

INFORME ANUAL AL CONFIS DISTRITAL

DESEMPEÑO FINANCIERO, CONTABLE Y PRESUPUESTAL DEL FET.

SUBGERENCIA ECONÓMICA

VIGENCIA 2021

1. INTRODUCCIÓN

Con ocasión de la modificación del Decreto 383 de 2019, artículo quinto modificado y regulado por medio del decreto 686 de 2019, donde dispone de seis compromisos para la Secretaría Distrital de Movilidad, y que en el parágrafo 3 dispone: *“Las funciones establecidas en los numerales 4, 5 y 6 serán responsabilidad de Transmilenio S.A., desde la entrada en vigor del presente Decreto y hasta el 31 de diciembre de 2022, a partir del 1 de enero de 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad asumir dichas funciones.”*, se hace la presentación de este informe.

De acuerdo con la planeación para el periodo de 1 enero de 2021 a 31 de diciembre de 2021, en la que el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal CONFIS, mediante la Resolución No 016 del 29 de octubre de 2020 y publicada en el Registro Distrital No 6953 del 03 de noviembre de 2020, aprobó el Presupuesto de Rentas, Ingresos y de Gastos e Inversiones de TRANSMILENIO S.A., para la vigencia fiscal 2021, con lo cual consecuentemente la empresa estableció el presupuesto ingresos y gastos en la Resolución 811-20 del 21 de diciembre de 2020, la cual fue modificada por medio de la Resolución 10 con fecha del 07 de enero de 2021.

2. Proyección Recursos Recibidos

Con las proyecciones realizadas en el año 2020 para ser presupuestas en el año 2021, que para lo cual se envió documento denominado “Estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria”, documento que fue presentado a la Secretaria de Movilidad, el cual soportaba y argumentaba las diferentes variables técnicas y componentes de costo contemplados para la vigencia 2021 y que por solicitud de la Secretaria Distrital de Movilidad al documento mencionado, se tuvo que presentar tres escenarios de actualización tarifaria que tuvieran en cuenta la capacidad de pago de los usuarios en los términos del Decreto 309 de 2009. Así las cosas, se evaluó cada escenario (1, 2 y 3) con el impacto económico actualizando la tarifa usuario para todas las poblaciones en función de la actualización de las tarifas de remuneración de los agentes, el impacto económico de no aumentar la tarifa a ningún usuario del Sistema y el impacto económico de no aumentar la tarifa a ningún usuario de las poblaciones vulnerables (Sisbén y Adulto Mayor) pero si a las poblaciones generales del SITP, escenarios que se determinaron de la siguiente forma:

- Escenario 1: modelo de transporte 100% de la demanda, a partir de las demandas proyectadas usando como base el año 2019.
- Escenario 2: modelo de transporte con afectación en la demanda por el Covid-19, a partir de las demandas registradas hasta agosto de 2020 y la proyección de estas por modelos de regresión lineal.
- Escenario 3: modelo de transporte con afectación en la demanda por el Covid-19 y restricción en la capacidad del Sistema del 50% durante todo el año 2021.

Con lo anterior expuesto, la Subgerencia Económica, presentó junto con los escenarios las proyecciones al Fondo de Estabilización Tarifaria - FET y que al final dieron como favorable el escenario 1, el cual se muestra a continuación con proyección a 10 años:

Tabla 1. Proyecciones FET Escenario de Demanda 1

Componente	2021	2022	2023	2024	2025
Fondo Estabilidad Tarifaria - FET	(\$1.250.983)	(\$1.168.178)	(\$805.467)	(\$962.999)	(\$1.044.984)
	2026	2027	2028	2029	2030
	(\$1.105.225)	(\$1.142.458)	(\$1.357.067)	(\$1.309.440)	(\$1.322.562)

Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica

Para el escenario de demanda 1, Tabla 1, se presentó con los resultados del escenario tarifario sin incremento de tarifas para ningún usuario del SITP conforme los supuestos y evolución proyectada de las tarifas para este escenario en el periodo 2021-2030. Este escenario fue aprobado y estimado por meses para la vigencia 2021 de la siguiente forma:

Tabla 2. Recursos Iniciales Aprobados Fondo de Estabilización Tarifaria

MES	Aprobado Año 2021
ENERO	\$ 90,237,000,000
FEBRERO	\$ 86,029,000,000
MARZO	\$ 83,656,000,000
ABRIL	\$ 100,133,000,000
MAYO	\$ 89,318,000,000
JUNIO	\$ 95,094,000,000
JULIO	\$ 92,974,000,000
AGOSTO	\$ 98,713,000,000
SEPTIEMBRE	\$ 108,069,000,000
OCTUBRE	\$ 124,695,000,000
NOVIEMBRE	\$ 144,078,000,000
DICIEMBRE	\$ 137,986,000,000
TOTAL	\$ 1,250,983,000,000

3. Comportamiento de los Ingresos y Costos del Sistema

Teniendo en cuenta que la emergencia sanitaria como consecuencia de los efectos del Covid-19 continuó y que los sistemas de transporte masivo siguieron siendo afectados, el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá y su sistema de recaudo no fue la excepción. El SITP continuó con datos históricos que en comparación con el año anterior con inicio de pandemia mejoraron notablemente, pero con referencia a periodos previos a marzo de 2020, no fueron tan positivos; la razón puede obedecer a múltiples factores como: el ingreso paulatino en varios sectores de la economía, cambio por parte de los usuarios en sus costumbres en cuanto a su modo de transporte, implementación de modelos de teletrabajo y trabajo en casa, etc., y a esto se sumó que desde finales de abril, inició el paro nacional y finalizó sobre la segunda semana de junio, periodo en el que existieron restricciones de movilidad, cierres del sistema en algunos lugares por tiempos limitados, cierres anticipados a los horarios normales de operación, medidas todas producto de manifestaciones y alteraciones del orden público, tanto en el componente troncal como zonal y al igual que en el año anterior su planeación y programación de recursos, fue alterada en razón a lo anteriormente expuesto.

Ilustración 1. Validaciones Troncal y Zonal



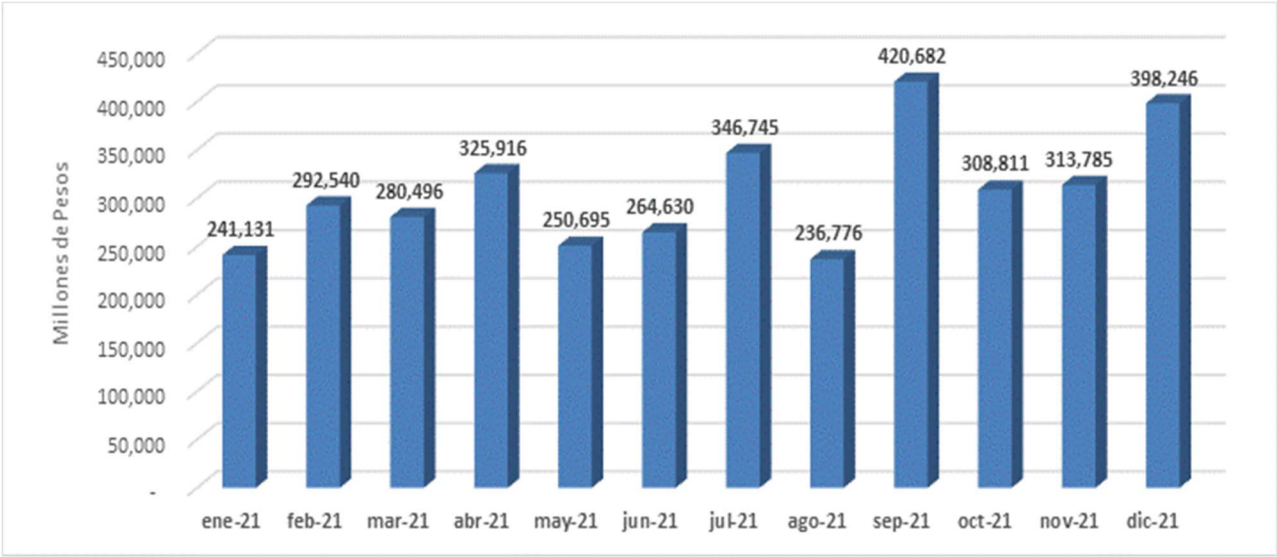
Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica

