



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510000383571

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., enero 30 de 2025

Señor(a)

**LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO**

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email: secretariageneral@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 31-01-2025 09:07:20

2025ER2083 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 099-2025 - MOVILIDAD

OBS: ---

**REF:** Respuesta Proposición 99-2025

Respetada Doctora Vizcaino

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

**5. Presente de manera detallada las distintas fuentes de financiación que soportarán los recursos del FET durante la vigencia 2025.**

En cumplimiento de los Decretos Distritales 383 y 686 de 2019 mediante los cuales se adopta el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público (FET), TransMilenio S.A. elaboró el estudio de “PROYECCIONES FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA – FET 2025 - 2035” con el fin de estimar el monto de recursos requerido. Teniendo en cuenta lo anterior, y en coordinación con la Secretaría Distrital de Hacienda, se aprobó por parte del Concejo de Bogotá un presupuesto de \$3.091.064 millones para la financiación del FET para el año 2025, a partir de las siguientes fuentes de financiación:

**Tabla No 1 Presupuesto FET para la vigencia 2025 por tipo de fuente**

Fuentes de financiamiento	Valor presupuestado	%
Recursos propios distrito	\$ 2.439.071.554.000	79%
Multas de tránsito	\$ 190.800.376.000	6%
Aprovechamiento del espacio público	\$ 28.389.000	0%
Derechos de tránsito por circulación	\$ 461.163.681.000	15%
<b>FET 2025</b>	<b>\$ 3.091.064.000.000</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** SDM - Bogdata

1

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



**16. De conformidad con las disposiciones establecidas en artículo 8 de la Resolución 345191 de 2022 – SDM, sírvase anexar los informes trimestrales presentados por los distintos entes gestores relacionados con la estimación de necesidades de recursos para la presente vigencia, con los respectivos indicadores definidos mediante esta normatividad.**

En atención a la solicitud se adjunta el documento de proyección “Informe Trimestral Fondo de Estabilización Tarifaria - FET - del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. - SITP Periodo Enero a Marzo de 2025.”

**18. De conformidad con las disposiciones establecidas en artículo 11 de la Resolución 345191 de 2022 – SDM, sírvase presentar el respectivo análisis del comportamiento del FET para la vigencia 2024, en los siguientes aspectos:**

**a) Recursos ingresados al FET 2024, frente a los recursos inicialmente proyectados.**

En la tabla No 1 se presenta el presupuesto inicial asignado al FET para la vigencia 2024, el cual ascendió a \$3.077.169 millones. Este monto se distribuyó en un 73,2% proveniente de recursos del Distrito (\$2,252 billones) y un 26,8% de recursos de la Nación (\$825 mil millones). Posteriormente, se realizó una sustitución de fuentes por \$670 mil millones, asumiendo con recursos distritales la cobertura de los \$825 mil millones originalmente asignados a la Nación.

Este ajuste en la asignación se complementa con ahorros generados gracias a eficiencias en la gestión del sistema por parte del ente gestor Transmilenio S.A. (TMSA). Dichas eficiencias ascendieron a \$155 mil millones, obtenidos a partir de mejoras en la operación de la flota y en los indicadores de evasión. Gracias a estas estrategias de optimización, la ejecución total final alcanzó los \$2.922.169 millones como asignación definitiva para el FET en 2024.

**Tabla No 2 Recursos ingresados al FET 2024 frente a los recursos inicialmente proyectados (cifras en millones de pesos)**

Asignación FET para la vigencia 2024				
Tipo de recurso	Aprobado	Fuentes Sustituidas	Total	%
Recursos Distrito	2.252.169	670.000	2.922.169	73,2%





Recursos Nación	825.000	- 670.000	155.000	26,8%
Total Recursos FET 2024	3.077.169		3.077.169	100,0%

Asignación FET para la vigencia 2024 (Sustitución de fuentes)			
Tipo de recurso	Aprobado	Fuentes Sustituidas	%
Subtotal Recursos Distrito	2.252.169	670.000	77,1%
Sustitución de fuentes nación a fuentes distrito	670.000	-	22,9%
FET (incluidas eficiencias)	2.922.169		

