad:** realización de campañas de sensibilización, acciones pedagógicas y presencia de Gestores de Convivencia de TransMilenio; estrategias enfocadas en generar conciencia sobre los efectos nocivos de la evasión, fortalecimiento de la cultura ciudadana de usuarios para aumentar la apropiación por el Sistema y crear corresponsabilidad en su uso y cuidado.
2. **Monitoreo y caracterización de la evasión:** pretende hacer seguimiento no solo al fenómeno de evasión en el componente troncal, sino a las medidas implementadas para contrarrestar a los 'colados' y su impacto.
3. **Fortalecimiento de la infraestructura:** Desarrollo y modificaciones en barreras de control de acceso y puertas de ingreso, para lograr hacer frente al fenómeno de evasión, tanto en portales como en buses.
4. **Fiscalización:** acciones conjuntas con la Policía Nacional que permitan fortalecer las acciones preventivas y de control para contrarrestar delitos e infracciones que se presenten en el Sistema de Transporte Masivo, dándole prioridad a la problemática de evasión.

En la línea de Prevención, cultura ciudadana, incidencia y corresponsabilidad, en el año 2022 junto con la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte se está diseñando un Plan de Acción de Cultura Ciudadana para contrarrestar el fenómeno de la evasión, que propenda por un nuevo relacionamiento del Sistema con los usuarios, donde se ayude a fomentar su sentido de pertenencia por un sistema público de transporte que es patrimonio de todos los habitantes de Bogotá. En este plan de acción se incluyen:

- Refuerzo de presencia con el equipo en vía de Gestores de Convivencia adelantando acciones de prevención y sensibilización sobre la evasión del pago.
 - A 31 de octubre de 2022 se contaba con 192 Gestores gracias a quienes entre un 30% y un 50% de evasores del pago se devuelven a validar su pasaje.
- Desarrollo de una estrategia comunicativa que promueva la validación del pago.
- Trabajo con universidades y otros centros educativos. Articulación con la Asociación Colombiana de Universidades – ASCUN, con el fin de crear conciencia sobre los impactos de la evasión del pago y la prevención y pedagogía para prevenir esta problemática.
- Estrategia de corresponsabilidad institucional que busca dar ejemplo al ingresar con la respectiva validación, bajo la cual se pretende que todos los actores del Sistema y la Fuerza Pública hagan uso de los buses, portales y estaciones por medio de la tarjeta TuLlave.

- Despliegue del Festival Smart Films Versión 2022, que consiste en un festival de cine grabado con celulares, que permitió llegar a colectivos artísticos y culturales posicionando la temática sobre la importancia de la validación del pasaje, e igualmente, premió para este año una categoría donde se filmaron piezas audiovisuales enfocadas en el buen comportamiento en el Sistema y en la prevención de la evasión del pago.
- Estrategias interinstitucionales con Policía, Secretaría de Seguridad, Secretaría de Gobierno y Secretaría de Cultura.
- Implementación del Decreto 042 de 2022, que permite la subrogación de multas y el pago de pasajes evadidos para quienes tengan procesos pendientes por los numerales del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana frente a la evasión del pago, a través de actividades de Programa Comunitario, entre ellas la ofertada por TRANSMILENIO S.A. de “Ser Gestor de Convivencia TM Por Un Día” en estaciones del Sistema:
- Entre julio y octubre de 2022 se llevaron a cabo 9 jornadas de Programa Comunitario con la oferta de Ser Gestor de Convivencia por Un Día para evasores del pago del pasaje en el Sistema TransMilenio en años anteriores.
- Estas jornadas se han desarrollado los días miércoles en horarios am y pm desde el mes de julio de 2022 en estaciones del Sistema de manera simultánea.
- En el acumulado llevamos 124 infractores que han hecho labor de Programa Comunitario (trabajo social) en el Sistema y han podido subrogar sus multas.
- Los infractores han conocido de primera mano, junto a un integrante profesional del equipo territorial, la forma cómo funciona el Sistema y su aporte al desarrollo de la ciudad, también han abordado junto con nuestros Gestores de Convivencia a quienes intenten evadir el pago para sensibilizarlos de las consecuencias que esa actuación trae para la supervivencia del Sistema y para dar ejemplo de ahora en adelante.
- Terminan su actividad con el compromiso de no reincidir en esta conducta.
- Estrategia con Fundación Otero Liévano, que consiste en la sensibilización en portales y estaciones intermedias, empleando piezas hechas por niños (llevadas a formato de plegables y de tríptico) invitando a tener buenos comportamientos en el Sistema, especialmente la validación del pasaje.
- A partir de la pieza de volantes generada en el año 2021, se elaboró un tríptico para llevar en formato a gran escala este conjunto de mensajes y rotarlo por los portales del Sistema. En el 2022 se ha desplegado la estrategia en Portal Suba, Portal 80, Portal Sur, Portal 20 de Julio, Portal Tunal, Estación San Diego.