Ilustración 2. Comparación Validaciones Sistema 2018-2021



Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica

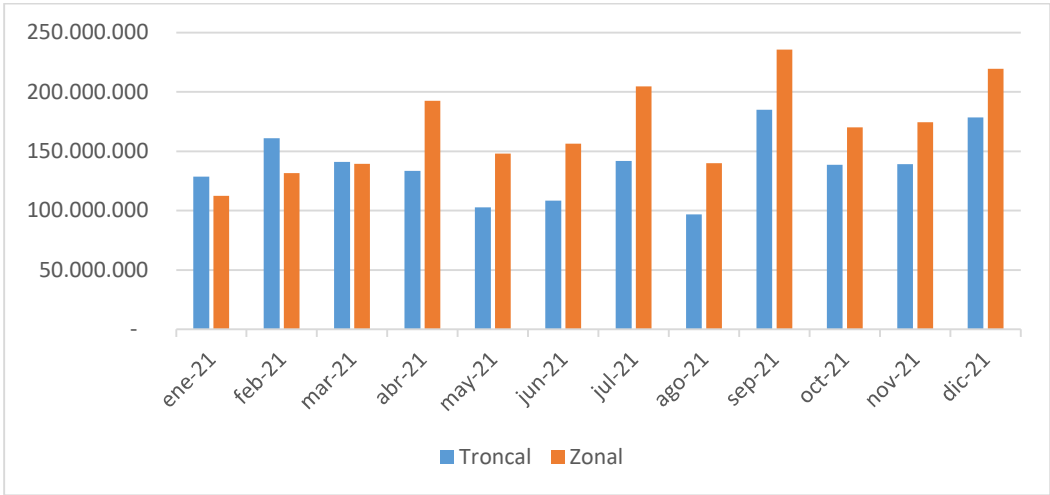
Ilustración 3. Costos del Sistema



Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica

En el año 2021, se realizaron diferentes procesos de optimización de trazados, franjas de demanda, horarios de rutas, de los servicios de transporte que estaban ofertados para cada fecha, en búsqueda de la disminución de los costos, manteniendo un servicio óptimo con la satisfacción acostumbrada y la disponibilidad de la oferta de transporte requerida para cada horario y sector de la ciudad. Lo anterior fue socializado con la Secretaría de Hacienda Distrital en el oficio 2021-EE00560.