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

**b) Recursos ejecutados del FET 2024, frente a la ejecución inicialmente proyectada.**

Dicho lo anterior, el estado de ejecución de los recursos de las Transferencias de Inversión del SDM - FET para la vigencia 2024 muestra que, a diciembre de 2024, la totalidad de los recursos programados fue ejecutada en su totalidad. Los recursos del Distrito, con un monto inicialmente aprobado de \$1.859.532 millones y \$320.946 millones provenientes de fuentes sustituidas, alcanzaron un total de \$2.180.478 millones, con una ejecución del 100%. En cuanto a las multas de tránsito, el total aprobado inicialmente fue de \$21.692 millones, complementado con \$250.138 millones de fuentes sustituidas, logrando un total de \$271.830 millones, también ejecutado al 100%. De igual manera, los derechos de tránsito por circulación restringida, con un presupuesto inicial de \$321.273 millones y \$98.915 millones de fuentes sustituidas, alcanzaron un total de \$420.188 millones, ejecutados en su totalidad. Además, los recursos asignados al aprovechamiento del espacio público y a los incentivos SISBÉN fueron ejecutados al 100%, sin saldos pendientes. En conjunto, los recursos destinados han sido gestionados eficientemente, reflejando un cumplimiento financiero pleno para la vigencia.

**Tabla No 3. Recursos ejecutados por fuente al FET en la vigencia 2024 frente a los recursos inicialmente proyectados**

Ejecución FET 2024
--------------------



	Aprobado Inicialmente	Fuentes Sustituidas	Total	Ejecutado		Saldo
Recursos Distrito	1.859.532	320.946	2.180.478	2.180.478	100%	-
Multas de tránsito	21.692	250.138	271.830	271.830	100%	-
Derechos de tránsito por circulación restringida	321.273	98.915	420.188	420.188	100%	-
Aprovechamiento del Espacio Público	2.669	0	2.669	2.669	100%	-
Incentivos SISBÉN	47.003	0	47.003	47.004	100%	-
<b>TOTAL RECURSOS FET 2024</b>	<b>2.252.169</b>	<b>670.000</b>	<b>2.922.169</b>	<b>2.922.169</b>	<b>100%</b>	

**Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad**

**19. Indique, ¿cuáles fuentes alternativas tiene previsto implementar la Administración Distrital con el fin de cubrir el déficit del SITP en el corto (2025), mediano (2026-2027) y largo plazo (2028-2034); y cuánto se espera recaudar según cada estrategia planeada?**

La implementación de nuevas fuentes alternativas para la financiación del FET por parte de la Administración Distrital está sujeta a las fuentes autorizadas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023 - PND 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida”), algunas de las cuales ya se encuentran en operación, mientras que otras requieren la autorización previa del Concejo de Bogotá.

En este contexto, la Administración diseñó y presentó ante el Concejo de Bogotá la propuesta de autorización para implementar la fuente denominada “contribución por el servicio de estacionamiento fuera de vía”. Esta fuente grava la tarifa cobrada por el uso de este servicio, incrementando el valor que pagan los usuarios. Con este incremento se busca, por un lado, desincentivar el uso del vehículo privado a través de un mecanismo de gestión de la demanda que internaliza los costos de las externalidades negativas que genera su uso, y por otro, generar recursos para contribuir a la sostenibilidad financiera del sistema de transporte. Adicionalmente, este cobro se constituye en un mecanismo de financiación cruzada, transfiriendo recursos desde personas de mayor poder adquisitivo (usuarios de vehículos privados) hacia personas de menores ingresos (usuarios de transporte público).





La propuesta fue presentada en el artículo 149 del Proyecto de Acuerdo 368 de 2024 - Primer Debate, pero no fue aprobada por el Concejo. Es importante reiterar que, al tratarse de un nuevo tributo, su implementación requiere necesariamente la previa aprobación del Concejo de la ciudad.