Bajo la línea de *Monitoreo y caracterización de la evasión*, para el año 2021 se logró la adquisición del diseño e implementación del software de inteligencia artificial y un paquete de 630 cámaras

iniciales para generar un sistema de monitoreo de la seguridad y de la problemática de colados en el componente troncal del Sistema.

Durante lo corrido del año 2022 se ha generado todo el proceso de alistamiento; entrega e instalación de las cámaras, diseño de los módulos del software, aprendizaje del sistema de inteligencia artificial con las cámaras existentes, calibración de las métricas y parámetros de calidad de los datos.

El reto para este último trimestre del año 2022 era la sumatoria de los elementos técnicos (1.119 cámaras adquiridas actualmente), tecnológicos (software de inteligencia artificial) y humanos (personal procesando, analizando datos y priorizando a partir de las estadísticas), para poder implementar el sistema de monitoreo denominado SIDEST -SISTEMA INTELIGENTE DE DETECCIÓN DE EVENTOS DE SEGURIDAD EN TRANSMILENIO, que servirá para detectar y contar todas personas que ingresan y salen de la estación o portal y los clasificará en “persona que evade el pago” y en “persona que valida su pasaje”, con lo cual se podrá iniciar un seguimiento permanente de eventos de seguridad y del fenómeno de evasión en un primer paquete de puntos del componente troncal del Sistema.

Se envía a modo de ejemplo la visualización que se está generando desde el SIDEST:



Fuente: Subgerencia Económica - TRANSMILENIO S.A.

En la actualidad, el Sistema está operando para 28 puntos (estaciones) de un total de 54 que hacen parte del primer paquete previsto, para un avance del 52%. Los puntos restantes dependen de la instalación, calibración y conectividad de las cámaras, procesos en los que ya se vienen adelantando acciones, de manera que en el año 2023 ya no solo la cifra oficial de porcentajes globales de evasión del componente troncal, sino desagregaciones por puntos específicos puedan extraerse directamente del SIDEST.

Por otra parte, en los últimos años TRANSMILENIO S.A. ha ido avanzando en el marco de la línea de trabajo de *Fortalecimiento de la Infraestructura*, en acciones que permitan mitigar la evasión del pago. Las más importantes se reseñan a continuación:

- Se adelantaron consultorías para evaluar los componentes de infraestructura actual a nivel de torniquetes y puertas, determinar la existencia en el mercado de Barreras de Control de Acceso (BCA) y puertas automáticas que pudieran servir para el Sistema, los usuarios, y para preparar pruebas piloto para identificar el impacto de elementos de puertas y BCA antievasión.
- El 24 de octubre de 2019 se adjudicó la Licitación LP-12-2019 para la adquisición de puertas para desarrollar el piloto en la estación Santa Lucía. En conjunto con Recaudo Bogotá S.A.S., se dio apertura el 24 de diciembre de 2019 a la estación Santa Lucía con nuevas Barreras de Control de Acceso Antievasión, tipo piso – techo y pasillo motorizado (para población con discapacidad) para desarrollar pruebas del comportamiento y el impacto de esta nueva infraestructura en la mitigación de la evasión.
- Como en el año 2020 se logró el desarrollo de los pilotos de Barreras de Control de Acceso tipo pasillo motorizado y piso techo (similares a las que se implementaron en TransMiCable), y de puertas antievasión en la estación Santa Lucía, en el año 2021 se revisaron los resultados y análisis de esos pilotos y sirvieron como insumo para tomar las decisiones gerenciales sobre cambios en infraestructura para las estaciones y portales existentes del componente troncal del Sistema, así como para las nuevas troncales en la ciudad.
- También en el año 2021 y luego de emitido el laudo arbitral del litigio con Recaudo Bogotá S.A.S., se iniciaron los diálogos para diseñar el plan de trabajo para el cambio de Barreras de Control de Acceso en puntos de Portales y Estaciones, críticos por evasión del pago.
- En suma, TRANSMILENIO S.A. adelantó entre los años 2020 y 2021, una prueba piloto en la Estación Santa Lucía que tenía por objeto la *“Adquisición de puertas automáticas deslizantes de dos y cuatro hojas y/o equipos complementarios para la implementación de pruebas piloto en una estación del sistema TransMilenio para hacer frente al fenómeno de la evasión,* a partir de la cual se hicieron los análisis respectivos y se estableció un estándar técnico que tuvo que ser revisado nuevamente, a la luz de la coyuntura generada por las jornadas de protesta y actos de vandalismo contra la infraestructura del Sistema, en el marco del Paro Nacional que se suscitó desde el 28 de abril del presente año, y que afectó fuertemente la infraestructura física del Sistema, particularmente las puertas, por lo que no se podía dejar de lado esta problemática para un proyecto de masificación de puertas en el Sistema TransMilenio, y ello llevó a que en la fase de planeación del proyecto del cambio de las puertas automáticas estructurado bajo la licitación LP-12-2021 se hicieran cambios en los materiales y otros aspectos que permitan minimizar los impactos y costos de arreglo, mantenimiento y / o reposición por actos vandálicos.
- En el mes de noviembre de 2022, se ha iniciado la instalación progresiva de las puertas automáticas de ascenso y descenso de pasajeros inicialmente en 24 estaciones