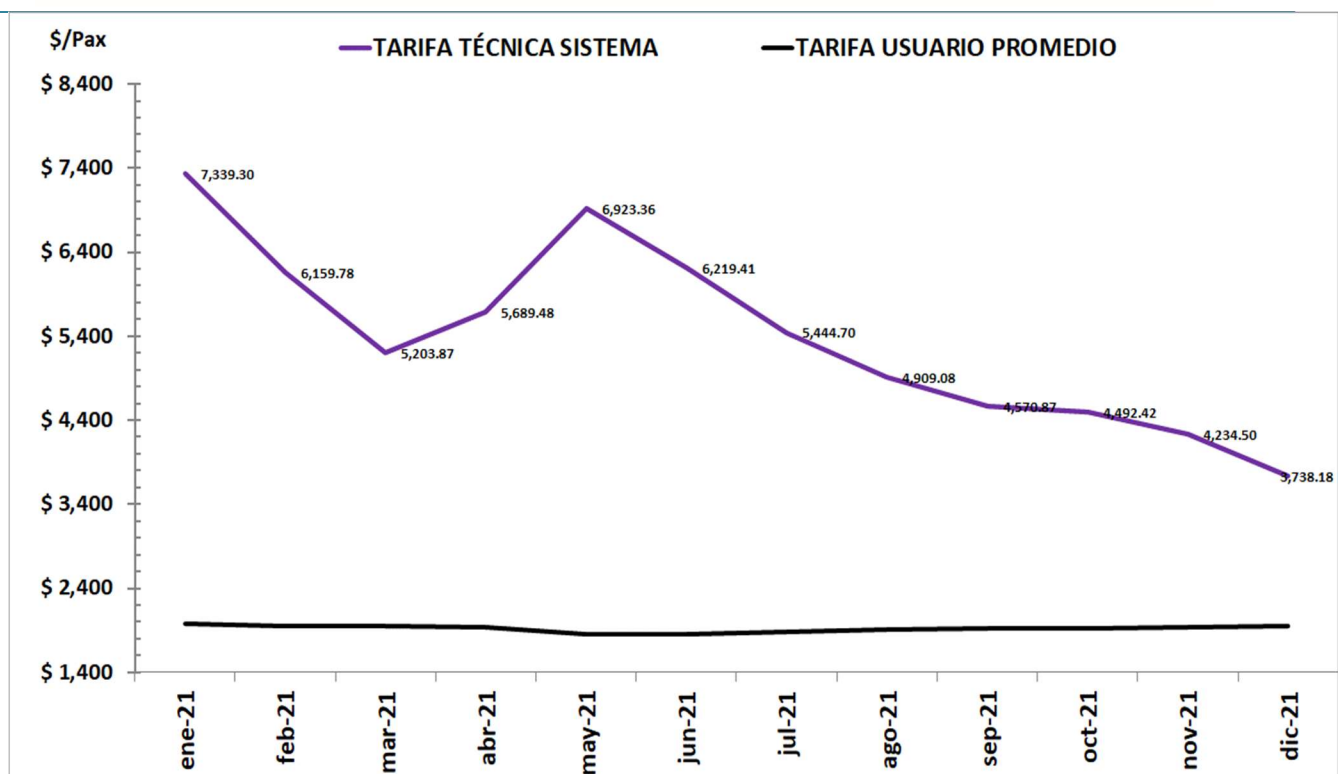
Ilustración 4. Costos del Sistema por Componente



Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica

Otro factor que tuvo incidencia dentro de los costos correspondió a la entrada en operación de las nuevas unidades funcionales, contratos que fueron adjudicados en la vigencia 2019 y que estaban previstos para apoyar el servicio de las zonas Usme, Fontibón y Suba. Proceso que se desarrolló desde Diciembre de 2020 a Enero 2021, para las unidades 2, 4, 5, 14 y para septiembre las unidades funcionales 10 y 16.