Por otro lado, entre las fuentes alternativas de financiación ya implementadas se encuentran los excedentes generados por las multas de tránsito, el estacionamiento en vía (conocido como Zonas de Parqueo Pago), y la contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio, conocida en Bogotá como el “Pico y Placa Solidario”. Este último esquema será sujeto de un estudio para evaluar la viabilidad de su transición hacia un modelo de cobro por congestión. Adicionalmente, se contemplan importantes recursos por captura de valor y publicidad de la Empresa Metro, cuando la Primera Línea del Metro de Bogotá entre en operación. A continuación se presenta el recaudo proyectado para estas fuentes:

**Tabla No 4. Proyección de ingresos de fuentes alternativas de financiación para el FET**

Año	Excedentes Multas de Tránsito	Excedentes Estacionamiento o en vía	Pico y Placa Solidario	Captura de valor + publicidad (EMB)
2025	\$80.000	\$0	\$437.606	\$0
2026	\$162.288	\$5.660	\$450.735	\$0
2027	\$238.071	\$11.640	\$464.257	\$0
2028	\$206.338	\$13.461	\$478.184	\$31.977
2029	\$249.357	\$15.747	\$492.530	\$40.040
2030	\$291.620	\$21.164	\$507.306	\$48.719



Año	Excedentes Multas de Tránsito	Excedentes Estacionamiento o en vía	Pico y Placa Solidario	Captura de valor + publicidad (EMB)
2031	\$347.428	\$24.792	\$522.525	\$54.245
2032	\$310.792	\$25.536	\$538.201	\$60.650
2033	\$363.082	\$26.302	\$554.347	\$84.566
2034	\$410.803	\$27.091	\$570.977	\$106.966
2035	\$459.956	\$27.904	\$588.106	\$115.317

Fuente: Estudio DIM-F-004-2024 - Secretaría Distrital de Movilidad.  
Valores en millones de pesos corrientes.

Finalmente, respecto a las demás fuentes alternativas autorizadas a nivel nacional, se destacan las siguientes consideraciones:

- Factor tarifario al transporte público: no aplica para Bogotá, ya que la ciudad cuenta con un sistema de transporte público completamente integrado. Este mecanismo está diseñado para sistemas no integrados, con el fin de trasladar recursos, vía mayores tarifas, desde el servicio no integrado al FET del sistema correspondiente.
- Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión: este mecanismo, que implica la implementación de peajes urbanos y el correspondiente cobro por el uso de ciertas infraestructuras, no ha sido contemplado por esta Administración.
- Impuesto predial: la ley permite la opción de comprometer un porcentaje del impuesto predial para la financiación del FET. Este mecanismo no genera nuevos recursos y, en la práctica, es inocuo para el objetivo de aumentar los recursos de la ciudad para la financiación del sistema de transporte público.

En ese sentido, es fundamental reconocer que la creación e implementación de nuevas fuentes de financiación para el FET en el corto, mediano, y largo plazo, exige una articulación conjunta entre el Gobierno Nacional y el Congreso de la República para la

6

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





creación de dichas fuentes a nivel nacional, y el Concejo de Bogotá para su autorización e implementación en la ciudad. La Administración Distrital reitera su compromiso de continuar trabajando, dentro del ámbito de sus competencias, para apoyar y acompañar estos esfuerzos estratégicos.

**22. Sírvasse allegar, en el marco de sus competencias, los siguientes informes y documentos:**

**a) Actualización Tarifaria Estudio Técnico y Financiero de Soporte (Radicado 202461204226022 del 21 de noviembre de 2024)**

En atención a la solicitud se adjunta el documento “Actualización Tarifaria Estudio Técnico y Financiero de Soporte”.

**b) Evaluación al Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria (Documento DIM-DTS-007-2024)**

En atención a la solicitud se adjunta el documento “DIM-DTS-007-2024 Evaluación al Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria”.

**c) Estudio Técnico de Soporte para la implementación de un abono de pasajes en el Sistema Integrado de Transporte Público TRANSMIPASS (oficio 2024-EE-34317 del 29 de noviembre de 2024)**

El “Estudio Técnico de Soporte para la implementación de un abono de pasajes en el Sistema Integrado de Transporte Público TRANSMIPASS” es un documento adjunto al documento “Actualización Tarifaria Estudio Técnico y Financiero de Soporte” relacionado en el literal a de la respuesta 22 del presente oficio.