priorizadas por su condición crítica en aspectos de seguridad y evasión del pago, en desarrollo de los contratos adjudicados bajo la Licitación LP-12-2021.

- En el año 2022 se instaló el elemento denominado electroimán en todas las 274 Barreras de Control de Acceso (BCA de discapacidad) en funcionamiento actualmente, con el cual se ha mitigado la evasión masiva de personas que se venía realizando con solo empujar la banderola. Sin embargo, aún se sigue presentando este fenómeno en este tipo de BCA y en los torniquetes en general, siendo vulnerables a otras modalidades de evasión como por encima, por debajo o 2x1. Y en complemento se están desarrollando otros pilotos en aspectos técnicos y tecnológicos en las barreras regulares que existen actualmente en el Sistema.
- Como complemento, sobre las barreras perimetrales que han servido como una de las medidas para contrarrestar el fenómeno de los colados, especialmente en la modalidad por puertas de las estaciones, para este año se implementaron cinco nuevos puntos de barreras perimetrales, a saber: Comuneros, Bicentenario, Calle 26, Las Nieves, Calle 45, para un total actual de 52 puntos con este tipo de barreras, entendiendo también, que las soluciones en materia de evasión deben ser integrales y analizadas en conjunto con los temas de seguridad operacional, seguridad vial, seguridad ciudadana, entre otros.
- Desde TRANSMILENIO S.A. durante los últimos años se viene haciendo acompañamiento al Instituto de Desarrollo Urbano (nuevas troncales de Avenida 68 y Avenida Cali, Corredor Carrera 7ª, TransMiCable de San Cristóbal), a la Empresa Metro de Bogotá (Primera Línea del Metro), la Empresa Férrea Regional (estaciones y portal nuevos en el municipio de Soacha), sobre las estrategias para prevenir esta problemática, especialmente, para que se incorpore la infraestructura analizada y probada para mitigar la evasión del pago.
- En el año 2021 se avanzó para que más de 5.800 buses con aditamentos antievasión para mitigar modalidades por debajo y 2x1 de la flota comprometida en el otrosí estructural firmado en 2019 con los seis concesionarios de la Fase III del componente zonal del Sistema.

De otra parte, bajo la línea de trabajo de *Fiscalización*, para ayudar a controlar y sancionar a los ‘colados’, se trabaja con el personal uniformado que diariamente refuerza el control en las estaciones y portales, en el marco del convenio anual entre la Entidad como Ente Gestor y la Policía Nacional con el fin de *“Aunar esfuerzos entre TRANSMILENIO S.A. y la Policía Nacional – Policía Metropolitana de Bogotá, para fortalecer la seguridad y vigilancia de los usuarios del Sistema TransMilenio”*.