Ilustración 5. Tarifa Técnica Vs Tarifa Usuario Promedio



Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica

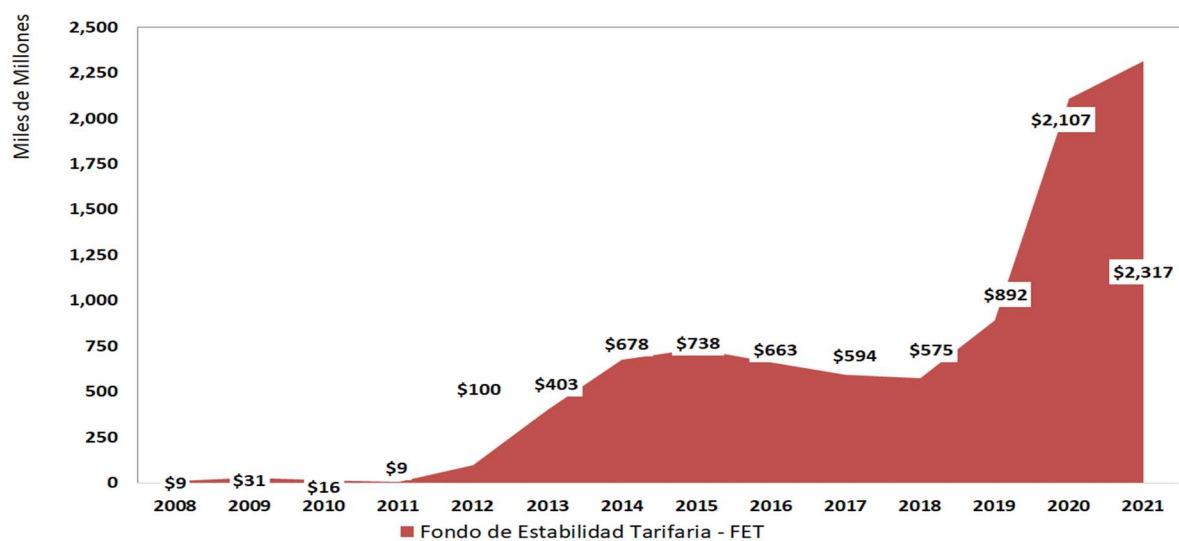
Unas de las características más representativas para este periodo, es la tarifa técnica que inicia con el nuevo año (2021) y que para el mes de enero estuvo sobre los \$7.339, que pudo considerase normal puesto para este mes se acrecentaron los costos debido a la entrada en operación de la nuevas unidades funcionales y la reducción en validaciones por la estacionalidad producto del periodo de vacaciones, con lo cual el ingreso se reduce y esto hace que la tarifa se incremente; con el pasar de los dos siguientes meses la tarifa técnica disminuye y hasta el mes de marzo, en abril se incrementa a \$5.689 frente al mes anterior que fue de \$5.203, en razón al periodo de semana santa que normalmente disminuye ingreso por recaudo; desde la última semana de abril y hasta mayo crece la tarifa nuevamente con el antecedente del paro nacional que tuvo efectos hasta mediados de junio. Desde este punto, hasta finalizar el año la tarifa técnica sigue disminuyendo por los diferentes desmontes de restricciones y acceso a todo los sectores de comercio sin horario y/o otra características que venía aquejando a la población en Bogotá .

4. Comportamiento del FET

Los ingresos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Bogotá, provienen de los recaudos por la tarifa pagada por los usuarios, más las transferencias necesarias para la

complementación de los pagos a los agentes del Sistema, mientras que los egresos del Sistema corresponden a lo que cuesta la prestación del servicio de transporte, que para la vigencia 2021, los ingresos fueron menores a los costos y por esta razón se generó un diferencial tarifario, no con la misma magnitud que el año anterior; la diferencia fue cubierta con recursos del Distrito Capital, a través de la Secretaría Distrital de Hacienda, que alimentó el Fondo de Estabilización Tarifaria [en adelante “FET”].

Gráfica 6. Evolución Diferencial Tarifario



De acuerdo con los diferentes análisis delcomportamiento de demanda, la Sugerencia Económica en oficio de radicado TRANSMILENIO S.A. No 2020EE12467, expuso la situación que se estabapresentando sobre la base delMarco Fiscal aprobado se observaba que la contingencia había continuado y que con el paro se había acrecentado el déficit, y los recursos no serían suficientes para cubrir el diferencial tarifario del año 2021, ni del año 2022 al 2031. Los montos del diferencial tarifario estarían entre los límites superior e inferior presentados, dependiendo del comportamiento de la demanda, las medidas de orden nacional y distrital que se tomaran para la gestión del COVID 19 con relación con el aislamiento, restricciones a la libre circulación y restricciones de ocupación máxima en los sistemas de transporte público, concluyendo con la determinación de solicitar una adición importante de recursos para cubrir el diferencial tarifario desde inicios de Julio de 2021 a Diciembre de 2021.