**d) Evaluación del impacto fiscal a mediano plazo del escenario de Tarifa Única de tres mil doscientos pesos (\$3.200) en el componente troncal y zonal (oficio 2024EE47124801 del 26 de diciembre de 2024)**

En atención a la solicitud se adjunta el documento “Escenario del FET en el periodo del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025-2035”

**23. Describa en detalle la política tarifaria adoptada por la Administración Distrital para la vigencia 2025. Informe cuál será el impacto de esta política sobre la estructura de ingresos del SITP y la reducción del FET para la vigencia 2025.**

7

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*





Por medio de la definición de la política tarifaria del SITP, la Administración Distrital establece las tarifas que los distintos tipos de usuario deben pagar por el acceso y uso del servicio del sistema de transporte público masivo de la ciudad. A través de la política tarifaria se deben alcanzar diversos objetivos, tales como garantizar la asequibilidad del transporte público, promover la sostenibilidad financiera, incentivar el uso del transporte público frente al vehículo privado y generar condiciones de equidad social. Esta política influye directamente en la estructura de ingresos del sistema, pues determina la proporción de los costos que son cubiertos por ingresos tarifarios, estableciendo al tiempo el monto de recursos necesarios para la financiación de la diferencia entre los costos operativos y los ingresos tarifarios (es decir, el FET).

Para la vigencia 2025, tal como se puede observar en el Decreto 010 de 2025 “Por medio del cual se fija la tarifa del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y se dictan otras disposiciones”, y a partir de los estudios elaborados por TRANSMILENIO S.A., la Administración Distrital decidió:

- Establecer la tarifa de los componentes troncal y zonal en \$3.200, lo que implica un incremento del 8,5% con respecto a la tarifa del año anterior, y por debajo de los incrementos del salario mínimo (+9,54%) y del subsidio de transporte (+23,46%) establecidos por el Gobierno Nacional para el 2025. Esta actualización tarifaria busca garantizar la sostenibilidad financiera del sistema, atender el crecimiento de los costos operativos y mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda.
- Mantener en \$0 el costo del transbordo entre el componente zonal y troncal y viceversa, y ampliar la ventana de tiempo para realizar el transbordo gratuito, pasando de 110 minutos a 125 minutos, para los usuarios con la tarjeta Tullave personalizada.
- Crear el TransMiPass, una tarjeta con la que los usuarios frecuentes del sistema como un sistema de abonos podrán adquirir 65 validaciones o ingresos al Sistema, pagando \$160.000 al mes. La operación de este mecanismo iniciará el 20 de marzo de 2025.
- Crear un nuevo esquema de subsidios para la población vulnerable, en especial para personas con discapacidad, adultos mayores y personas en condiciones de pobreza y pobreza extrema, en desarrollo del artículo 74 del PDD 2024-2027. Este esquema cambia las tarifas diferenciales existentes por una serie de transferencias monetarias que se materializarán en recargas en la tarjeta TuLlave personalizada.



La Secretaría de Integración Social es la responsable de financiar y determinar los mecanismos de operación, criterios de selección y montos de los beneficios, los cuales empezarán a operar a partir de febrero de 2025.

De acuerdo con los análisis de TRANSMILENIO S.A., mantener la tarifa en \$2.950 para la vigencia 2025 habría significado una mayor necesidad de recursos para el FET, al dejar de recibir recursos por ingresos tarifarios en más de \$240 mil millones de pesos. Esto habría incrementado la necesidad del uso de los ingresos corrientes de libre destinación del Distrito para la financiación de la operación del SITP de Bogotá.

**25. Indique el impacto socioeconómico que tendrá la política tarifaria adoptada para 2025, en relación con los gastos promedio mensuales de los hogares bogotanos. Discrimine la información según estrato socioeconómico.**

El Decreto Distrital 309 de 2009 *"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"* establece en su artículo 21 lo siguiente:

**"Artículo 21. Principios para la determinación de la Tarifa del SITP.** *"Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:*

**a. Costeabilidad:** *El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.*  
...."

Para estimar el impacto de las tarifas a implementar, la Secretaría Distrital de Movilidad estima el posible impacto del gasto en transporte para el usuario promedio del Sistema, para ello analiza la participación por estrato de los viajes que se realizan en el sistema, información que se toma de la Encuesta de Movilidad 2023; esto permite deducir que el usuario promedio del sistema pertenece a los estratos 2 y 3 (73% de los viajes). Los hogares de los demás estratos demandan en conjunto el 27% restante. A continuación se presentan las cifras y los gráficos que permiten evidenciar la concentración del 73% de los usuarios del SITP en los estratos 2 y 3.

