

Bogotá D.C., 03 de febrero de 2025

Doctora

Luz Angélica Vizcaino Solano

Secretaria General de Organismo de Control

Concejo de Bogotá

Calle 36 No. 28ª – 41

secretariageneral@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

2088210

Código Postal 111311

Ciudad

Asunto: Respuesta proposición 099 de 2025 RAD 2025-ER-03790.

Respetada Secretaria Vizcaino,

En atención a la Proposición 099 de 2025, en la cual remite un cuestionario relacionado con el tema: “FET y componente tarifario del Sistema Integrado de Transporte Público, vigencia 2025”, desde TRANSMILENIO S.A. se brinda respuesta en los temas competencia de la Entidad:

1. Sírvasse informar las proyecciones realizadas por la Empresa Transmilenio S.A., en relación con los costos de operación que tendrá el Sistema Integrado de Transporte

Público para el periodo 2025 – 2034, en sus distintos componentes. Presente valores mínimos y máximos programados para cada vigencia.

Tomando en cuenta el estudio de proyecciones del FET 2025-2035 y el estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria el cual anexamos a esta comunicación, se proyectaron los costos del SITP de Bogotá en el Marco Fiscal de Mediano Plazo tomando como referencia unos supuestos de demanda, oferta, infraestructura, macroeconómicos, entre otros. Se proyectaron los siguientes valores a millones de pesos corrientes:

Componente	Costos
2025	\$ 6.473.259
2026	\$ 7.041.533
2027	\$ 7.169.341
2028	\$ 7.666.993
2029	\$ 7.885.278
2030	\$ 8.131.852
2031	\$ 8.390.654
2032	\$ 8.624.752
2033	\$ 8.853.262
2034	\$ 9.299.655
2035	\$ 9.755.274

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Es de precisar que, estas proyecciones toman en cuenta las modificaciones más recientes operacionales del Sistema, el comportamiento de la demanda, los cambios en los supuestos de infraestructura, la evolución de indicadores macroeconómicos dada la coyuntura económica y la normatividad más reciente en materia ambiental en lo referente al transporte público de pasajeros. Estas proyecciones son realizadas con la mejor información

que se cuenta de momento y están sujetas a modificación conforme la evolución y cambios que puedan darse en alguno de los factores mencionados anteriormente.

2. Presente y explique en detalle la composición y evolución en la canasta de costos, por tipología, para cada uno de los operadores del SITP entre el periodo 2019-2025. Precise la información entre costos fijos (flota, patios, SIRCI, OPEX, etc.) y costos variables.

Fase III

De acuerdo con lo estipulado contractualmente, cláusula 64, parágrafo primero (contratos concesión fase III), se realiza una revisión de tarifas y ponderadores de las canastas de costos por tipología y tecnología cada 4 años a través de un consultor externo, teniendo en cuenta que, la canasta refleja el peso relativo de cada uno de los componentes de la estructura de costos asociados a las diferentes tipologías y tecnologías vinculadas al Sistema mediante los contratos correspondientes. por lo anterior se indican las canastas de costos de la primer, segunda y tercera revisión, (2016-2020, 2020-2024 y 2024-2028) de los componentes Troncal y Zonal.

Componente Troncal (2016-2020)

PONDERADORES CANASTA DE COSTOS		COMBUSTIBLES	NEUMÁTICOS	LUBRICANTES	MANTENIMIENTO	IPC	SALARIO MÍNIMO
		%C	%N	%L	%M	%F	%S
Articulado	Bus 150 Pax	18,00%	1,79%	2,45%	22,88%	36,83%	18,05%
Biaarticulado	Bus 250 Pax	17,04%	1,96%	2,17%	24,68%	37,24%	16,91%
Bus 80 pax dual	Bus 80 pax dual	23,03%	2,78%	3,17%	33,66%	14,72%	22,63%
Bus 80 pax dual híbrido	Bus 80 pax dual híbrido	26,32%	2,38%	2,32%	31,11%	14,61%	23,26%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Componente Zonal (2016-2020)

PONDERADORES CANASTA DE COSTOS		COMBUSTIBLES	NEUMÁTICOS	LUBRICANTES	MANTENIMIENTO	IPC	SALARIO MÍNIMO
		%C	%N	%L	%M	%F	%S
Microbus	Bus 19 Pax	20,74%	2,66%	1,52%	28,79%	4,02%	42,28%
Buseta	Bus 40 Pax	22,94%	2,67%	2,06%	28,01%	3,64%	40,69%
Bus	Bus 48-60 Pax	23,50%	2,89%	2,15%	28,63%	3,51%	39,32%
Bus Padron Diesel zonal	Bus 80-90 Pax	24,33%	2,83%	3,20%	37,37%	2,74%	29,54%
Bus Padron híbrido (diesel-electrico) zonal	Bus 80-90 Pax	30,49%	2,64%	2,56%	33,50%	2,50%	28,31%
Bus Padron gas zonal	Bus 80-90 Pax	29,82%	2,56%	2,89%	35,63%	2,36%	26,74%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Primera revisión de canasta de costos

VIGENTES DEL 10 DE DICIEMBRE DE 2024 AL 9 DE ENERO DE 2025

FLOTA VINCULADA AL SISTEMA DEL 10-OCT-16 AL OPERACIÓN TRONCAL

TMVT	2.024
BIARTICULADO	19.405.401,22
ARTICULADO	14.078.402,36
PADRON DUAL HÍBRIDO	10.780.085,59
PADRON DUAL DIESEL	9.074.592,55

OPERACIÓN NO TRONCAL (ZONAL)

TMVZ	2.024
PADRON HÍBRIDO	12.710.244,17
PADRON GAS	9.710.624,95
PADRON DIESEL	9.756.928,75
BUSETON *	4.317.649,85
BUSETA *	3.957.556,27
MICROBUS *	4.013.275,75

* Las tarifas de estas tipologías aplican sólo para Microbús, Buseta y Busetón.

TMVZ	2.024
BUSETON **	4.744.653,79
BUSETA **	4.205.097,90
MICROBUS **	3.892.872,53

** Las tarifas de estas tipologías aplican sólo para Microbús, Buseta y Busetón.

TMVZ	2.024
PADRON DIESEL EURO VI ETIB	11.493.298,71
PADRON ELÉCTRICO-ETIB	24.361.568,81
PADRON ELÉCTRICO-EEMB	20.791.740,36
PADRON GAS EURO VI SUMA	10.639.103,70
BIARTICULADO GAS GMOVIL	534.945,90

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

Componente Troncal 2020-2024

Tipología	Tecnología	Tarifas		Coeficientes de ponderación (Canasta de Costos)					
		TMVT \$/veh/mes	TKMT \$/km	Combustibles	Lubricantes	Neumáticos	Mantenimiento	Salario	Costos Fijos
Biarticulado	Diesel	16.835.942	7.330	18%	2%	2%	27%	15%	37%
Articulado	Diesel	13.403.019	6.488	17%	2%	2%	24%	18%	37%
Padrón Dual ¹	Diesel Euro V	8.680.527	3.942	21%	3%	3%	36%	23%	14%
	Diesel Euro VI	9.171.244							
Biarticulado	Gas	15.962.172	7.379	12%	2%	2%	33%	15%	37%
Articulado	Gas	12.773.987	6.476	11%	2%	2%	31%	18%	37%
Padrón Dual	Gas	9.270.061	4.213	19%	3%	3%	40%	21%	14%
Articulado	Eléctrico	21.417.109	6.001	10%	0%	2%	31%	20%	37%
Padrón Dual	Eléctrico	14.575.654	3.262	16%	0%	3%	38%	28%	15%
Padrón Dual	Híbrido		4.756	23%	3%	2%	40%	19%	14%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Componente Zonal 2020-2024

Tipología	Tecnología	Tarifas		Coeficientes de ponderación (Canasta de Costos)					
		TMVZ \$/veh/mes	TKMZ \$/km	Combustibles	Lubricantes	Neumáticos	Mantenimiento	Salario	Costos Fijos
Padrón ²	Diesel Euro V	9.051.723	3.777	24%	3%	3%	40%	28%	3%
	Diesel Euro VI	9.422.974							
Busetón	Diesel	5.228.431	2.646	21%	3%	3%	32%	37%	3%
Buseta	Diesel	4.846.152	2.527	21%	3%	3%	30%	40%	3%
Microbús	Diesel	4.237.450	2.277	19%	3%	3%	29%	42%	3%
Padrón	Gas	9.672.710	3.931	24%	3%	3%	41%	27%	2%
Busetón	Gas	7.770.986	3.430	20%	4%	2%	42%	29%	2%
Padrón	Eléctrico	13.383.830	3.258	16%	0%	3%	46%	32%	3%
Busetón	Eléctrico	11.160.440	2.751	15%	0%	3%	43%	36%	3%
Buseta	Eléctrico	8.730.269	2.820	12%	0%	3%	47%	36%	3%
Padrón	Híbrido		4.467	26%	3%	3%	43%	23%	2%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

TARIFAS OPERADORES TRONCALES Y ZONAL

Segunda revisión de canasta de costos

FLOTA VINCULADA AL SISTEMA DEL 10-OCT-20 AL 9-

VIGENTES DEL 10 DE DICIEMBRE DE 2024 AL 9 DE ENERO DE 2025

OPERACIÓN TRONCAL

TMVT	2.024
Biarticulado Euro V	22.034.077,20
Articulado Euro V	17.541.231,58
Padrón Dual Diesel Euro V	11.360.659,72
Padron Dual Diesel Euro VI	12.002.885,75
Biarticulado Gas Euro VI	20.890.529,14
Articulado Gas Euro VI	16.717.984,63
Padron Dual Gas	12.132.212,73
Articulado Eléctrico Euro VI	28.029.689,22
Padrón Dual Eléctrico Euro VI	19.075.920,60
Biarticulado Diesel GMOVIL	14.205.824,01

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



TKMT	dic-24
Biarticulado Diesel	9.367,60
Articulado Diesel	8.342,24
Padrón Dual Diesel	5.029,59
Padrón Dual Híbrido	6.001,16
Biarticulado Gas	9.624,15
Articulado Gas	8.498,02
Padrón Dual Gas	5.506,25
Articulado Eléctrico	7.938,97
Padrón Dual Eléctrico	4.341,16

OPERACIÓN NO TRONCAL (ZONAL)

TMVZ	2.024
Padrón Eléctrico -MASIVO CAPITAL (Diesel)	9.211.853,44
Padrón Gas Euro VI	12.659.180,55
Padrón Diesel Euro V	11.846.462,25
Busetón Diesel Euro V	6.842.720,60
Buseta Diesel Euro V	6.342.412,62
Microbus Diesel Euro IV	5.545.772,57
Padrón Diesel Euro VI	12.332.338,35
Busetón Gas Euro VI	10.170.295,22
Padrón Eléctrico Euro VI	17.516.117,48
Busetón Eléctrico	14.606.250,73
Buseta Eléctrico	11.425.758,77

TKMZ	dic-24
Padrón Eléctrico -ETIB	3.413,60
Padrón Eléctrico-EEMB	3.332,01
Padrón Híbrido	5.626,75
Padrón Diesel	4.816,00
Busetón Diesel	3.446,57
Buseta Diesel	3.309,58
Microbus Diesel	3.001,03
Padrón Gas	5.165,96
Busetón Gas	4.522,17
Padrón Eléctrico	4.332,14
Busetón Eléctrico	3.686,34
Buseta Eléctrico	3.763,34

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Componente Troncal 2024-2028