Es importante aclarar, que el número de policías dedicados a la seguridad y apoyar el control de problemáticas como la evasión en el Sistema podría ser mayor, y, que los auxiliares de Policía desarrollan actividades importantes de presencia y prevención, pero no tienen facultad para la imposición de comparendos según lo previsto en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

Por su parte, la Entidad en 2020, 2021 y hasta el 30 de septiembre de 2022 mantuvo algunos servicios de vigilancia y seguridad privada sin armas para la estrategia de contención y disuasión de evasores de pago, en los portales del componente troncal, siempre en actitud colaborativa con los demás *Agentes del Sistema*, actuando en conjunto y sin incurrir en las funciones propias legal y constitucionalmente atribuidas a la Policía Nacional.

Sin embargo, dados los altos costos de este tipo de servicios, desde julio de 2022, se viene migrando progresivamente hacia la implementación del nuevo cuerpo de equipo en vía, denominado Reguladores de Evasión (a 31 de octubre de 2022 se contaba con 357 Reguladores), quienes están en zonas de torniquetes y puertas de portales y estaciones más críticos del Sistema, desarrollando acciones de disuasión y contención frente a quienes pretenden evadir el pago del pasaje, y acompañando las acciones de fiscalización, control y sanción que, por la normatividad nacional vigente, están únicamente en cabeza de la Policía Nacional.

Es importante indicar que, gracias a la intervención del equipo en vía con los Gestores de Convivencia y los Reguladores de Evasión, se están teniendo variaciones positivas en 35 estaciones y se están recuperando diariamente 309 millones de pesos, aproximadamente, por cuenta del incremento de validaciones con la prevención, contención y disuasión de evasores del pago.

3. **¿A cuánto ascienden las pérdidas obtenidas por los concesionarios del SITP en el año 2020, 2021 y lo corrido del 2022? De haber aumentado en comparación con aquellas del año anterior (2019) ¿Cuáles son las causas identificadas que influyeron en dicho aumento?, de haber sido menores ¿Cuáles son las causas atribuibles a dicha reducción?**

Como se señaló en la respuesta brindada frente al numeral 1, con relación al déficit (pérdidas) obtenidas por los concesionarios se precisan los siguientes puntos:

Concepto	2019	2020	2021	2022-6
Utilidades del ejercicio - De los concesionarios que presentaron utilidades	\$ 113.350	\$ 193.985	\$ 180.203	\$ 161.855
Pérdidas del ejercicio - De los concesionarios que presentaron pérdidas	-\$ 16.171	-\$ 29.928	-\$ 74.267	-\$ 86.294
Resultado neto de todos los concesionarios	\$ 97.179	\$ 164.057	\$ 105.936	\$ 75.561

Cifras expresadas en millones de pesos

Fuente: Subgerencia Económica – TRANSMILENIO S.A.

* Para el año 2019 se incluyen diecinueve (19) concesionarios, para el año 2020 se incluyen treinta y un (31) concesionarios, para el año 2021 se incluyen cuarenta (40) concesionarios, para el año 2022 se incluyen cuarenta (40) concesionarios.

Las causas identificadas de estas pérdidas son:

1. Niveles elevados de costos de mantenimiento.

2. Efectos generados por la pandemia Covid-19, al tener disminución de ingresos por concepto de remuneración por pasajero, consecuencia de las medidas generadas para el manejo de la pandemia.
3. En algunos concesionarios (Fase V) generan pérdidas por estar en etapa preoperativa. En dicha etapa los concesionarios incurren en costos y no tienen remuneración hasta tanto se inicie la operación.

Es importante precisar y tener en cuenta que todos los años (2019, 2020, 2021 y 2022) tienen un número diferente de concesionarios, así como concesionarios que se encuentran en fase preoperativa donde no se generan ingresos, pero si gastos y costos, por lo que no es recomendable realizar un análisis global sino de forma individual.

4. ¿Qué planes y/o estrategias tiene la Administración Distrital y Transmilenio S.A. para reducir la actual crisis económica padecida por los concesionarios del SITP en el corto, mediano y largo plazo?

Con el fin de brindar respuesta a este numeral, es pertinente remitirse a las respuestas brindadas en los numerales 1 y 2. Así mismo, en lo referente a la administración de los diferentes factores que puedan llegar o no a afectar la situación financiera de los concesionarios, se hace preciso aclarar que todos los procesos licitatorios y de contratación que se han adelantado, han tenido como uno de sus principales objetivos la selección de un contratista con los conocimientos adecuados para el manejo y administración del negocio concesionado; incluyendo esto la gestión de los riesgos propios de cada contrato.