Proceso que tuvo que realizarse como proyecto de acuerdo donde pasaría por diferentes debates y secciones en el Concejo de Bogotá y concluyendo con la aprobación por parte del mismo a mediados de agosto, con el denominado Proyecto de Acuerdo 265 de 2021, o bien llamado Plan de Rescate Social y Económico, que para el sistema transporte estaba proyectado por \$1,1 billones.

A continuación, se puede observar en la siguiente tabla el presupuesto inicialmente proyectado y lo que realmente se terminó ejecutando a través del Patrimonio Autónomo en la vigencia del 2021:

Tabla 1. Fondo Estabilización Tarifaria proyección y ejecución mensual

FONDO ESTABILIZACIÓN TARIFARIA			
MES	Proyección Inicial	Ejecución	Déficit Adicional Requerido
ENERO	\$ 90,237,000,000	\$ 174,471,567,776	-\$ 84,234,567,776
FEBRERO	\$ 86,029,000,000	\$ 200,092,974,067	-\$ 114,063,974,067
MARZO	\$ 83,656,000,000	\$ 177,137,161,735	-\$ 93,481,161,735
ABRIL	\$ 100,133,000,000	\$ 217,622,330,947	-\$ 117,489,330,947
MAYO	\$ 89,318,000,000	\$ 185,068,365,329	-\$ 95,750,365,329
JUNIO	\$ 95,094,000,000	\$ 187,134,581,251	-\$ 92,040,581,251
JULIO	\$ 92,974,000,000	\$ 228,585,892,410	-\$ 135,611,892,410
AGOSTO	\$ 98,713,000,000	\$ 125,538,218,123	-\$ 26,825,218,123
SEPTIEMBRE	\$ 108,069,000,000	\$ 263,002,514,054	-\$ 154,933,514,054
OCTUBRE	\$ 124,695,000,000	\$ 178,255,247,727	-\$ 53,560,247,727
NOVIEMBRE	\$ 144,078,000,000	\$ 172,878,502,543	-\$ 28,800,502,543
DICIEMBRE	\$ 137,986,000,000	\$ 207,188,057,969	-\$ 69,202,057,969
TOTAL	\$ 1,250,983,000,000	\$ 2,316,975,413,928	-\$ 1,065,993,413,929

4.1 CONTROL PRESUPUESTAL

A continuación, se puede observar en la siguiente tabla el Presupuesto inicial para la cobertura del Déficit del Sistema y la suma total que por las adiciones se llevaron a cabo en la vigencia de 2021:

Tabla 3. Presupuesto inicial, Adiciones y Presupuesto Ejecutado

PRESUPUESTO INICIAL 2021 - FET	\$ 1.250.983.000.000
ADICION VIGENCIA 2021 RES358, 474 Y 488-21	\$ 1.236.848.000.000
PPTO DEFINITIVO (INCLUYE SENTENCIAS)	\$ 2.487.831.000.000
TOTAL RECAUDO	\$ 3.029.727.846.015
PRESUPUESTO EJECUTADO 2021	\$ 2.295.750.917.000

Es importante resaltar que dicho presupuesto para la vigencia 2021 fue financiado con fuente de Recursos Distrito transferidos por la Secretaría Distrital de hacienda, al igual que la adición presupuestal realizada para amparar dichos compromisos.