	Diesel			GNV			Eléctrico			Híbrido
	Biart	Art	Padrón	Biart	Art	Padrón	Biart	Art	Padrón	Padrón
Combustible (%)	15,96%	16,42%	20,36%	12,70%	13,42%	21,64%	14,99%	14,56%	17,54%	21,20%
Lubricantes (%)	1,58%	1,99%	2,79%	1,36%	1,63%	2,55%	1,11%	0,97%	1,29%	2,41%
Neumaticos (%)	1,60%	1,41%	1,88%	1,56%	1,39%	1,76%	2,44%	2,31%	2,77%	1,67%
Mantenimiento (%)	22,41%	24,64%	34,16%	26,46%	28,32%	35,06%	15,42%	17,67%	25,25%	37,13%
Salarios (%)	20,74%	18,40%	25,81%	20,27%	18,13%	24,17%	27,47%	26,44%	36,98%	22,90%
Costos Fijos (%)	37,71%	37,14%	15,00%	37,65%	37,11%	14,82%	38,57%	38,05%	16,17%	14,69%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Componente Zonal 2024-2028

	Diesel				GNV		Eléctrico			Híbrido
	Padrón	Busetón	Buseta	Micro	Padrón	Busetón	Padrón	Busetón	Buseta	Padrón
Combustible (%)	20,56%	18,68%	21,23%	18,05%	22,15%	16,80%	17,26%	16,10%	15,42%	21,83%
Lubricantes (%)	3,16%	2,36%	2,19%	2,24%	2,90%	3,14%	1,42%	1,35%	1,37%	2,77%
Neumaticos (%)	2,19%	1,99%	2,25%	2,32%	2,08%	1,58%	3,23%	2,64%	3,29%	1,98%
Mantenimiento (%)	36,10%	27,70%	30,24%	24,19%	36,80%	39,40%	25,02%	23,61%	24,63%	39,03%
Salarios (%)	35,11%	45,76%	40,95%	50,07%	33,34%	36,30%	49,05%	52,29%	51,35%	31,78%
Costos Fijos (%)	2,88%	3,51%	3,14%	3,13%	2,73%	2,78%	4,02%	4,01%	3,94%	2,61%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

TARIFAS OPERADORES TRONCALES Y ZONALES SITP

(3) Tercera revisión de canasta de costos y tarifas Fase III

FLOTA VINCULADA AL SISTEMA DEL 10-OCT-24 AL 9-OCT-28

VIGENTES DEL 10 DE OCTUBRE AL 9 DE ENERO DE 2025

OPERACIÓN TRONCAL

TMVT	dic-24
Articulado Euro VI	19.466.355,30
Padron Dual Diesel Euro VI	9.952.378,40
Biarticulado Gas Euro VI	19.375.657,35
Articulado Gas Euro VI	16.307.539,74
Padron Dual Gas	12.242.780,00
Articulado Eléctrico Euro VI	28.096.094,61
Padrón Dual Eléctrico Euro VI	17.475.351,18
Biarticulado Eléctrico	33.274.898,49

TKMT	dic-24
Biarticulado Diesel	10.935,01
Articulado Diesel	9.323,96
Padrón Dual Diesel	5.895,23
Padrón Dual Híbrido	6.683,97
Biarticulado Gas	11.203,18
Articulado Gas	9.475,06
Padrón Dual Gas	6.310,95
Biarticulado Eléctrico	9.058,83
Articulado Eléctrico	7.236,07
Padrón Dual Eléctrico	4.214,30

OPERACIÓN NO TRONCAL (ZONAL)

TMVZ	dic-24
Padrón Gas Euro VI	12.374.727,46
Busetón Diesel Euro VI	7.100.421,50
Buseta Diesel Euro VI	5.983.614,98
Microbus Diesel Euro VI	5.084.472,11
Padron Diesel Euro VI	11.242.176,18
Buseton Gas Euro VI	10.527.887,90
Padron Eléctrico Euro VI	17.757.947,37
Buseton Eléctrico	15.305.473,83
Buseta Eléctrico	10.913.606,47

TKMZ	dic-24
Padrón Híbrido	5.922,99
Padrón Diesel	5.360,37
Busetón Diesel	4.135,18
Buseta Diesel	3.668,90
Microbus Diesel	3.518,68
Padrón Gas	5.645,40
Busetón Gas	5.213,04
Padrón Eléctrico	3.837,51
Busetón Eléctrico	3.619,07
Buseta Eléctrico	2.925,49

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Fase IV, componente Troncal

Los porcentajes de participación para el ajuste por canasta de costos del energético (%Ek,x) y de insumos de Mantenimiento, lubricantes y neumáticos (%Mk,x) fueron ofertados por el concesionario y no estarán sujetos a ajuste. Los porcentajes de participación para el ajuste por canasta de costos de la Remuneración por Kilómetro tomarán los siguientes valores para la totalidad de la Flota Operativa, y permanecerán vigentes durante la totalidad de la vida útil de dicha Flota Operativa en el Sistema:

CONCESIONARIO OPERACIÓN (TKMT)	TIPOLOGIA	ENERGIA	%E	%M
SOMOS BOGOTA USME SAS	ARTICULADO DIESEL	Diesel - Euro V	70%	30%
SOMOS BOGOTA USME SAS	BIARTICULADO DIESEL	Diesel - Euro V	72%	28%
BMO SUR SAS (TUNAL)	ARTICULADO DIESEL	Diesel - Euro V	59%	41%
BMO SUR SAS (TUNAL)	BIARTICULADO DIESEL	Diesel - Euro V	59%	41%
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-SUBA SAS	BIARTICULADO GAS	Gas Natural Vehicular VI	44%	56%
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-NORTE SAS	ARTICULADO GAS	Gas Natural Vehicular VI	44%	56%
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-NORTE SAS	BIARTICULADO GAS	Gas Natural Vehicular VI	43%	57%
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-CALLE 80 SAS	BIARTICULADO GAS	Gas Natural Vehicular VI	44%	56%
CAPITAL BUS SAS AMERICAS	BIARTICULADO GAS	Gas Natural Vehicular VI	41%	59%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

**TARIFAS OPERADORES TRONCALES FASE I Y II, NUEVA ESTRUCTURACION OPERACIÓN TRONCAL
VIGENTES DEL 10 DE DICIEMBRE DE 2024 AL 9 DE ENERO DE 2025**

INDEXADAS

Proveedores troncales

TMVT	TIPOLOGIA	2.024
TRANSINNOVA USME SAS	ARTICULADO DIESEL	21.017.897,84
TRANSINNOVA USME SAS	BIARTICULADO DIESEL	26.570.056,62
BMP SUR SAS (TUNAL)	ARTICULADO DIESEL	19.745.780,57
BMP SUR SAS (TUNAL)	BIARTICULADO DIESEL	24.988.062,43
SISTEMA INTEGRADO DE PROVISION DE FLOTA SI2018-SUBA SAS	BIARTICULADO GAS	23.022.789,30
SISTEMA INTEGRADO DE PROVISION DE FLOTA SI2018-NORTE SAS	ARTICULADO GAS	19.845.580,97
SISTEMA INTEGRADO DE PROVISION DE FLOTA SI2018-NORTE SAS	BIARTICULADO GAS	25.325.068,78
SISTEMA INTEGRADO DE PROVISION DE FLOTA SI2018-CALLE 80 SAS	BIARTICULADO GAS	25.094.839,72
MASIVO BOGOTA SAS AMERICAS	BIARTICULADO GAS	22.861.520,00

Operadores troncales

TKMT (Utilizando IPP preliminares)	TIPOLOGIA	dic-24
SOMOS BOGOTA USME SAS	ARTICULADO DIESEL	2.946,98
SOMOS BOGOTA USME SAS	BIARTICULADO DIESEL	3.464,70
BMO SUR SAS (TUNAL)	ARTICULADO DIESEL	3.051,09
BMO SUR SAS (TUNAL)	BIARTICULADO DIESEL	3.493,20
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-SUBA SAS	BIARTICULADO GAS	3.403,53
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-NORTE SAS	ARTICULADO GAS	3.085,15
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-NORTE SAS	BIARTICULADO GAS	3.342,15
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-CALLE 80 SAS	BIARTICULADO GAS	3.465,62
CAPITAL BUS SAS AMERICAS	BIARTICULADO GAS	3.358,22

TOVT	TIPOLOGIA	dic-24
SOMOS BOGOTA USME SAS	ARTICULADO DIESEL	6.842.616,37
SOMOS BOGOTA USME SAS	BIARTICULADO DIESEL	7.668.942,41
BMO SUR SAS (TUNAL)	ARTICULADO DIESEL	5.965.723,15
BMO SUR SAS (TUNAL)	BIARTICULADO DIESEL	6.403.117,15
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-SUBA SAS	BIARTICULADO GAS	7.059.667,74
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-NORTE SAS	ARTICULADO GAS	5.760.065,86
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-NORTE SAS	BIARTICULADO GAS	5.993.814,56
SISTEMA INTEGRADO DE OPERACIÓN DE TRANSP. SI18-CALLE 80 SAS	BIARTICULADO GAS	7.080.703,86
CAPITAL BUS SAS AMERICAS	BIARTICULADO GAS	5.900.727,64

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Fase V.I, V.II y V.III, componente Zonal

FASE V ETAPA I:

De acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión las canastas de costos de la tarifas TKMZ y *TMVDZ* surgieron actualizaciones, la primera relacionada con el ajuste que incluye la contribución especial del 20% en la tarifa de energía eléctrica en el caso en que se haga efectiva la exención al pago de esta contribución sobre la tarifa TKMZ y adicionalmente las tarifas TKMZ y *TMVDZ* de acuerdo con lo establecido contractualmente

TMSA realizo al segundo (2°) año una revisión de la canasta de costos y de sus ponderadores , por lo anterior la canasta de costos aplicable para las tarifas se muestra en la siguiente tabla:

• **Padrón Eléctrico:**

PADRÓN ELÉCTRICO - TKMZ		1	2	3
Tarifa	Costos	Ponderación Inicial	Ponderación Ajuste por Contribución	Canasta revisión 2do año
TKMZ	Energético	34,92%	31,20%	34,59%
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	7,11%	7,52%	7,39%
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	5,12%	5,41%	3,28%
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	52,85%	55,87%	54,74%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

PADRÓN ELÉCTRICO - TMVDZ			
Tarifa	Costos	Ponderación inicial	Canasta revisión 2do año
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - IPC	49,03%	51,71%
TMVDZ	Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	50,97%	48,29%

PADRÓN ELÉCTRICO - TMVAZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVAZ	Personal adminsitrativo SMMLV	53,51%
TMVAZ	Otros costos administrativos IPC	46,49%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• **Busetón Eléctrico:**

BUSETÓN ELÉCTRICO - TKMZ				
		1	2	3
Tarifa	Costos	Ponderación Inicial	Ponderación Ajuste por Contribución	Canasta revisión 2do año
TKMZ	Energético	32,82%	29,37%	33,89%
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	5,68%	5,97%	6,81%
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	5,46%	5,74%	3,46%
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	56,04%	58,92%	55,83%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

BUSETÓN ELÉCTRICO - TMVDZ			
Tarifa	Costos	Ponderación inicial	Canasta revisión 2do año
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - IPC	46,99%	47,78%
TMVDZ	Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	53,01%	52,22%

BUSETÓN ELÉCTRICO - TMVAZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVAZ	Personal adminsitrativo	53,51%
TMVAZ	Otros costos administrativos	46,49%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• Tarifas:

CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	Tarifa 2020	Tarifa ajuste contribucion 2022	Tarifa 2.024 revision ponderadores
OPERACIÓN	2	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 13.195.653	\$ 14.603.510,63	\$ 18.511.964,43
GRAN AMÉRICAS FONTIBÓN 1	2	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 11.714.315	\$ 12.979.881,88	\$ 16.478.555,87
	2	TKMZ	Padrón eléctrico	\$ 1.098	\$ 1.196,48	\$ 1.380,17
	2	TKMZ	Busetón eléctrico	\$ 972	\$ 1.065,59	\$ 1.228,74
	2	TPASZ	-	\$ 88	\$ 94,45	\$ 116,76
CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	Tarifa 2020	Tarifa ajuste contribucion 2022	Tarifa 2.024 revision ponderadores
OPERACIÓN	4	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 13.157.238,00	\$ 14.560.997,09	18.458.072,66
E-SOMOS FONTIBÓN S.A.S.	4	TKMZ	Padrón eléctrico	\$ 1.103,00	\$ 1.201,93	1.386,45
	4	TPASZ	-	\$ 132,00	\$ 141,68	175,14
CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	Tarifa 2020	Tarifa ajuste contribucion 2022	Tarifa 2.024 revision ponderadores
OPERACIÓN	5	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 12.995.990	\$ 15.090.359,69	19.129.112,79
E-SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S.	5	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 11.497.878	\$ 13.372.761,74	16.977.334,88
	5	TKMZ	Padrón eléctrico	1.219,00	\$ 1.389,89	\$ 1.603,27
	5	TKMZ	Busetón eléctrico	1.154,00	\$ 1.323,32	\$ 1.525,92
	5	TPASZ	-	\$ 64	71	88,14

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

FASE V ETAPA II:

De acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión de provisión y operación resultantes de la Selección Abreviada No. TMSA-SAM-18-2019, la canasta de costos aplicable para las tarifas se muestra en la siguiente tabla:

• **Padrón Gas Euro VI:**

PADRÓN GAS EURO VI - TKMZ			1
Tarifa	Costos	Ponderación	
TKMZ	Energético	52,37%	
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	9,63%	
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	3,86%	
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	34,14%	

PADRÓN GAS EURO VI - TMVDZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	36,12%	
TMVDZ		63,88%	

PADRÓN GAS EURO VI - TMVAZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	
TMVAZ	Personal administrativo	55,81%	
TMVAZ	Otros costos administrativos	44,19%	

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• **Busetón Gas Euro VI:**

BUSETÓN GAS EURO VI - TKMZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	
TKMZ	Energético	60,94%	
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	8,18%	
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	5,94%	
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	24,94%	

BUSETÓN GAS EURO VI - TMVDZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	35,40%	
TMVDZ		64,60%	

PADRÓN GAS EURO VI - TMVAZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	
TMVAZ	Personal administrativo	55,81%	
TMVAZ	Otros costos administrativos	44,19%	

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• **Padrón Diesel Euro VI**

PADRÓN DIESEL EURO VI - TKMZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TKMZ	Energético	67,25%
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	7,78%
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	7,08%
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	17,89%

PADRÓN DIESEL EURO VI - TMVDZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo -	36,01%
TMVDZ	Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	63,99%

PADRÓN DIESEL EURO VI - TMVAZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVAZ	Personal administrativo	55,58%
TMVAZ	Otros costos administrativos	44,42%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• **Busetón Diesel Euro VI**

BUSETÓN DIESEL EURO VI - TKMZ			1
Tarifa	Costos	Ponderación	
TKMZ	Energético	63,30%	
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	7,96%	
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	7,00%	
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	21,74%	

BUSETÓN DIESEL EURO VI - TMVDZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - IPC	35,98%
TMVDZ	Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	64,02%

PADRÓN DIESEL EURO VI - TMVAZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVAZ	Personal administrativo	55,58%
TMVAZ	Otros costos administrativos	44,42%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• **Tarifas:**

CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.020	2.024
OPERACIÓN	10	TMVDZ	Padrón - Gas Euro VI	\$ 10.393.915	14.799.411,73
EMASIVO 10 S.A.S.	10	TMVDZ	Busetón - Diesel Euro	\$ 9.520.322	13.557.621,03
	10	TKMZ	Padrón - Gas Euro VI	\$ 2.539	3.394,17
	10	TKMZ	Busetón - Diesel Euro	\$ 1.880	2.079,65
	10	TPASZ	-	\$ 95	126,04
	10	TMSPZ	-	\$ 369.951.712	490.845.373,57

CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.020	2.024
OPERACIÓN	14	TMVDZ	Padrón - Gas Euro VI	\$ 12.458.103	17.738.512,94
GRAN AMÉRICAS USME S.A.S.	14	TMVDZ	Busetón - Diesel Euro	\$ 11.812.032	16.821.180,36
	14	TKMZ	Padrón - Gas Euro VI	\$ 2.454	3.280,54
	14	TKMZ	Busetón - Diesel Euro	\$ 2.023	2.237,84
	14	TPASZ	-	\$ 105	139,31
	14	TMSPZ	-	\$ 279.121.118	370.332.951,55

CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.020	2.024
OPERACIÓN	16	TMVDZ	Padrón - Gas Euro VI	\$ 10.473.729	14.913.055,17
EMASIVO 16 S.A.S	16	TMVDZ	Busetón - Diesel Euro	\$ 9.587.115	13.652.739,05
	16	TKMZ	Padrón - Gas Euro VI	\$ 2.592	3.465,02
	16	TKMZ	Busetón - Diesel Euro	\$ 1.906	2.108,42
	16	TPASZ	-	\$ 72	95,53
	16	TMSPZ	-	\$ 395.314.638	524.496.454,19

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

FASE V ETAPA III:

De acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión las canastas de costos de la tarifas TKMZ y *TMVDZ* surgieron actualizaciones, la primera relacionada con el ajuste que incluye la contribución especial del 20% en la tarifa de energía eléctrica en el caso en que se haga efectiva la exención al pago de esta contribución sobre la tarifa TKMZ y adicionalmente las tarifas TKMZ y *TMVDZ* de acuerdo con lo establecido contractualmente TMSA realizo al segundo (2°) año una revisión de la canasta de costos y de sus ponderadores , por lo anterior la canasta de costos aplicable para las tarifas se muestra en la siguiente tabla:

• **Padrón Eléctrico:**

PADRÓN ELÉCTRICO - TKMZ		1	2	3
Tarifa	Costos	Ponderación Inicial	Ponderación Ajuste por Contribución	Canasta revisión 2do año
TKMZ	Energético	36,44%	32,81%	29,17%
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	6,55%	6,92%	7,40%
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	4,69%	4,96%	2,74%
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	52,32%	55,31%	60,69%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

PADRÓN ELÉCTRICO - TMVDZ			
Tarifa	Costos	Ponderación inicial	Canasta revisión 2do año
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - IPC	44,99%	42,62%
TMVDZ	Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	55,01%	57,38%

PADRÓN ELÉCTRICO - TMVAZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	Ponderación Inicial
TMVAZ	Personal administrativo SMMLV	45,56%	
TMVAZ	Otros costos administrativos IPC	54,44%	

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• **Busetón Eléctrico:**

BUSETÓN ELÉCTRICO - TKMZ		1	2	3
Tarifa	Costos	Ponderación Inicial	Ponderación Ajuste por Contribución	Canasta revisión 2do año
TKMZ	Energético	36,72%	33,47%	32,17%
TKMZ	Llantas, Administración y Reencauche	5,37%	5,65%	8,83%
TKMZ	Aceites, Otros Lubricantes, Filtros y Refrigerantes	5,34%	5,61%	3,63%
TKMZ	Gasto de Mantenimiento	52,57%	55,27%	55,37%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica



EMPRESA DE TRANSPORTE DEL
TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A

BUSETÓN ELÉCTRICO - TMVDZ			
Tarifa	Costos	Ponderación	Ponderación Inicial
TMVDZ	Seguros, Revisión Técnico Mecánica, SOAT, Lavado y Servicio de Estación, Gastos administrativos, Mantenimiento ITS, Costo infraestructura de respaldo - IPC	43,26%	40,29%
TMVDZ	Salario Conductores y Personal Mantenimiento, Personal Administrativo - SMMLV	56,74%	59,71%

BUSETÓN ELÉCTRICO - TMVAZ		
Tarifa	Costos	Ponderación
TMVAZ	Personal administrativo	45,56%
TMVAZ	Otros costos administrativos	54,44%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

• Tarifas:

CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.021	Tarifa ajuste contribucion 2022	Tarifa 2.025 revision ponderadores
OPERACIÓN	6	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 15.365.659	\$ 16.605.349,03	\$ 22.724.905,67
ZMO Fontibón III S.A.S.	6	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 14.030.851	\$ 15.173.642,81	\$ 20.802.990,15
	6	TKMZ	Padrón eléctrico	\$ 1.391	\$ 1.470,03	\$ 1.755,89
	6	TKMZ	Busetón eléctrico	\$ 1.156	\$ 1.229,92	\$ 1.475,87
	6	TPASZ	-	\$ 165	174,28	226,63
CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.021	Tarifa ajuste contribucion 2022	Tarifa 2.025 revision ponderadores
OPERACIÓN	7	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 14.536.992	\$ 15.709.825,79	\$ 21.499.355,93
MUEVE FONTIBON S.A.S.	7	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 12.858.978	\$ 13.906.322,50	\$ 19.065.500,21
	7	TKMZ	Padrón eléctrico	\$ 1.150	\$ 1.215,33	\$ 1.451,67
	7	TKMZ	Busetón eléctrico	\$ 1.087	\$ 1.156,51	\$ 1.387,78
	7	TPASZ	-	\$ 132	139,42	181,31
CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.021	Tarifa ajuste contribucion 2023	Tarifa 2.025 revision ponderadores
OPERACIÓN	8	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 12.851.818	15.949.353,63	19.054.884,36
OPERADORA DISTRITAL DE TR	8	TKMZ	Busetón eléctrico	\$ 1.157	1.437,33	1.476,09
	8	TPASZ	-	\$ 149	178,03	204,66
CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.021	Tarifa ajuste contribucion 2023	Tarifa 2.025 revision ponderadores
OPERACIÓN	13	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 14.265.017	17.682.894,82	21.097.120,91
MUEVE USME S.A.S.	13	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 12.616.177	15.656.918,61	18.705.508,73
	13	TKMZ	Padrón eléctrico	\$ 1.117	1.376,30	1.409,00
	13	TKMZ	Busetón eléctrico	\$ 1.057	1.313,10	1.348,51
	13	TPASZ	-	\$ 95	113,51	130,49
CONCESIONARIO	UNIDAD FUNCIONAL	TARIFA	TIPOLOGIA	2.021	Tarifa ajuste contribucion 2022	Tarifa 2.025 revision ponderadores
OPERACIÓN	17	TMVDZ	Padrón eléctrico	\$ 15.128.238	\$ 16.348.773,08	\$ 22.373.773,98
ZMO Fontibón V S.A.S.	17	TMVDZ	Busetón eléctrico	\$ 13.827.156	\$ 14.953.357,15	\$ 20.500.979,60
	17	TKMZ	Padrón eléctrico	\$ 1.347	\$ 1.423,53	\$ 1.700,35
	17	TKMZ	Busetón eléctrico	\$ 1.120	\$ 1.191,62	\$ 1.429,91
	17	TPASZ	-	\$ 162	171,11	222,51

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

TRANSMILENIO S.A.
Avenida Eldorado No. 69 - 76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
PBX: (57) 2203000
FAX: (57) 3249870 - 80
Código postal: 111071
www.transmilenio.gov.co
Información: línea 4824304



Nota: Se indican las tarifas a precios del 2025, debido a que estas fueron el resultado de la revisión de los ponderadores de la canasta de costos estipulada contractualmente.

3. Presente y explique en detalle las tarifas de remuneración pactadas con los operadores durante el período 2019-2025. Discrimine la información por componente y/o fase.

En relación con las tarifas de remuneración pactadas con los operadores, presentamos un resumen que explica en detalle los esquemas de remuneración correspondientes a las fases III, IV y V del Sistema Integrado de Transporte Público.