Lo anterior implica que cada una de las empresas concesionarias, encargadas de la ejecución de los contratos de concesión, tiene dentro de sus obligaciones la gestión de los riesgos relacionados con su ejecución basándose en su conocimiento propio y su capacidad de gestión.

En lo concerniente al riesgo de demanda, cabe mencionar y reiterar que en la matriz de riesgos de los contratos de la Fase III del SITP, dicho riesgo fue asignado a los concesionarios.

5. Con el objetivo de superar la crisis de manera definitiva ¿Qué acciones estratégicas que involucren al Gobierno Nacional se planean gestionar y/o llevar a cabo por parte de la Administración Distrital y Transmilenio S.A.?

Se considera que, dentro de las estrategias que se podrían considerar -y ser objeto de cofinanciación- podría referirse al costo de inversión del vehículo; lo anterior dado que, la Nación ya financia material rodante en otros modos de transporte como el metro. Así mismo, se propone cofinanciar la infraestructura de patios y soporte que se hacen necesarios para la operación del Sistema. La obtención de financiación de ambos casos podría reducir la tarifa técnica y su brecha frente a la tarifa de los usuarios, disminuyendo el diferencial que actualmente cubre el Distrito.

De igual forma, ante la situación actual que se vive a nivel mundial de afectación en los diferentes sistemas de transporte, se considera pertinente cofinanciar parte del diferencial tarifario operacional que se genera en el Sistema.

Así las cosas, respecto a las diferentes estrategias que pueda implementar el Gobierno Nacional, en lo posible se debería procurar por la búsqueda de fuentes alternativas de financiación que

garanticen recursos a lo largo del tiempo, para que en cada vigencia se cuente con apoyo para lograr la prestación del servicio esencial de transporte público.

En este mismo sentido, ante las crecientes normatividades en materia ambiental que promueven el ascenso tecnológico de la flota en los Sistemas de Transporte Masivo, se considera pertinente establecer una fuente de financiación que reconozca los mayores costos por dicho ascenso priorizando otros medios de transporte y/o sectores con mayor participación en la contaminación del aire.

Es importante precisar que en este punto se brinda respuesta desde el punto de vista del déficit del Sistema, y por ende, el manejo y acción sobre el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET.

6. ¿De qué manera la demora en el desmonte del SITP Provisional influye en la actual crisis financiera por la cual atraviesan los concesionarios del SITP?

Al respecto debemos precisar que no se puede afirmar que el SITP provisional haya influido en la situación financiera de los concesionarios del SITP, dado que fue ideado como un esquema que atendía zonas donde el SITP no llegaba, y a su vez, complementaba el servicio en algunas zonas en donde los concesionarios que prestaban el servicio de transporte en la ciudad en ese momento no lo hacían.

Por otro lado, TRANSMILENIO S.A., como parte contratante, en todo momento realizó los pagos a los concesionarios según lo pactado contractualmente, es decir, en todo momento y de forma oportuna el Ente Gestor remuneró a los concesionarios los vehículos dispuestos para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, los kilómetros programados y efectivamente recorridos y los pasajeros transportados, todo esto en el marco de cada uno de los contratos de concesión.

7. ¿Cuál es el monto aproximado que le cuesta al SITP el número de colados en el Sistema anualmente?

Como antecedente, se recuerda que en 2018 TRANSMILENIO S.A. contrató un estudio con la Universidad Nacional de Colombia, que tenía por objetivo específico estimar el porcentaje de ingresos no válidos en el componente troncal de TransMilenio en una semana típica, esto es, aquella en donde hay movimiento regular de trabajadores y estudiantes.

El resultado primordial del estudio fue contar con la línea base de evasión entre el año 2018 y el año 2019, porcentaje de evasión global del componente troncal del Sistema, que fue estimado en quince punto treinta y seis por ciento (15.36%). Con base en dicho resultado según los cálculos hechos con el equipo técnico – estadístico de TRANSMILENIO S.A., con base en la tarifa técnica de \$2.129 (al mes de marzo de 2019), el número aproximado de evasores al año era de 104.349.614, lo que representaba una pérdida anual de \$ 222.937.893.376.

Adicionalmente, para tener una aproximación del fenómeno en época de post-pandemia, la Entidad realizó unas mediciones propias para monitorear el fenómeno de la evasión a través de una metodología que adapta el diseño estadístico implementado por la Universidad Nacional en 2018 y que incluye la recolección de información directa en las estaciones y portales a través de distintos equipos territoriales.