**Tabla No 5. Distribución de viajes en SITP en un día hábil en Bogotá por estrato y modo.**

Estrato	Zonal	Transmilenio	Alimentador	Bus Dual	Cable	Total	% estrato
1	432.245	246.893	56.237	11.813	1.792	748.981	18%

9

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

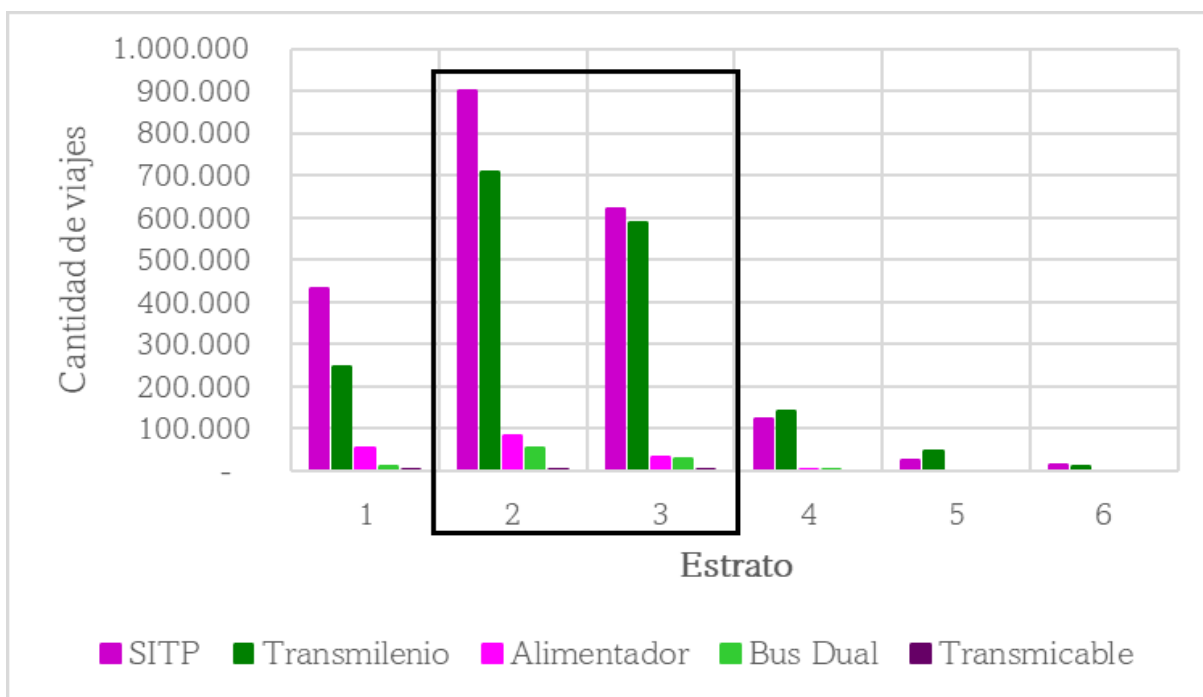


2	901.231	709.113	84.326	54.124	147	1.748.941	42%
3	620.450	588.396	34.543	28.059	330	1.271.778	31%
4	123.730	141.207	2.225	2.374	0	269.537	6%
5	26.257	48.861	0	0	0	75.118	2%
6	16.298	12.192	0	0	0	28.490	1%
<b>Total</b>	<b>2.120.212</b>	<b>1.746.663</b>	<b>177.331</b>	<b>96.370</b>	<b>2.269</b>	<b>4.142.844</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos: SDM – DIM.

NOTA: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

Ilustración 1. Viajes en SITP en un día hábil en Bogotá (estrato y modo).



Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos/Ilustración: SDM – DIM. NOTA: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

**Ingreso Promedio.** Para calcular el ingreso promedio de los usuarios, se parte del ingreso promedio per cápita estimado por estrato para la ciudad de Bogotá, de acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021. Este ingreso estimado es traído a valor presente, tomando como referencia el valor de \$1.462.000 por concepto de Salario Mínimo Mensual Legal Vigente más Auxilio de Transporte en el año 2024.