ESQUEMA DE REMUNERACIÓN FASE III

En el marco de los contratos de concesión del componente troncal, se remunera por vehículo operación y provisión y kilómetro en operación. De acuerdo con lo anterior:

- **Tarifa Vehículo:** contempla los costos de inversión de chasis, matriculas, entre otros.
- **Tarifa Kilometro:** contempla los costos variables por kilómetro, entre otros.

En el marco de la licitación pública 004 del 2009 la remuneración estipulada en los contratos de concesión del componente zonal se remunera por vehículo operación y provisión, kilómetro y pasajero. De acuerdo con lo anterior:

- **Tarifa Vehículo:** contempla los costos de inversión en vehículos, carrocería impuestos entre otros.

- **Tarifa Kilometro:** contempla los costos variables por kilómetro como combustibles, neumáticos, salarios entre otros.
- **Tarifa Pasajero:** contempla los costos administrativos, rentabilidad entre otros.

ESQUEMA DE REMUNERACIÓN FASE IV

En el marco de los contratos de concesión de provisión y operaciones de los contratos de fase IV donde se describen las tarifas de Remuneración y sus componentes, se estipulan las siguientes tarifas:

- **TMVT “Concesionarios Provisión”:** contempla los costos de inversión por vehículos.
- **TKMT:** contempla los costos variables por kilómetro, combustibles, mantenimiento, entre otros.
- **TOVT:** contempla los costos variables por vehículo, cámaras, patios, adecuaciones, entre otros.

ESQUEMA DE REMUNERACIÓN FASE V

En el marco de la licitación pública 007 del 2019 la remuneración estipulada en los contratos de concesión del componente zonal se remunera de acuerdo con las siguientes tarifas:

- **TMVIZ Tarifa Inversión “Concesionarios Provisión”:** contempla los costos de inversión, impuestos, matriculas, entre otros.
- **TMVAZ Tarifa Administración “Concesionarios Provisión”:** contempla los costos administrativos, seguros, entre otros.
- **TMSPZ Tarifa de Patios:** contempla los costos de adecuaciones de patios.

- **TMVDZ Tarifa Vehículo “Concesionarios de Operación”:** contempla los costos variables por vehículos como administrativos, matrículas, entre otros.
- **TKMZ Tarifa kilómetro “Concesionarios de Operación”:** contempla los costos variables por kilómetros, combustible, neumáticos, entre otros.
- **TPASZ Tarifa por pasajero “Concesionarios de Operación”:** Contempla los costos administrativos como impuesto de renta, entre otros.

Teniendo en cuenta lo anterior, Cordialmente se anexa la información solicitada respecto al detalle de las tarifas de remuneración pactadas con los operadores durante el período 2019-2025 (ANEXO PUNTO 3).

4. Sírvese explicar en detalle las proyecciones realizadas por la Administración Distrital y la Empresa Transmilenio S.A., en relación con las necesidades financieras del Fondo de Estabilización Tarifaria para el periodo 2025 – 2034. Presente valores mínimos y máximos programados para cada vigencia.

Tomando en cuenta el estudio de proyecciones del FET 2025-2035 y el estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria, se proyectó el FET en el Marco Fiscal de Mediano Plazo tomando como referencia unos supuestos de demanda, oferta, infraestructura, macroeconómicos, entre otros. Se proyectaron los siguientes valores a millones de pesos corrientes:

Componente	Diferencial General	tarifario
2025*	\$3.091.064	
2026	\$ 3.677.878	
2027	\$ 3.661.816	
2028	\$ 3.711.443	
2029	\$ 3.654.405	

2030	\$ 3.693.707
2031	\$ 3.753.606
2032	\$ 3.679.190
2033	\$ 3.674.227
2034	\$ 3.333.253
2035	\$ 3.590.030

Fuente: TRANSMILENIO S.A. Cifras en millones de pesos corrientes

**Para el año 2025, el valor corresponde al presupuesto aprobado sin tomar en cuenta recursos para beneficios a poblaciones vulnerables y subsidio de discapacidad.*

Es de precisar que, estas proyecciones toman en cuenta las modificaciones más recientes operacionales del Sistema, el comportamiento de la demanda, los cambios en los supuestos de infraestructura, la evolución de indicadores macroeconómicos dada la coyuntura económica y la normatividad más reciente en materia ambiental en lo referente al transporte público de pasajeros. Estas proyecciones son realizadas con la mejor información que se cuenta de momento y están sujetas a modificación conforme la evolución y cambios que puedan darse en alguno de los factores mencionados anteriormente. Así mismo, el valor del FET en cada uno de los años de modelación se verá afectado por la política tarifaria de la Administración Distrital.

Por otra parte, es importante indicar que el Distrito continuará implementando medidas adicionales que permitan reducir el déficit del Sistema. Estas medidas son:

Fuentes de Financiamiento Alternativas: ingresos provenientes del estacionamiento en vía pública, excedentes de multas de tránsito, cobros por congestión (Pico y placa solidario) y negocios colaterales. Estas medidas buscan disminuir la dependencia exclusiva de los ingresos por tarifas de los usuarios.

Reducción de costos y eficiencia operativa: estrategias continuas para la optimización operacional, incluyendo mejoras en la compra de flota y la reducción de costos operativos.

Estos esfuerzos son esenciales para mantener la sostenibilidad del Sistema en el mediano y largo plazo.

Iniciativas para atraer demanda: mejorar la seguridad y la calidad del servicio con el objetivo de atraer más usuarios al Sistema, lo cual es crucial para aumentar los ingresos y reducir el déficit.

Continuar reduciendo la evasión: Se busca propender esfuerzos en la disminución de la evasión, tanto del componente troncal como zonal, implicando el aumento en la demanda paga y por ende un crecimiento en los ingresos del Sistema. Este planteamiento exige más esfuerzos de los que ya hace el Distrito a través del Ente Gestor para reducir la evasión.

Expansión de Líneas Troncales: La expansión de las líneas troncales y la entrada en operación de nuevos corredores están diseñadas para aumentar la demanda y mejorar la cobertura del servicio. Debido a que el componente troncal es más eficiente en términos económicos que el componente zonal, se espera que se reduzca el déficit.

Subsidios Focalizados: Focalización de subsidios para apoyar a las poblaciones más vulnerables, como personas en situación de pobreza extrema, personas con discapacidad, adultos mayores. Esto no solo promueve la equidad, sino que también busca incrementar la demanda del Sistema, haciéndolo más inclusivo y asequible.

La aplicación de estas medidas, y la reducción del déficit del FET que se espera obtener, están contempladas en el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura 2024 – 2027”:

Proyección FET Plan Distrital de Desarrollo¹

Componente	2025	2026	2027
FET PDD	\$ 3.091.064	\$ 3.240.972	\$ 3.353.150

¹ El valor para 2025 corresponde al presupuesto aprobado. No incluye subsidios/tarifas diferenciados para poblaciones vulnerables (Sisbén, adultos mayores y personas con discapacidad).

Fuente: SDH. Cifras en millones de pesos corrientes

Para poder llegar a los valores señalados en la tabla anterior, la cofinanciación de flota por parte de la Nación, en el marco del artículo 172 del Plan Nacional de Desarrollo, es esencial.

Sin el apoyo financiero de la Nación, la responsabilidad de financiar el reemplazo y la ampliación de flota recaería completamente sobre el Distrito, lo que generaría una presión adicional sobre el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). La cofinanciación permitiría cumplir con los estándares de calidad y sostenibilidad requeridos en el SITP.

Además, la reposición de flota es fundamental para lograr la transición hacia vehículos de bajas o cero emisiones, en línea con los compromisos adquiridos por Bogotá, en términos de movilidad limpia y sostenible. El apoyo de la Nación facilitará la renovación progresiva de la flota, sin que esto implique un aumento insostenible en el déficit del Sistema.

De igual forma, el artículo 183 del Plan Nacional de Desarrollo permitirá compensar los esfuerzos ya realizados por el Distrito en la adquisición de flota de cero y bajas emisiones.

En conclusión, el esfuerzo conjunto entre las medidas que se encuentra adoptando el Distrito para reducir el FET y el apoyo de la Nación, mediante la cofinanciación de flota, son una contribución fundamental a la sostenibilidad del Sistema.

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

Desde TRANSMILENIO S.A., se informa que debido a que la diferencia entre los ingresos del Sistema y sus costos ha sido negativa por largo tiempo, la Secretaría Distrital de Hacienda – SDH - ha adelantado las respectivas transferencias a dicho fondo en virtud de tres acuerdos de respaldo: el primero firmado en el año 2000, el segundo firmado en el 2010 y el tercero firmado en el año 2018, así como en virtud de lo estipulado en el Decreto Distrital 383 de

2019 por medio del cual se regula el Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

Conforme lo anterior, para TRANSMILENIO S.A., las fuentes de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria son transferencias realizadas por la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad.

Por lo tanto, en caso de requerir el detalle de la fuente de los recursos, es preciso elevar la solicitud de esta información a la Secretaría Distrital de Movilidad y a la Secretaría Distrital de Hacienda, quienes son las entidades encargadas de establecer y administrar las fuentes de financiación para el SITP.

6. Frente el punto anterior, informe de manera nominal y detallada a cuánto ascienden los recursos propios (ingresos corrientes y recursos de capital) que soportarán el FET durante la vigencia 2025.

Para el caso de los ingresos corrientes, discrimine la información mediante valores nominales según tipo de impuesto, contribuciones, tasas, multas y/o sobretasa a la gasolina, entre otros ingresos.

Sea lo primero señalar que para la vigencia 2025, se tiene programado contar con los recursos asignados por el distrito capital para amparar los costos asociados al Fondo de Estabilización Tarifaria por valor de \$ 3.191.656.000.000, los cuales están incorporados como Otros Recursos Distrito – Vigencia Actual.

Sin embargo, en línea con el numeral anterior, la información y discriminación de los recursos del Distrito que soportan el FET es una solicitud que debe ser elevada a la

Secretaría Distrital de Movilidad y a la Secretaría Distrital de Hacienda, citadas en esta proposición.

7. Informe cuál ha sido el comportamiento de la tarifa técnica de los componentes troncal y zonal del SITP, semana a semana, durante los últimos 72 meses (2019-2024).