Durante el 2022, el operativo de campo para la recolección de información se desarrolló durante los meses de marzo y abril, de ahí que los resultados corresponden a una fotografía para ese preciso momento. Según estas mediciones se estima que la tasa de evasión en el componente troncal para el periodo 2022-I Semestre se encontraba en el 29,66% global. Por lo tanto, los costos estimados de la evasión se ubicaban para ese primer semestre de este año, en \$10 mil millones semanales para el Sistema Troncal.

8. ¿Qué acciones estratégicas el Distrito y Transmilenio S.A. han interpuesto y se planean llevar a cabo con el fin de mitigar -reducir dicho déficit? Sírvase suministrar, de manera consolidada y con cifras concretas, la información relacionada.

Teniendo en cuenta la respuesta brindada en el numeral 2, es importante reiterar y adicionar que para la Administración Distrital y específicamente para TRANSMILENIO S.A. la evasión y la elusión del pago se comprenden como fenómenos de tipo multicausal, endémicos, de análisis complejo, de abordaje múltiple y de impacto pluridimensional, que generan consecuencias a niveles de percepción de seguridad, convivencia ciudadana, accidentalidad vial, obviamente déficit económico que afecta la sostenibilidad financiera del Sistema, e igualmente genera malestar en los usuarios que hacen correcto uso del Sistema y en los ciudadanos preocupados por la ciudad, como ustedes.

Por esta razón, con el propósito de prevenir y controlar la evasión del pago del pasaje, TRANSMILENIO S.A. en condición de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, en cumplimiento del Plan de Desarrollo Distrital “*Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*” 2020-2024, cuenta con un Plan Estratégico Anti –Evasión en los nueve (9) portales y las ciento cuarenta (140) estaciones del componente troncal y las acciones conjuntas con los concesionarios de operación en el componente zonal del Sistema. El Plan Anti – Evasión se ha desplegado a través de cuatro (4) líneas de acción:

1. Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad
2. Monitoreo y caracterización de la evasión
3. Fortalecimiento de la Infraestructura
4. Fiscalización

En materia de Prevención, Cultura Ciudadana, Incidencia y Corresponsabilidad, en el año 2022 junto con la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte se diseñó una primera fase de un Plan de Acción de Cultura Ciudadana para contrarrestar el fenómeno de la evasión, que propenda por un nuevo relacionamiento del Sistema con los usuarios, donde se ayude a fomentar su sentido de pertenencia por un sistema público de transporte que es patrimonio de todos los habitantes de Bogotá. En este plan de acción se incluyen entre otras, estas acciones:

- Refuerzo de presencia con el Equipo en vía de Gestores de Convivencia de TM adelantando acciones de prevención y sensibilización sobre la evasión del pago.
- Desarrollo de una estrategia comunicativa que promueva la validación del pago.

- Trabajo con Universidades y otros centros educativos. Articulación con la Asociación Colombiana de Universidades - ASCUN.
- Implementación del Decreto 042 de 2022, que permite la subrogación de multas y el pago de pasajes evadidos para quienes tengan procesos pendientes por los numerales del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana frente a la evasión del pago, a través de actividades de Programa Comunitario, entre ellas la que se está desarrollando de ser Gestor de Convivencia TM Por Un Día en estaciones del Sistema, a través de trabajo social.
- Estrategia con Fundación Otero Liévano, que consiste en la sensibilización en portales y estaciones intermedias, empleando piezas hechas por niños (llevadas a formato de plegables y de tríptico) invitando a tener buenos comportamientos en el Sistema, especialmente la validación del pasaje.

Dentro de la línea de Monitoreo y Caracterización, se está implementando el sistema de monitoreo denominado SIDEST - SISTEMA INTELIGENTE DE DETECCIÓN DE EVENTOS DE SEGURIDAD EN TRANSMILENIO, que servirá para detectar y contar todas personas que ingresan y salen de la estación o portal y los clasificará en “persona que evade el pago” y en “persona que valida su pasaje”. El primer paquete de monitoreo contempla la implementación en 54 puntos.