**Tabla No 6. Ingreso promedio per cápita del hogar (en SMMLV<sup>1</sup> de 2024).**

Estrato	Hogares	% Hogares	Ingreso per cápita	Ingreso per cápita (SMMLV)
1	228.854	8,2%	\$ 697.880	0,48
2	1.068.925	38,2%	\$ 1.032.116	0,71
3	983.237	35,2%	\$ 2.132.966	1,46
4	335.547	12,0%	\$ 5.078.140	3,47
5	109.122	3,9%	\$ 7.369.907	5,04
6	69.563	2,5%	\$ 9.964.612	6,82
<b>Promedio ponderado ingreso per cápita estratos 2 y 3</b>			<b>\$1.582.541</b>	<b>1,10</b>

**Fuente: Encuesta Multipropósito 2021. Cálculos: SDM - DIM.**

Se puede concluir que en promedio el ingreso per cápita de un hogar de estrato 2 equivale al 71% de 1 SMMLV, mientras que en el estrato 3, el ingreso per cápita promedio estimado equivale a 1,46 SMMLV. De acuerdo con esta distribución, el ingreso promedio ponderado per cápita de los dos estratos es de 1,1 SMMLV. Se resalta que el cálculo de las proporciones

<sup>1</sup> Código Sustantivo del Trabajo - ARTÍCULO 145. DEFINICIÓN. El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) es el que todo trabajador tiene derecho a percibir para subvenir a sus necesidades normales y a las de su familia, en el orden material, moral y cultural. Notas de vigencia: Este artículo corresponde al artículo 146 del Decreto 2663 de 1950, su numeración inicial fue variada por la edición oficial del Código Sustantivo del Trabajo, ordenada por el artículo 46 del Decreto 3743 de 1950. ARTÍCULO 146. FACTORES PARA FIJARLO. 1. Para fijar el salario mínimo deben tomarse en cuenta el costo de la vida, las modalidades del trabajo, la capacidad económica de las empresas y empleadores, y las condiciones de cada región y actividad. 2. Para los trabajadores del campo el salario mínimo debe fijarse tomando en cuenta las facilidades que el empleador proporciona a sus trabajadores, en lo que se refiere a habitación, cultivos, combustibles y circunstancias análogas que disminuyen el costo de la vida. 3. Las circunstancias de que algunos de los empleadores puedan estar obligados a suministrar a sus trabajadores alimentación y alojamiento, también debe tomarse en cuenta para la fijación del salario mínimo.



de ingreso en términos de salario mínimo permanece constante al menos durante los cuatro años de periodicidad de la Encuesta Multipropósito, lo cual permite utilizar sus resultados para este estudio técnico.

Para la evaluación de costeabilidad, se asume como valor de referencia 1 SMMLV. Este supuesto acerca el indicador a la realidad de los ingresos de los hogares del estrato 2, que no es reflejada completamente en el ingreso promedio ponderado (por factor de expansión) calculado a partir de la Encuesta Multipropósito.

Adicionalmente, para efectos de comparabilidad con estudios realizados en otros países de la región, se ha optado por utilizar 1 SMMLV, ya que usualmente las mediciones del gasto en transporte público se hacen tomando un salario mínimo como denominador estándar.

**Variación del SMMLV.** Para la evaluación del principio de costeabilidad de la tarifa general, se consideran las variaciones del salario mínimo. A continuación, se listan las variables consideradas en este análisis:

- ♦ Variación porcentual anual y acumulada de los incrementos de la tarifa al usuario del SITP en los últimos años.
- ♦ Variación porcentual anual y acumulada del SMMLV. Para el 2025, se considerará el incremento proyectado de 8,73% (Cierre de inflación más tres puntos de productividad, *Supuestos Macroeconómicos SDH*).
- ♦ Porcentaje de gasto en transporte público de un trabajador que devengue un SMMLV, considerando una *canasta de 50 viajes mensuales*<sup>2</sup>, esto con el ánimo de comparar el gasto en el tiempo con la misma unidad de medida.

El análisis de tendencia realizado entre el período 2011 y 2025 que se presenta en la tabla 5, muestra cómo los incrementos aplicados a la tarifa han representado para cada usuario un gasto mensual en transporte público que oscila entre el 10% y el 14% de un SMMLV.