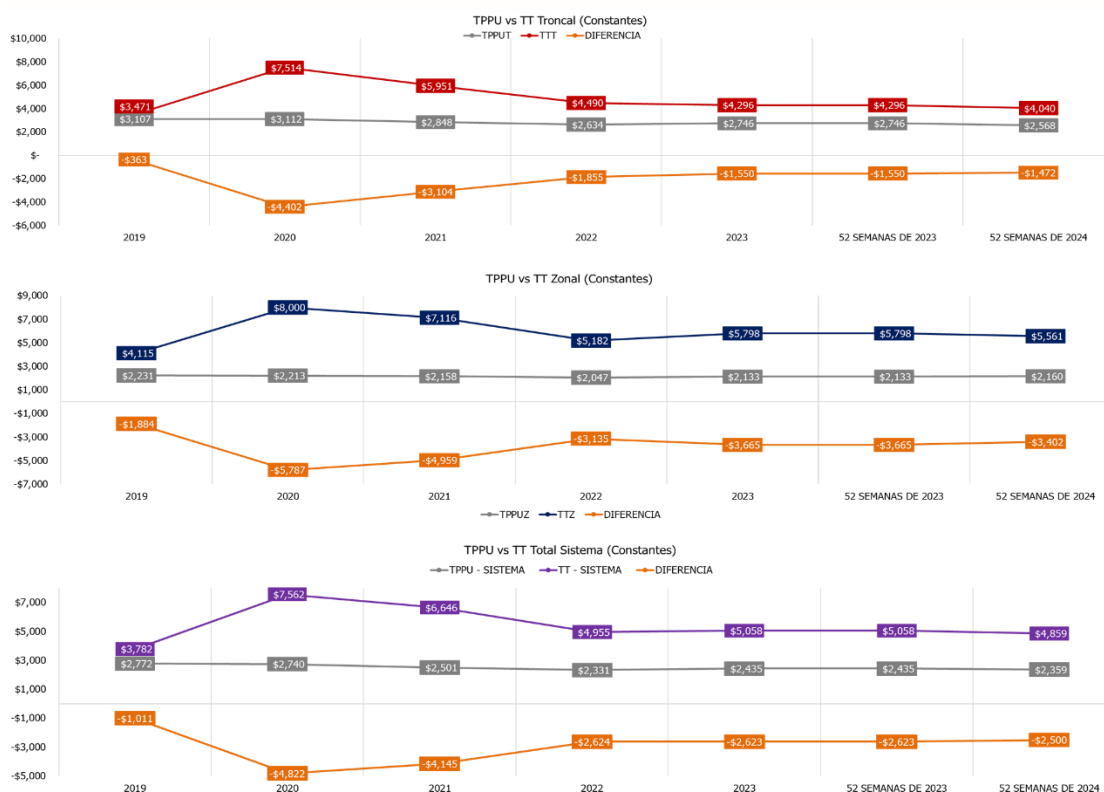
La Tarifa Técnica se define como “aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago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

Así las cosas, es necesario precisar que la tarifa técnica no es más que un indicador del costo unitario de transportar a un pasajero en el Sistema; siendo que la ecuación para el cálculo de dicha tarifa corresponde al cociente entre la sumatoria de las remuneraciones realizadas a cada uno de los agentes del Sistema (remuneración total) y las validaciones del Sistema.

Por lo cual, de dicha remuneración total, cordialmente se informa que, los costos calculados se basan en lo estipulado contractualmente para cada uno de los agentes del Sistema.

Tomando en cuenta estas consideraciones, a continuación, se informa que la tarifa técnica del componente troncal y zonal del SITP se calcula mensualmente.

Cómo se puede observar en las gráficas, la Tarifa Técnica tuvo un aumento considerable en el año 2020 por la pandemia del COVID-19, en el año 2021 presentó una reducción moderada y a partir del año 2022 ha presentado recuperación, es así que, al cierre del 2024, la tarifa técnica total cerró con \$4.859 el menor valor presentado en los últimos 6 años.



Fuente: Subgerencia Económica.

8. Presente de manera detallada, mes a mes desde 2019 hasta la fecha, la siguiente información:

- Número promedio de validaciones diarias por componente y operador
- Número promedio de pasajeros diarios por componente y operador
- % de ocupación del Sistema por componente

9. Informe el número promedio de transbordos realizados entre componentes del SITP, mes a mes, desde 2019 hasta la fecha. Precise la siguiente información:

- % validaciones a \$0 costo
- % validaciones con algún costo \$

c. % de transbordos según tipología (zonal a zonal; troncal a zonal; zonal a troncal)

10. Presente de manera detallada, mes a mes desde 2019 hasta la fecha, la siguiente información:

a. Comportamiento del índice IPK por componente y operador

b. Comportamiento del índice IPB por componente y operador

c. Comportamiento del índice IKB por componente y operador

En atención a la solicitud de las preguntas 8, 9 y 10, remitimos archivo en Excel con el detalle mes a mes desde enero 2019 con la información solicitada.

11. Sírvase informar las proyecciones de demanda de usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público, en sus componentes zonal y troncal, año a año para las siguientes 10 vigencias.

En el archivo Excel el adjunto se detallan año a año las proyecciones de demanda para las vigencias 2025 – 2035; estas pertenecen a la proyección de los ingresos y egresos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP – de la ciudad de Bogotá D.C. para el periodo citado, de acuerdo con el periodo establecido para el Marco Fiscal de Mediano Plazo - MFMP.

Es oportuno indicar que estas proyecciones no garantizan que los supuestos considerados para la elaboración de estas se mantengan en el tiempo. El pronóstico presenta estimaciones de valores resultantes que reflejan el uso de supuestos tales como intenciones, planes, expectativas acerca de eventos futuros, que están sujetos entre otros factores al riesgo e incertidumbre propios de los análisis estadísticos; Lo anterior implica que diversos factores pueden influir en el hecho que las proyecciones y los valores aquí estimados difieran de los efectivamente logrados.

12. Informe cuál es el número total de usuarios y porcentajes de evasión del SITP, en sus componentes troncal y zonal. Detalle cuál ha sido el impacto de esta problemática sobre el Fondo de Estabilización Tarifaria durante las vigencias 2019-2024 (precios corrientes).

... número total de usuarios...

Frente a la solicitud de determinar el número total de usuarios, a continuación, se presenta una tabla resumen con las validaciones anuales registradas por componente del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP):

Validaciones anuales por componente SITP

Año	Troncal	Zonal	Total SITP
2019	702.999.799	431.805.845	1.134.805.644
2020	335.477.893	236.777.069	572.254.962
2021	365.972.077	366.605.548	732.577.625
2022	520.550.473	551.859.975	1.072.410.448
2023	574.512.141	582.786.564	1.157.298.705
2024	586.663.258	608.123.418	1.194.786.676

Fuente: TRANSMILENIO S.A.;2025

Es importante destacar que estos datos corresponden al total de validaciones realizadas, sin diferenciar el tipo de tarifa utilizada por los usuarios. En términos generales:

Aproximadamente el 85% de las validaciones en el componente troncal y el 74% en el componente zonal corresponden al tipo de tarifa "primer abordaje", en la cual el usuario paga la tarifa completa para acceder al sistema.

El restante 15% (troncal) y 24% (zonal) corresponde a validaciones bajo el tipo de tarifa "transbordo", en donde el costo es cero (0) pesos, siempre y cuando la validación se realice dentro del tiempo permitido.

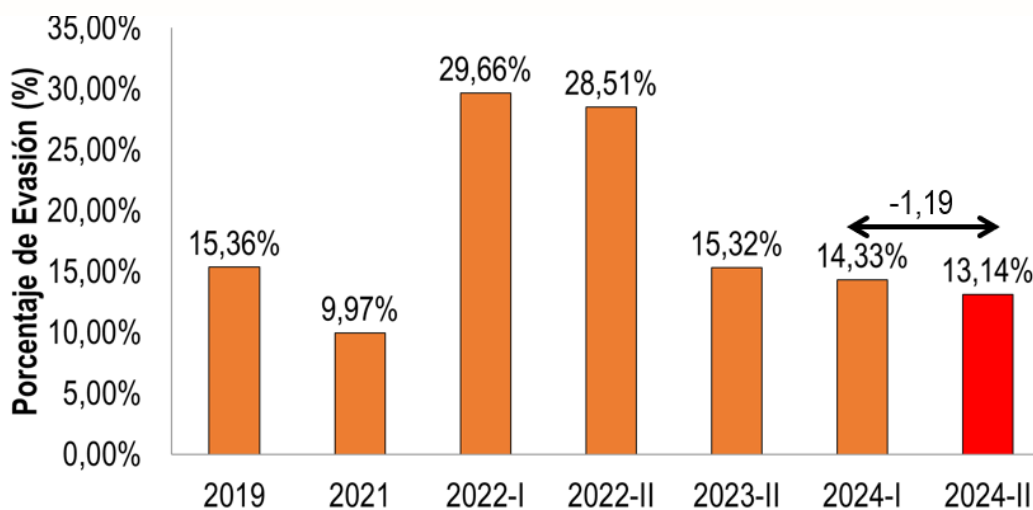
...porcentajes de evasión del SITP, en sus componentes troncal y zonal.

En primera medida, debe ponerse de presente que la medición de la evasión consiste en estimar con representatividad estadística el porcentaje de ingresos no validados en el componente troncal del Sistema TransMilenio. En ese sentido, los resultados reflejan un porcentaje de evasión estimado del componente troncal del sistema y no una sumatoria de personas que no pagan el pasaje al momento de ingresar a este.

Aclarado lo anterior, debe señalarse que, respecto a la vigencia 2024 se hicieron dos mediciones de evasión en el componente troncal, una en cada semestre. Para el primer semestre del año 2024 la medición arrojó un resultado de evasión en troncal, en un índice de **14.33%**, lo que representa una reducción de **0.99 puntos porcentuales** frente al semestre inmediatamente anterior (2023 II).

Ahora bien, para el segundo semestre de este año, el ejercicio de medición y el respectivo análisis señaló que el índice de evasión en troncal se sitúa en el **13.14%**, es decir una disminución de **1.19 puntos porcentuales** frente al primer semestre.

En cuanto al comportamiento de la evasión en el componente troncal para los años 2019 - 2024, ha sido el siguiente:



Es importante precisar que no se cuenta con cifra diaria, mensual o anual de colados, por cuanto la medición es semestral y se toma una semana típica del Sistema.

En lo concerniente al componente zonal del SITP, dadas sus condiciones geográficas, físicas, contractuales, jurídicas, así como factores externos que impactan la operación, el gran reto de la presente Administración será lograr una línea base de evasión que permita cuantificar y dimensionar con cifras oficiales este fenómeno para mejorar la focalización de recursos y estrategias. Por la complejidad en términos de tiempo, recursos y otros aspectos, que reviste este tipo de estudios no se pueden hacer cada semestre.

No obstante, TRANSMILENIO S.A. adjudicó el Contrato No. 1635 de 2024 a la Empresa K-HUA GESTION INTEGRAL DE PROYECTOS Y CONTRATOS S.A.S. cuyo objeto es la realización de “una Consultoría para estimar la Línea Base de Evasión en los Componentes Zonal y de Alimentación del Sistema Integrado de Transporte Público–SITP- de Bogotá y sus variables de desagregación principales. Así como para identificar aspectos que ayuden a la caracterización del fenómeno mediante la aplicación de técnicas cualitativas que complementen el análisis de la línea base de evasión”.

Gracias a este estudio se espera que a finales del año 2025 se puedan tener cifras oficiales sobre el componente zonal y el servicio de alimentación con validación a bordo, del Sistema.

Se pretende también que estas cuantificaciones se puedan acompañar con ejercicios cualitativos y de caracterización del fenómeno para mejorar la comprensión de los perfiles ocupacionales y motivacionales de los evasores, y así generar estrategias para públicos diferenciados según estos perfiles y caracterizaciones de la problemática.

...Detalle cuál ha sido el impacto de esta problemática sobre el Fondo de Estabilización Tarifaria durante las vigencias 2019-2024 (precios corrientes).

Frente a los recursos que ha dejado de recaudar el Distrito por la Evasión en el Sistema Troncal, para tener una aproximación del fenómeno, 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, utilizando los resultados de medición de las estaciones en donde se ha implementado el Sistema Inteligente de Detección de Eventos de Seguridad en TransMilenio (SIDESE) y que incluye la recolección de información directa en las estaciones y portales a través de distintos equipos territoriales.

Según estas mediciones, para la muestra realizada durante el periodo del año 2022-1 al año 2024, se estima que la tasa de evasión en el componente troncal se comportó inicialmente en un 29,66%, no obstante, ha venido disminuyendo hasta un 13,14%. Por lo tanto, a continuación, se muestra en referencia a los índices de evasión en el componente troncal:

Tabla 1.

Datos de porcentajes de evasión en el componente <u>TRONCAL</u>
--

mediciones 2021, 2022 I, 2022 II, 2023 II, 2024 I y 2024 II		
Año	% evasión en troncal	Afectación Económica
2021*	9,97%	\$ 86.282.744.328
2022 - I Semestre	29,66%	\$ 230.290.185.186
2022 - II Semestre	28,51%	\$ 242.172.375.443
2023 II Semestre	15,32%	\$ 137.054.170.548
2024 I Semestre	14,33%	\$ 119.134.680.246
2024 II Semestre	13,14%	\$ 113.259.234.621

Fuente: Dirección Técnica de Seguridad, Subgerencia Económica TRANSMILENIO S.A.