Tabla 4. Fuentes Presupuesto
 Modificaciones al presupuesto FET 2021

Valor Inicial	\$1.250.983.000.000
Crédito FET Res358-21	\$ 200.000.000.000
Adición Según Res474-21	\$1.150.848.000.000
Contracrédito Res488-21	\$ 114.000.000.000
Contracrédito Sentencias	\$ 19.676.284.673
Valor Final FET	\$2.468.154.715.327

Ejecución ingresos FET 2021

VALOR RECAUDADO SHD	\$ 2.295.750.917.000
VALOR FOME NACIÓN	\$ 733.976.929.015
TOTAL RECAUDO	\$ 3.029.727.846.015

La fuente utilizada para amparar el pago del FET en la vigencia 2021 fue la fuente distrito (\$2.295.750.917.000), el valor recaudado de FOME fue girado por parte de la Nación (\$ 733.976.929.015) y la cual se utilizarán para el FET en la vigencia 2022.

4.2 CONTROL CONTABLE

A continuación, se muestra el Flujo de Caja del Fondo de Estabilización Tarifaria en la vigencia del 2021:

Tabla 5. Flujo de Caja Fondo Estabilización Tarifaria

Cifras en pesos

Año	2021
SALDO INICIAL	\$53,299,340,526
INGRESOS TOTALES	\$2,286,085,120,965
Ingresos (Transferencias de SHD)	\$2,277,874,052,131
Ingreso Cuenta por cobrar SHD	
Rendimientos FET	\$838,102,715
Traslado rendimientos CR y FCU	\$1,111,403,153
Ingreso por Ajustes a la Remuneración	\$1,376,438,120
Ingreso Por Saldos En Tarjetas Básicas Concesionarios De UT FASE II y ANGELCOM	\$3,062,415,980
Ingreso por Excedente De Las Tarjetas Básicas 2020	\$1,242,780,875
Ingreso Por Factor De Calidad / ETIC	\$208,885,954
Ingreso Arreglo Directo ENEL	\$371,042,037
GASTOS TOTALES	\$2,293,309,572,002
Pagos Remuneración + Ajustes	\$2,292,640,662,762
Pagos a Recaudo Bogotá por Facturas / Cuentas de Cobro / Clausula 86	\$668,909,240
SALDO FINAL	\$46,074,889,490

En cuanto al Fondo Fuente Externa a continuación se muestra su flujo de caja para la vigencia del 2021:

Tabla 6. Flujo de Caja Fondo de Fuente Externa

AÑO	2021
SALDO INICIAL	\$ 25,369,885,115
INGRESOS TOTALES	\$ 3,261,444,367
Ingreso por Traslado	\$ 3,000,000,000
Rendimientos	\$ 261,444,367
GASTOS TOTALES	\$ 25,251,166,000
Egresos	\$ 25,251,166,000
SALDO FINAL FFE	\$ 3,380,163,482

Cifras en pesos



Teniendo en cuenta que la totalidad del déficit del Sistema, si se puede llamar así, está dado por los egresos tanto del FET como del FFE, se tiene la siguiente tabla que lo totaliza:

Tabla 7 Totalización del Déficit Sistema

Gastos	\$ 2,293,309,572,002
(-) Ingreso por Ajustes a la Remuneración / ETIC	\$ 1,585,324,074
Gasto FET	\$ 2,291,724,247,928
Gasto FFE	\$ 25,251,166,000
DÉFICIT SISTEMA	\$ 2,316,975,413,928

Cifras en pesos

Y por último, la fuente para cubrir dicho déficit, son las transferencias al FET y FFE cuya totalización se observa en la siguiente tabla:

Tabla 8 Totalización de las transferencias al Sistema

Transferencias FET (Transferencias de SHD)	\$ 2,277,874,052,131.00
Transferencias FFE (Transferencias de SHD)	\$ 3,000,000,000.00
Cuenta pagada de saldo vigencia 2021 por SHD	-\$ 4,799,419,804.00
Cuenta por pagar Laudo TRANZIT	\$ 19,676,284,673.00
TOTAL TRANSFERENCIAS	\$ 2,295,750,917,000.00

Cifras en pesos