A partir del análisis de tendencia, es posible concluir que el gasto estimado en transporte público para 2025 (10,1% de un SMMLV) se encuentra en el límite inferior histórico del porcentaje mensual destinado a transporte en el período de estudio (2011 - 2025). Esto sugiere que no existe un cambio sustancial tarifario que afecte el gasto en transporte público del usuario promedio del sistema. Adicionalmente, se concluye que el auxilio de transporte

---

<sup>2</sup> La cantidad se estimó a partir del análisis de validaciones de la tarjeta TuLlave Plus en los dos componentes del SITP (Fuente: TRANSMILENIO S.A.). Se calculó un promedio ponderado entre la máxima demanda de viajes de los grupos *Apoyo Ciudadano* (54 viajes) y *TuLlave Plus* (48 viajes), como proxy de los viajes del *usuario regular*. Esta ponderación permite estimar una canasta mensual de viajes pendulares por motivos laborales (50 viajes).





esperado para 2025 (que se estima en \$176.000), sería suficiente para cubrir el valor de la canasta mensual de viajes del usuario promedio (\$160.000).

**Tabla No 7. Gasto en transporte por motivo laboral de una persona que gana 1 SMMLV<sup>3</sup>**

Año	SMMLV	Auxilio Transporte	Gasto Troncal	% SMMLV Gasto Troncal	Gasto Zonal	% SMMLV Gasto Zonal
2011	\$ 535.600	\$ 63.600	\$ 85.000	14,2%	\$ 75.000	12,5%
2012	\$ 566.700	\$ 67.800	\$ 86.450	13,6%	\$ 70.000	11,0%
2013	\$ 589.500	\$ 70.500	\$ 85.000	12,9%	\$ 70.000	10,6%
2014	\$ 616.000	\$ 72.000	\$ 90.000	13,1%	\$ 75.000	10,9%
2015	\$ 644.350	\$ 74.000	\$ 90.000	12,5%	\$ 75.000	10,4%
2016	\$ 689.454	\$ 77.700	\$ 100.000	13,0%	\$ 85.000	11,1%
2017	\$ 737.717	\$ 83.140	\$ 110.000	13,4%	\$ 100.000	12,2%
2018	\$ 781.242	\$ 88.211	\$ 115.000	13,2%	\$ 105.000	12,1%
2019	\$ 828.116	\$ 97.032	\$ 120.000	13,0%	\$ 110.000	11,9%
2020	\$ 877.803	\$ 102.854	\$ 125.000	12,7%	\$ 115.000	11,7%
2021	\$ 908.526	\$ 106.454	\$ 125.000	12,3%	\$ 115.000	11,3%
2022	\$ 1.000.000	\$ 117.172	\$ 132.500	11,9%	\$ 122.500	11,0%
2023	\$ 1.160.000	\$ 140.606	\$ 147.500	11,3%	\$ 137.500	10,6%
2024	\$ 1.300.000	\$ 162.000	\$ 147.500	10,1%	\$ 147.500	10,1%
2025*	\$ 1.413.490	\$ 176.143	\$ 160.000	10,1%	\$ 160.000	10,1%

**Fuente: Ministerio de Trabajo. Cálculos: SDM -DIM**

**\*Inflación proyectada 2024 5,73%. Incremento proyectado del SMMLV 8,73% (Supuestos Macroeconómicos SDH).**

<sup>3</sup> Para los cálculos y análisis de este punto en adelante, el SMMLV incluye el Auxilio de Transporte.

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510000383571

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

**Análisis de variaciones.** Las variaciones acumuladas muestran que la tarifa de los servicios zonal y troncal ha crecido por debajo del crecimiento del salario mínimo y a un ritmo similar al de la inflación. Esto permite inferir que se ha conservado la tarifa del SITP al nivel corriente de los precios de la economía sin afectar el ingreso de los hogares.

Cordialmente,

**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 30-01-2025 03:22 PM

Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público

Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 28-01-2025

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 28-01-2025

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 28-01-2025

Elaboró: Germán Rodríguez Valbuena - Dirección de Planeación de la Movilidad 27-01-2025

William Leonardo Rincón Pertuz - Subdirección de Transporte Público 27-01-2025

Cristian Camilo Sanín Camargo - Dirección de Planeación de la Movilidad 27-01-2025

Sandra Vega Reyes - DIM 27-01-2025

Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

Anexos [https://drive.google.com/drive/folders/15v5AO1q2BdwFkY9BbqR8v-MeWla88zBu?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/15v5AO1q2BdwFkY9BbqR8v-MeWla88zBu?usp=drive_link)

14

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020*

**PA01-PR15-MD01 V4.0**  
**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*