*Nota: Medición bajo condiciones de confinamiento. No se incluye valor del año 2020 dadas las condiciones especiales que marcaron la operación ante la emergencia sanitaria del Covid-19.

En el siguiente link se muestra un informe de evasión:

<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/153766/este-2023-la-linea-base-de-evasion-disminuyo-hasta-ubicarse-en-1532/descargar.php?idFile=57005>

13. Informe mes a mes, a partir de 2019, cómo ha sido el comportamiento de ingreso de nuevos buses del Sistema Integrado de Transporte Público, en sus componentes zonal y troncal. Detalle número de buses adquiridos, características técnicas de los vehículos y tipo de tecnología empleada”

Adjunto encontrará un resumen de vinculación de flota nueva (3105 buses vinculados en el periodo) discriminada por: Fase, Tipología y Tecnología/Combustible a la operación del Sistema en el componente zonal para los servicios urbano, complementario y especial con corte a 19 de enero de 2025, los totales por mes son los siguientes:

PERIODO	TOTAL
feb-2019	3
mar-2019	13
ago-2019	11
sep-2019	1
oct-2019	1
feb-2020	2
jun-2020	19
jul-2020	22
ago-2020	36
sep-2020	135
oct-2020	253
nov-2020	56
dic-2020	243
ene-2021	211
jun-2021	27
jul-2021	207
ago-2021	328
sep-2021	45
oct-2021	9
nov-2021	8
dic-2021	52
ene-2022	41
feb-2022	131
mar-2022	213
abr-2022	90
may-2022	124
jun-2022	17
jul-2022	17
ago-2022	238
sep-2022	241
nov-2022	11
dic-2022	145
ene-2023	38
feb-2023	93
ago-2023	1

nov-2023	1
mar-2024	1
ago-2024	1
dic-2024	20
TOTAL	3105

15. Presente una proyección financiera donde se detalle el impacto que tendrá la vinculación y renovación de flota con mejores estándares tecnológicos y ambientales sobre la tarifa técnica (costos de operación), así como en el Fondo de Estabilización Tarifaria para los próximos 10 años. Discrimine la información según tipología energética de la flota a adquirir.

Se informa que se han adelantado modelaciones técnicas y económicas para conocer el valor aproximado que se reconocería por la vinculación de nueva flota con estándares de emisiones de cero y/o bajas emisiones. Dichas modelaciones ya hacen parte de las proyecciones del Fondo de Estabilización Tarifaria. Por una parte, se toma en cuenta la flota ya vinculada en el Sistema de cero y bajas emisiones y la operación del Transmicable.

De igual forma, se toma en cuenta la renovación de flota de los concesionarios de la Fase III del SITP y la vinculación de flota por nuevos proyectos futuros troncales con tecnologías amigables ambientalmente y en concordancia con la normatividad vigente y la política pública ambiental de la Administración Distrital.

Conforme lo anterior y los esquemas de remuneración actuales y proyectados, en el estudio de proyecciones del FET en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025-2035, los valores presentados en el numeral 1 y 5 toman en cuenta dentro de la proyección financiera el impacto que representa tanto para el FET como para los costos del Sistema la operación de tecnologías amigables con el medioambiente. En este sentido, los valores toman en cuenta

los costos de provisión y operación necesarios para garantizar el ascenso tecnológico de la flota del SITP. Así mismo, en el caso de la flota eléctrica incluye el valor remunerado asociado a la infraestructura de soporte y arrendamiento de patios eléctricos. Sin embargo, los valores no toman en cuenta el costo de la infraestructura de adquisición de terrenos y construcción de patios.

Es importante precisar que se está evaluando la cofinanciación de la flota por parte de la Nación. Sin embargo, los valores presentados en las tablas de los numerales 1 y 5 no consideran esta opción. Asimismo, no se contemplan costos asociados a tecnologías distintas a las que actualmente están implementadas en el Sistema.

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.

Informamos que El Decreto 383 de 2019 reguló el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -FET, el cual se constituye en una cuenta de manejo presupuestal, sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza del sector de Movilidad, con el fin de contribuir a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- de Bogotá, D.C.

Así mismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 del Decreto 383 de 2019, modificado por el artículo 1° del Decreto 686 de 2019, *“La administración, planeación y seguimiento del FET- estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, en su calidad de autoridad de transporte en el ámbito distrital y cabeza de sector de Movilidad de Bogotá*

D.C., quien podrá asignar los recursos del FET, de manera independiente, a cada ente gestor, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente, el presente decreto y las normas que lo modifiquen o sustituyan.

En cumplimiento de esta tarea, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá: (...)

- 3. Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET en el Distrito Capital.*
- 4. Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo contenido en el artículo 2 del presente Decreto.*
- 5. Llevar los registros contables y presupuestales. (...)"*

En este sentido, de conformidad con lo establecido en el numeral 1 del citado artículo 5 del Decreto Distrital 383 de 2019, modificado por el artículo 1 del Decreto Distrital 686 de 2019, la Secretaría Distrital de Movilidad expidió, el 30 de diciembre de 2022, la Resolución 345191 de 2022 *“Por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - FET y se dictan otras disposiciones”*, la cual venía siendo aplicada hasta el mes de diciembre de 2023. El 21 de diciembre de 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad expidió la Resolución 443001 de 2023 *“Por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá”*.

La Resolución 443001 de 2023 establece:

Artículo 11.- Seguimiento. *La Secretaría Distrital de Movilidad realizará seguimiento a la ejecución de los recursos del FET y a la calidad en la prestación del servicio de cada uno de los componentes del SITP. Lo anterior, a partir de la información*

consignada en los informes trimestrales, la cual deberá ser suficiente para cuantificar y realizar análisis comparativos para diferentes periodos de tiempo sobre:

11.1. Los indicadores establecidos en el Decreto Distrital 383 de 2019.

11.2. Seguimiento a la ejecución presupuestal de los recursos del FET.

11.3. Seguimiento a los indicadores de operación y de calidad de prestación del servicio del SITP que la Secretaría de Movilidad establezca para tal fin.

11.4. Percepción de satisfacción al usuario.”

De acuerdo con lo anterior, TRANSMILENIO S.A. suministra la información requerida a la Secretaría Distrital de Movilidad. Con esta información, la Secretaría Distrital de Movilidad elabora y presenta los informes trimestrales correspondientes al Fondo de Estabilización Tarifaria -FET-. Asimismo, la Secretaría Distrital de Movilidad es la entidad competente en remitir la información solicitada

17. Presente un informe ejecutivo donde se detalle cómo cada ente gestor ejecutó los recursos del FET asignados en los cuatro (4) trimestres inmediatamente anteriores, con los debidos soportes de las cuentas, encargos fiduciarios o patrimonios autónomos.

INFORME DE EJECUCIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA – FET

Comportamiento del FET 2024

En la siguiente tabla se presenta la información correspondiente a los ingresos por validaciones efectuadas por los usuarios, desagregada por cada componente del Sistema

(zonal y troncal), de las cuales se presentan de manera independiente las validaciones realizadas con los recursos del subsidio de discapacidad.

Así mismo, en la sección “Diferencial Tarifario”, se presentan los egresos cuya fuente provienen de lo aportado por el Distrito, las cuales corresponden a transferencias destinadas al Fondo de Estabilización Tarifaria- FET y al Fondo Fuente Externa – FFE.

Tabla 1 Ingresos por validaciones² por componente troncal y zonal
(Cifras en millones de pesos)

INGRESOS	2024			
	Primer Trimestre	Segundo Trimestre	Tercero Trimestre	Cuarto Trimestre
	\$ 654,615,082,600	\$ 674,650,467,050	\$ 695,101,597,650	\$ 724,950,361,850
Subsidio de discapacidad	-\$ 8,330,749,500	-\$ 8,396,408,000	-\$ 8,379,574,500	-\$ 8,374,076,500
Ingresos por validaciones	\$ 662,945,832,100	\$ 683,046,875,050	\$ 703,481,172,150	\$ 733,324,438,350
<i>Ingresos Troncales</i>	\$ 354,493,603,150	\$ 359,248,537,100	\$ 370,544,736,050	\$ 391,728,647,700
<i>Ingresos Zonales</i>	\$ 308,452,228,950	\$ 323,798,337,950	\$ 332,936,436,100	\$ 341,595,790,650

² Las validaciones valorizadas corresponden a las validaciones efectivamente realizadas por los usuarios, valorizadas a la tarifa usuario correspondiente.

Ingresos al FET por Bonificaciones	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
DIFERENCIAL TARIFARIO	\$ 719,506,409,973	\$ 776,199,205,241	\$ 726,415,338,907	\$ 748,705,071,123
FET	\$ 711,036,852,381	\$ 767,682,488,646	\$ 717,601,576,471	\$ 740,270,558,562
Subsidio de Discapacidad - FFE	\$ 8,330,749,500	\$ 8,396,408,000	\$ 8,379,574,500	\$ 8,374,076,500
Reintegro de Costos RB SISBÉN	\$ 138,808,092	\$ 120,308,595	\$ 93,269,889	\$ 60,436,061
Sentencias judiciales	\$ 0	\$ 0	\$ 340,918,047	\$ 0
COSTOS (FONDO PRINCIPAL)	\$ 1,374,121,492,573	\$ 1,450,849,672,291	\$ 1,421,516,936,557	\$ 1,473,655,432,973
Fondo Principal SITP	\$ 1,374,121,492,573	\$ 1,450,849,672,291	\$ 1,421,516,936,557	\$ 1,473,655,432,973

Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Económica.

Frente a la información presentada en la tabla anterior, es pertinente aclarar lo siguiente:

- Para obtener el valor neto ejecutado por FET, se debe restar al valor del “DÉFICIT” lo correspondiente a FFE – Subsidio de Discapacidad toda vez que este último es cubierto con presupuesto del Subsidio asignado por la SHD y el FET es asignado por la SDM.

- Reintegro de costos SISBÉN, corresponde al valor de las cuentas de cobro por el pago de las tarjetas que asume el SISBÉN. Lo anterior, debido a que al usuario que cuenta con dicho beneficio tarifario, se le entrega la tarjeta sin ningún costo para el usuario.

GESTIÓN DE LOS RECURSOS ASIGNADOS AL FET

- **Ejecución presupuestal**

TRANSMILENIO S.A., tomando como referencia la proyección de necesidad de recursos para cada mes, y, con base en el saldo que se tenga en la fiducia del Sistema, realiza el traslado de los recursos que se necesitarán desde la cuenta del FET mensualmente para cubrir el diferencial tarifario del Sistema; dicho trámite se oficializa a través de las respectivas resoluciones que han sido suscritas por el Gerente General de la Entidad. Teniendo en cuenta lo anterior, es pertinente aclarar que una vez los recursos se trasladan a la Fiducia del Sistema, quedan ejecutados presupuestalmente.

- **Ejecución de recursos del FET**

Entre Enero y diciembre de 2024, y conforme con el presupuesto aprobado por la Secretaría Distrital de Hacienda para la vigencia 2024, TRANSMILENIO S.A. realizó solicitudes de giro a la Secretaría de Movilidad por \$ 2.922.169.474.000 de pesos; y los giros recibidos por TRANSMILENIO S.A. ascendieron al mismo valor.

Por su parte, TRANSMILENIO S.A., entre enero y diciembre de 2024, mediante las respectivas resoluciones, trasladó a la fiducia del Sistema \$ 2.922.169.474.000 de pesos y los recursos girados desde la fiducia a los agentes del Sistema correspondieron a \$ 2.937.004.298.699 de pesos.