En el marco de la línea de Fortalecimiento de la Infraestructura, a corto plazo se instaló el elemento denominado electroimán en todas las Barreras de Control de Acceso (BCA de discapacidad), con lo cual se ha mitigado la evasión masiva de personas que se venía realizando con solo empujar la banderola. Sin embargo, aún se sigue presentando este fenómeno en este tipo de BCA y en los torniquetes en general, siendo vulnerables a otras modalidades de evasión como por encima, por debajo o 2x1. Y en complemento se están desarrollando otros pilotos en aspectos técnicos y tecnológicos en las barreras regulares que existen actualmente en el Sistema.

A mediano plazo se está estructurando el proyecto de cambio de Barreras de Control de Acceso que son el punto más vulnerable en la evasión según las mediciones hechas. En un trabajo conjunto con el equipo del concesionario de recaudo, Recaudo Bogotá S.A.S, como corresponsable en la mitigación del fenómeno de la evasión, desde el punto de vista técnico y tecnológico en las zonas dispuestas para el ingreso a portales y estaciones del Sistema, es decir en los torniquetes de acceso. Para el caso de las Barreras de Control de Acceso para personas con discapacidad se tiene previsto el cambio por Barreras tipo pasillo motorizado, muy similares a las que ya vienen funcionando en el TransMiCable de Ciudad Bolívar y en la estación Santa Lucía.

Ahora bien, es importante resaltar que la implementación de estos cambios dependerá de la viabilidad técnica y financiera del proyecto, teniendo en cuenta las cotizaciones y ofertas por parte de proveedores de este tipo de infraestructura, acciones que desde TRANSMILENIO S.A. se vienen adelantando con el equipo de Recaudo Bogotá S.A.S.

En suma, TRANSMILENIO S.A. adelantó entre los años 2020 y 2021, una prueba piloto en la Estación Santa Lucía que tenía por objeto la “*Adquisición de puertas automáticas deslizantes de*

dos y cuatro hojas y/o equipos complementarios para la implementación de pruebas piloto en una estación del sistema TransMilenio para hacer frente al fenómeno de la evasión”.

A partir de dicha prueba piloto, se hicieron los análisis respectivos y se estableció un estándar técnico que tuvo que ser revisado nuevamente, a la luz de la coyuntura generada por las jornadas de protesta y actos de vandalismo contra la infraestructura del Sistema, en el marco del Paro Nacional que se suscitó desde el 28 de abril del presente año, y que como hecho notorio afectó fuertemente la infraestructura física del Sistema, particularmente de las puertas, por lo que no se podía dejar de lado esta problemática para un proyecto de masificación de puertas en el Sistema TransMilenio, y ello llevó a que en la fase de planeación del proyecto del cambio de las puertas automáticas estructurado bajo la licitación LP-12-2021 se hicieran cambios en los materiales y otros aspectos que permitan minimizar los impactos y costos de arreglo, y/o reposición por actos vandálicos.

Desde el mes de noviembre de 2022, se inició la instalación de las puertas automáticas de ascenso y descenso de pasajeros en un cronograma inicial para 24 estaciones priorizadas por su condición crítica en aspectos de seguridad y evasión del pago, en desarrollo de los contratos adjudicados bajo la Licitación LP-12-2021.