Tabla 2 Ejecución de recursos del FET en el periodo enero a diciembre de 2024

(Cifras en pesos)

Mes	(1) Recursos requeridos a SDM para FET (Cuenta de cobro)	(2) Giros autorizados a TMSA por SDM (aprobados por Ordenador del Gasto)	(3) Recursos girados por TMSA a Fiducia SITP (ejecución presupuestal)	(4) Recursos girados desde la fiducia SITP a los agentes del sistema
Enero	\$ 285,411,027,054.00	\$ 0	\$ 285,411,027,054	\$ 232,343,788,331
Febrero	\$ 278,536,232,524.00	\$ 0	\$ 278,536,232,524	\$ 257,813,340,652
Marzo	\$ 265,918,461,286.00	\$ 400,000,000,000	\$ 265,918,461,286	\$ 221,018,531,492
Abril	\$ 258,336,540,142.00	\$ 400,000,000,000	\$ 258,336,540,142	\$ 248,990,440,356
Mayo	\$ 296,508,429,095.00	\$ 400,000,000,000	\$ 296,508,429,095	\$ 280,291,555,845
Junio	\$ 257,295,279,581.00	\$ 442,005,969,682	\$ 257,295,279,581	\$ 238,520,801,039
Julio	\$ 254,534,250,669.00	\$ 254,534,250,669	\$ 254,534,250,669	\$ 235,754,401,043
Agosto	\$ 271,002,335,806.00	\$ 150,000,000,000	\$ 271,002,335,806	\$ 248,873,283,756
Septiembre	\$ 245,014,302,174.00	\$ 183,937,000,000	\$ 245,014,302,174	\$ 233,067,161,561
Octubre	\$ 259,301,703,947.00	\$ 217,000,000,000	\$ 259,301,703,947	\$ 248,414,758,138

Mes	(1) Recursos requeridos a SDM para FET (Cuenta de cobro)	(2) Giros autorizados a TMSA por SDM (aprobados por Ordenador del Gasto)	(3) Recursos girados por TMSA a Fiducia SITP (ejecución presupuestal)	(4) Recursos girados desde la fiducia SITP a los agentes del sistema
Noviembre	\$ 250,310,911,722.00	\$ 150,000,000,000	\$ 217,000,000,000	\$ 229,557,655,131
Diciembre	\$ 0	\$ 324,692,253,649	\$ 33,310,911,722	\$ 262,358,581,354
TOTAL	\$ 2,922,169,474,000	\$ 2,922,169,474,000	\$ 2,922,169,474,000	\$ 2,937,004,298,699

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

a. Análisis del comportamiento de la ejecución del presupuesto del FET

TRANSMILENIO S.A. en septiembre de 2023 elaboró el estudio de proyecciones del FET 2024-2034, mediante el cual se estimaron las necesidades de recursos de subsidio requeridos para la operación del SITP en la vigencia 2024. Bajo los supuestos mencionados en dicho estudio, fue aprobado el presupuesto para el FET para la vigencia 2024 por valor de \$3.077.169 millones.

Sin embargo, TRANSMILENIO S.A. realizó acciones de optimización operacional y mejoras en el servicio que permitieron adaptar la oferta a las cambiantes condiciones de la ciudad y aumentar la demanda paga del Sistema respectivamente.

Gracias a dichas medidas, fue posible no requerir esos recursos adicionales y de igual forma, se logró el objetivo de requerir un menor monto de recursos frente al presupuesto aprobado.

De esta forma, se pudo garantizar la prestación del servicio esencial de transporte público sin ejercer una mayor presión sobre las finanzas del Distrito, y a su vez se contribuía al bienestar de los ciudadanos.

Tabla 3. Presupuesto FET vigencia 2024

(cifras en pesos)

Concepto	Valor
Presupuesto inicial FET asignado a la SDM	\$ 3.030.165.778.000
Presupuesto inicial Sisbén asignado a la SDM	\$ 47.003.696.000
Presupuesto inicial FET 2024	\$ 3.077.169.474.000
Eficiencias de TMSA	- \$155.000.000.000
Presupuesto definitivo FET 2024	\$ 2.922.169.474.000

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

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

Durante toda la vigencia 2024, se llevó a cabo un seguimiento riguroso a los recursos proyectados en comparación con los recursos ejecutados, lo que permitió ajustar con mayor precisión los valores solicitados a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Estos valores, a su vez, corresponden a los montos transferidos por la SDM al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), garantizando una gestión eficiente y alineada con las necesidades reales del sistema.

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

A continuación, enviamos el cuadro con la comparación entre los recursos ejecutados del FET vs los recursos proyectados.

**Tabla 4 Recursos proyectados vs. recursos girados desde el FET a los agentes del Sistema
Enero a diciembre de 2024**
(Cifras en pesos)

Mes	Recursos proyectados (Solicitud de giro - Cuenta de cobro)	Recursos ejecutados (Recursos girados desde la fiducia SITP a los agentes del sistema)
Enero	\$ 285,411,027,054	\$ 232,343,788,331
Febrero	\$ 278,536,232,524	\$ 257,813,340,652
Marzo	\$ 265,918,461,286	\$ 221,018,531,492
Abril	\$ 258,336,540,142	\$ 248,990,440,356
Mayo	\$ 296,508,429,095	\$ 280,291,555,845
Junio	\$ 257,295,279,581	\$ 238,520,801,039
Julio	\$ 254,534,250,669	\$ 235,754,401,043
Agosto	\$ 271,002,335,806	\$ 248,873,283,756
Septiembre	\$ 245,014,302,174	\$ 233,067,161,561
Octubre	\$ 259,301,703,947	\$ 248,414,758,138
Noviembre	\$ 250,310,911,722	\$ 229,557,655,131
Diciembre	\$ 0	\$ 262,358,581,354

Mes	Recursos proyectados (Solicitud de giro - Cuenta de cobro)	Recursos ejecutados (Recursos girados desde la fiducia SITP a los agentes del sistema)
TOTAL	\$ 2,922,169,474,000	\$ 2,937,004,298,699
DIFERENCIA		-\$ 14,834,824,699

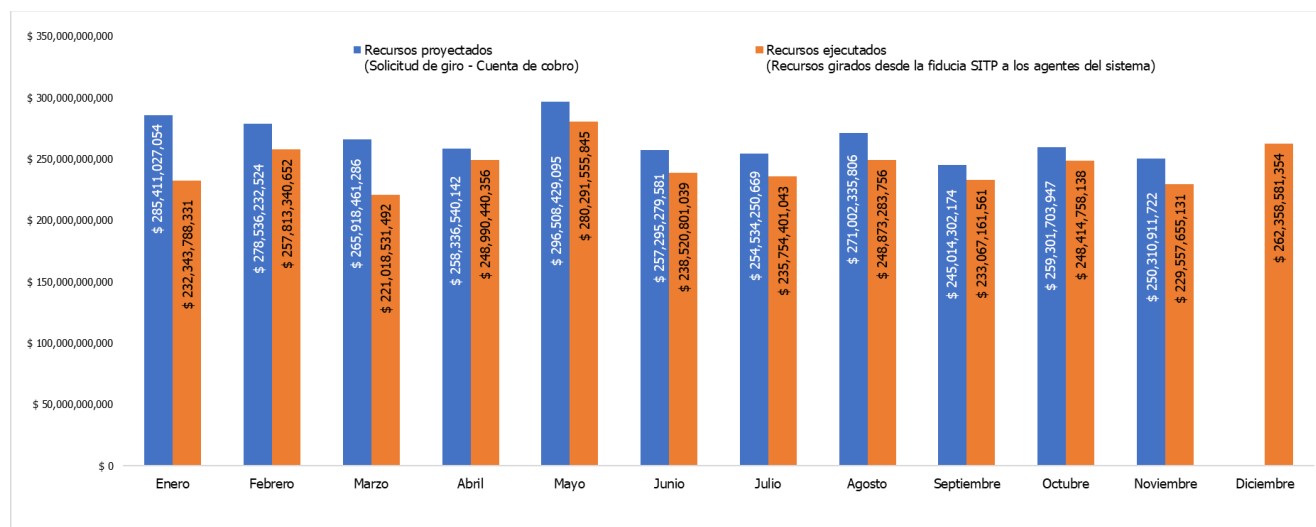
Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Para el mes de diciembre, se habían proyectado usos de los recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) por **\$259.772.292.115**, en el marco de un presupuesto inicial estimado en **\$3.077.169.474.000**. Sin embargo, gracias a las eficiencias alcanzadas por TRANSMILENIO S.A. durante la vigencia 2024, el presupuesto definitivo aprobado fue ajustado a **\$2.922.169.474.000**.

Sin embargo, como resultado de estas eficiencias y de los rendimientos financieros generados en la cuenta fiduciaria del FET, TRANSMILENIO S.A. logró cubrir las necesidades del sistema para el mes de diciembre utilizando exclusivamente el saldo disponible en dicha cuenta, sin requerir recursos adicionales de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Por esta razón, la cuenta de cobro correspondiente al mes de diciembre se presentó con un valor de **\$0**, destacando que gran parte de las proyecciones iniciales fueron atendidas mediante la optimización de recursos implementada a lo largo del año.

Gráfica 1 Comportamiento recursos proyectados y ejecutados en el FET

(Cifras en pesos)



Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Como se observa en la gráfica anterior, el comportamiento de los recursos ejecutados del FET ha estado en línea con las proyecciones realizadas y remitidas a la SDM en las cuentas de cobro mensuales.

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?

De forma similar a como se indicó en la respuesta al numeral 5, es preciso elevar la solicitud de esta información a la Secretaría Distrital de Movilidad y a la Secretaría Distrital de Hacienda, quienes son las entidades encargadas de establecer y administrar las fuentes de financiación para el SITP, así como de establecer y administrar las fuentes alternativas que pudieran surgir en los periodos solicitados.

20. Presente un informe sobre los avances, obstáculos y riesgos identificados por la Administración Distrital, en relación con la implementación de los siguientes artículos:

a. Artículo 172 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

En lo que corresponde a la implementación del artículo 172 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 se encuentra la reglamentación dada por el Ministerio de Transporte en mayo de 2024 bajo el número 20243040018695.

Una vez conocida TRANSMILENIO S.A. avanzó en el estudio y coordinación con otras entidades del Distrito para consolidar los requisitos y estudios soporte para la solicitud de cofinanciación de flota eléctrica para la operación troncal y su infraestructura soporte.

En este proceso se vincula la Secretaría de Movilidad, para temas de proyección de transporte, medidas para controlar y minimizar la ilegalidad, coherencia con el Plan de ordenamiento territorial, Plan de movilidad sostenible y segura y el Plan Distrital de Desarrollo. En conjunto con la Secretaría de Hacienda se estudian las fuentes de pago y la viabilidad financiera del SITP. La Secretaría de Planeación participa con los temas de ordenamiento y captura de valor del suelo, a la vez que la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.

A la fecha, el Distrito ha desarrollado los estudios soporte a los que hace referencia la Resolución mencionada. Estos se adelantaron por las entidades competentes y han sido discutidos con el Ministerio de Transporte para garantizar la suficiencia de los mismos. Entre estos se encuentran: requisitos de tipo institucional: Existencia de la sociedad titular, Definición del esquema institucional, Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad, Coherencia del sistema con POT, PMSS y PDD.

Otros requisitos de estructuración del proyecto: Esquema operacional y financiero, en donde se evidencia la creación de 10 nuevas rutas troncales (aumento del 20%), 50,300 nuevas plazas (+12%), +14,4 kms comerciales; Evaluación social y económica, que muestra los beneficios en ahorro en tiempos de viaje, menos costos operacionales frente a vehículos de otras tecnologías (GNV), y reducción de emisiones de CO₂; Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización, donde se definen las fuentes de ingreso entre ingresos por validaciones y traslado de recursos al Fondo de estabilización tarifaria; Fuentes de pago FET, entre las que se encuentran Pico y placa solidario, Estacionamiento en vía, Excedentes de multas de tránsito, recursos del Distrito; y Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto, y el Estudio ambiental.