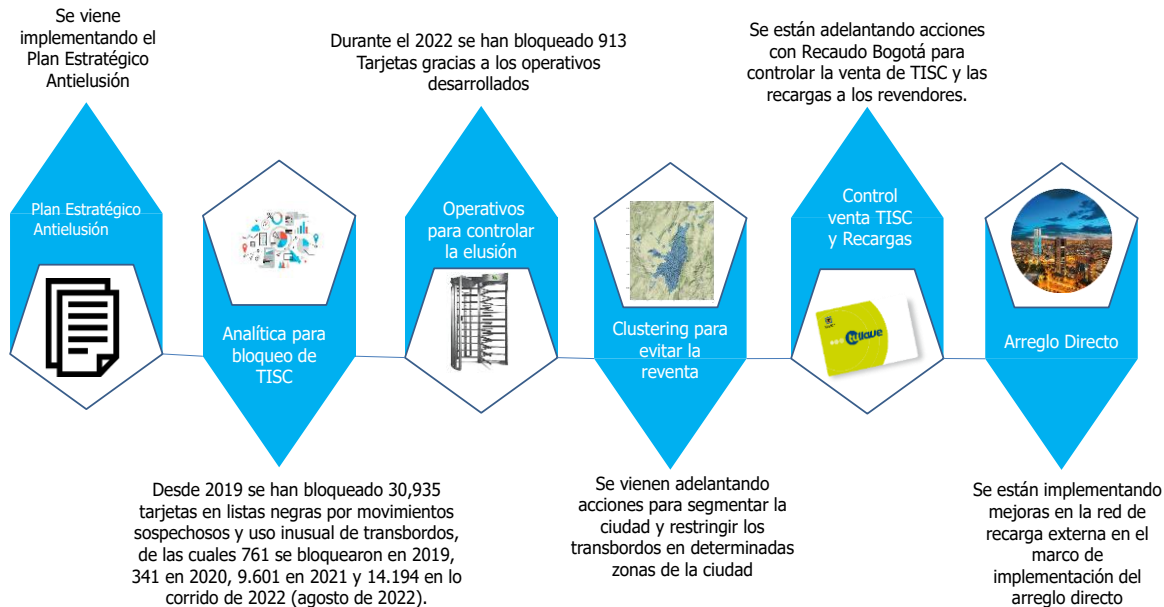
A mediano plazo y según el presupuesto disponible se espera ampliar la cobertura de este proyecto hacia las demás estaciones del Sistema. Bajo la última línea de trabajo de Fiscalización, desde julio de 2022, se viene implementando el nuevo cuerpo de equipo en vía, denominado *Reguladores de Evasión*, quienes están en zonas de torniquetes y puertas de los puntos de portales y estaciones más críticos del Sistema, desarrollando acciones de disuasión y contención frente a quienes pretenden evadir el pago del pasaje. Así mismo, acompañan las acciones de fiscalización, control y sanción que, por la normatividad nacional vigente, están únicamente en cabeza de la Policía Nacional.

Adicionalmente se firmó el Convenio 1296 de 2022 con la Secretaría Distrital de Gobierno, mediante el cual se comparte información sobre evasores reincidentes en esta conducta para aplicar el Manual del Usuario del Sistema TransMilenio, con el fin de suspender o retirar beneficios a los que estos evasores sean actualmente acreedores en las tarjetas de acceso al Sistema.

Para controlar la elusión en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá se han implementado las siguientes estrategias:

- a) Implementación del plan estratégico anti-elusión.
- b) Utilización de analítica de datos para el bloqueo de TISC que se identifican con usos atípicos.
- c) Desarrollo de operativos con las autoridades competentes para controlar la elusión.
- d) Estructuración de un proyecto para segmentar la ciudad y evitar los transbordos en zonas geográficas pequeñas.
- e) Control sobre los puntos de recarga y ventas de Tarjetas Inteligentes Sin Contacto (TISC) en los puntos que se identifican que utilizan los revendedores.
- f) Mejoras en la red de recarga externa para combatir la elusión en el Sistema.

Acciones adelantadas anti elusión



Fuente: TRANSMILENIO S.A.

9. Señale a cuánto asciende el presupuesto asignado al Fondo de Estabilización Tarifaria a la fecha y cuáles son Fuentes de Financiación

Al respecto, nos permitimos informar que el presupuesto asignado a la fecha para el Fondo de Estabilización Tarifaria - FET es de DOS BILLONES CIENTO CINCO MIL MILLONES DE PESOS MONEDA LEGAL (\$2.105.000.000.000). Es importante precisar que, respecto a las fuentes de financiación, es un tema de competencia de la Secretaría Distrital de Hacienda - SDH.

Cordial saludo,

Firmado Electrónicamente
*01/12/2022 16:04:04
Por: **ORLANDO SANTIAGO**
CELY

ORLANDO SANTIAGO CELY
Gerente General
TRANSMILENIO. S.A.

Elaboró: José Luis Manjarrés/ Lilian Guevara/ Luisa Arciniegas Rafael Valdez/ Mario Gómez/ Karen Torres/ Anna Konstantinovskaya/ Karen Torres/ Anna Konstantinovskaya - Subgerencia Económica
Alejandro Machado/ Edna Rodríguez - Subgerencia Técnica y de Servicios
Kristell Quiroga/ Paola Martínez - Dirección Técnica de Seguridad

Aprobó: Catalina Villa Doutreligne - Subgerente Económica
Felipe Ortiz Rubiano - Subgerente Técnico y de Servicios
Luz Janeth Forero - Directora Técnica de Seguridad

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.

R-DA-005 Enero de 2016

Página 16 de 16