Además, se adelantó la proyección de un documento CONPES y del proyecto de inversión de la Nación.

En cuanto a los riesgos de la implementación se encuentra el estudio que hace el Gobierno Nacional sobre su capacidad fiscal para suscribir compromisos de cofinanciación.

b. Artículo 183 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

El Distrito ha estudiado los dos borradores de Resolución expedidos por el Ministerio de Transporte y en atención a este ha formulado sus inquietudes. Además, ha identificado las inversiones potenciales a cofinanciar por la Nación.

Sin embargo, no hay una reglamentación definitiva, lo cual ha sido el principal obstáculo para su implementación. A su vez, esto configura un riesgo para cofinanciar las inversiones a las que hace referencia el artículo 183 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, dada la vigencia del actual PND.

21. Presente en detalle una proyección financiera del FET, con ocasión de la eventual implementación de los artículos 172 y 183 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

La cofinanciación del Gobierno Nacional permitirá reducir, la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario y, en consecuencia, las necesidades del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Aún no hay certeza de los períodos y formas de desembolso que permitan tener una proyección en el horizonte del MFMP en lo relacionado con el Artículo 172 y se está a la espera de la reglamentación del Artículo 183 que expida el Ministerio de Transporte junto con el Ministerio de Hacienda. Sin embargo, Transmilenio S.A. avanza den la estructuración del proyecto de cofinanciación, verificación, soporte y cumplimiento de los requisitos, y la identificación y valoración de componentes a financiar.

Para estimar el monto de cofinanciación de la Nación se considera la inclusión de la flota eléctrica y de bajas emisiones ya vinculada y por vincular al Sistema, la cual se desagrega de la siguiente forma:

Financiación de flota nueva bajo el Artículo 172 del PND:

- Únicamente se toma en cuenta la renovación de flota de Fase III con tecnología eléctrica, tanto en el componente troncal y zonal, desde el año 2026, correspondiente a 1.253 vehículos.
- De igual forma, se toma en cuenta 526 vehículos de tecnología eléctrica por vincular asociados a los nuevos proyectos troncales, desde el año 2026.

Para el ejercicio asociado al artículo 172, se asume una menor remuneración del 70% de la inversión en flota nueva (CAPEX) y que dicha menor remuneración se evidencia desde la puesta en operación contemplada para esta flota.

Las proyecciones contemplan una mayor renovación de flota para el caso de Fase III, incorporando flota de bajas emisiones. Sin embargo, no se proyecta cofinanciación de la Nación para esta flota.

Financiación de inversiones ya realizadas contempladas en el Artículo 183 del PND:

- El Sistema Transmilenio cuenta con 3.866 buses eléctricos y de bajas emisiones ya vinculados de las Fases III, IV y V del Sistema.

Para el ejercicio asociado al artículo 183, se asume que la Nación cofinancia el 50% (\$1,76 billones) de la valoración de la flota (\$3,52 billones).

A pesar de que la regulación contempla que también se puede financiar infraestructura y control y gestión de flota, bajo un escenario conservador, las proyecciones únicamente contemplan la menor remuneración por flota. A continuación, se presentan los resultados del ejercicio:

Menor remuneración por cofinanciación mediante artículo 172

Componentes	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Cofinanciación por artículo 172	\$	\$ 44.788	\$ 281.661	\$ 300.845	\$ 346.824	\$ 379.044	\$ 387.876	\$ 396.972	\$ 406.342	\$ 415.992	\$ 425.933

Millones de pesos corrientes.

Menor remuneración por cofinanciación mediante artículo 183

Componentes	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Cofinanciación por artículo 183	\$	\$ 354.355	\$ 366.440	\$ 377.887	\$ 389.697	\$ 401.882	\$ 414.454	\$ 427.425	\$ 440.808	\$ 454.617	\$ 468.866

Millones de pesos corrientes.

Menor remuneración por cofinanciación total

Componentes	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Total	\$	\$	\$ 399.143	\$ 648.101	\$ 678.732	\$ 736.522	\$ 780.926	\$ 802.329	\$ 824.397	\$ 847.150	\$ 870.610	\$ 894.799

Millones de pesos corrientes.

Los resultados por menor remuneración son aplicables a los escenarios del FET modelados anteriormente. Estos descuentos pueden ser restados a dichos escenarios para cada año de modelación, con el objetivo de conocer el impacto en las cifras del FET. No obstante, la cofinanciación propuesta está sujeta a la aprobación por parte del Gobierno Nacional. En primer lugar, es necesario que la cofinanciación para la flota ya vinculada sea de al menos un 50% y al menos de un 70% en la flota que se espera vincular. También es necesario que haya una alineación en los tiempos en los que el Gobierno Nacional realiza los aportes solicitados por el Distrito. Esto es crucial para que los beneficios de estas estrategias se materialicen desde el año 2026 como se relacionó en las tablas anteriores.

22. Sírvase 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)

Cordialmente se adjunta el estudio solicitado.

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

Cordialmente se solicita elevar esta solicitud a la Secretaría Distrital de Movilidad por ser un tema de su competencia.

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 documento desarrollado para este fin y fue radicado a la SDM para su revisión en el oficio **2024-EE-34317** está titulado “Documento de soporte abono TransMiPass_v2.pdf” el cual se adjunta a este correo.

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).

Cordialmente se solicita elevar esta solicitud a la Secretaría Distrital de Hacienda por ser un tema de su competencia.

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.

Se indica que a la fecha se encuentra vigente el Decreto Distrital 010 de 2025, el cual establece las tarifas al usuario que actualmente rigen en el Sistema y dentro de las cuales se incluyen beneficios tarifarios para la población de Adultos Mayores, población Sisbén y Subsidio de Discapacidad, además de beneficios por un menor cobro de los transbordos

Para la vigencia 2025, la tarifa unificada para los servicios troncales y zonales del SITP es de \$3.200.

Los usuarios con la tarjeta Tullave personalizada pasarán de contar con 110 minutos a disponer de una ventana de tiempo de 2 horas y 5 minutos (125 minutos) para realizar transbordos gratuitos. Esta medida aplicará en los buses zonales, troncales y en el TransMiCable de Ciudad Bolívar, ofreciendo 15 minutos adicionales para que los usuarios puedan completar sus transbordos sin costo.

Adicionalmente, quienes tienen la tarjeta personalizada, continúan con los beneficios de 2 viajes a crédito y la recuperación del saldo en caso de pérdida de la tarjeta.

Desde el 1 de febrero, los ciclistas que utilicen las estaciones de TransMiBici para luego abordar los buses del Sistema, tendrán un pasaje gratis, abonado en la tarjeta personalizada después de haber usado la bicicleta como modo alimentador del Sistema y acumular 30 validaciones.

Para hacer efectivo este beneficio los biciusuarios deben tener la tarjeta tullave personalizada y, después de llegar a las 30 validaciones, acercarse a un dispositivo de recarga manual o automático para activar la carga.

A partir del 1 febrero del 2025, el Distrito, en cabeza de la Secretaría Distrital de Integración Social, pondrá en marcha un innovador programa de ayudas para las poblaciones más vulnerables en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

En el marco de este nuevo modelo, los hogares en condición de pobreza recibirán entre 5 y 12 pasajes gratuitos al mes, con un diferencial en la asignación del número de pasajes para personas mayores y personas con discapacidad.

El esquema tiene como objetivo promover la equidad y garantizar el acceso al transporte público, contribuyendo a la integración social y al mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones más vulnerables. A través de la estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, el beneficio alcanzará a cerca de 800.000 personas, lo que representa un incremento del 30 % en los beneficiarios en comparación con el modelo actual de apoyos económicos para transporte.

Finalmente, TransMilenio prepara la entrada en operación de una nueva tarjeta llamada TransMiPass, a partir del 20 de marzo. TansMiPass es la alternativa para los usuarios

frecuentes que utilizan el Sistema de 3 a 6 veces al día sin hacer transbordo. Será una tarjeta con abono de 65 pasos o ingresos al Sistema con un costo de \$160.000 al mes, lo que implica un ahorro de \$738 por pasaje.

Ahora bien, cordialmente se indica que, en caso de no haberse realizado el incremento tarifario, el FET sería mayor en aproximadamente \$ 240.771 millones, lo que representaría una mayor presión fiscal sobre las finanzas del Distrito.

24. Presente una evolución de la tarifa del SITP vs incremento del salario mínimo, desde el año 2000 hasta la fecha.

Se adjunta información solicitada.

Año	Tarifa Usuario			Variación pocental			Salario Mínimo mensual	Variación Porcentual
	Servicio Troncal		Servicio Zonal	Servicio Troncal		Servicio Zonal		
	F.Pico	F.Valle		F.Pico	F.Valle			
2000	\$ 800						\$ 260.100	
2001	\$ 850			6,25%			\$ 286.000	9,96%
2002	\$ 900			5,88%			\$ 309.000	8,04%
2003	\$ 1.000			11,11%			\$ 332.000	7,44%
2004	\$ 1.100			10,00%			\$ 358.000	7,83%
2005	\$ 1.200			9,09%			\$ 381.500	6,56%
2006	\$ 1.300			8,33%			\$ 408.000	6,95%
2007	\$ 1.400			7,69%			\$ 433.700	6,30%
2008	\$ 1.500			7,14%			\$ 461.500	6,41%
2009	\$ 1.500			0,00%			\$ 496.900	7,67%
2010	\$ 1.600			6,67%			\$ 515.000	3,64%

2011	\$ 1.700		6,25%		\$ 535.600	4,00%
2012	\$ 1.750		2,94%		\$ 566.700	5,81%
2012	\$ 1.700	\$ 1.400	-2,86%	-20,00%	\$ 589.500	4,02%
2014	\$ 1.800	\$ 1.500	5,88%	7,14%	\$ 616.000	4,50%
2015	\$ 1.800	\$ 1.500	0,00%	0,00%	\$ 644.350	4,60%
2016	\$ 2.000	\$ 1.700	11,11%	13,33%	\$ 689.455	7,00%
2017	\$ 2.200	\$ 2.000	10,00%	17,65%	\$ 737.717	7,00%
2018	\$ 2.300	\$ 2.100	4,55%	5,00%	\$ 781.242	5,90%
2019	\$ 2.400	\$ 2.200	4,35%	4,76%	\$ 828.116	6,00%
2020	\$ 2.500	\$ 2.300	4,17%	4,55%	\$ 877.803	6,00%
2021	\$ 2.500	\$ 2.300	0,00%	0,00%	\$ 908.526	3,50%
2022	\$ 2.650	\$ 2.450	6,00%	6,52%	\$ 1.000.000	10,07%
2023	\$ 2.950	\$ 2.750	11,32%	12,24%	\$ 1.160.000	16,00%
2024	\$ 2.950	\$ 2.950	0,00%	7,27%	\$ 1.300.000	12,07%
2025	\$ 3.200	\$ 3.200	8,47%	8,47%	\$ 1.423.500	9,50%

Fuente: TRANSMILENIO S.A. - Subgerencia Económica

Es importante destacar que, Entre el año 2000 y 2025, la tarifa del usuario del SITP ha incrementado cuatro veces su valor (4,0), mientras que el salario mínimo ha aumentado (5,47) veces en el mismo período. Esto sugiere un menor impacto proporcional en el poder adquisitivo de los usuarios.

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.

Cordialmente se solicita elevar esta solicitud a la Secretaría Distrital de Movilidad por ser un tema de su competencia.

26. Explique en detalle el esquema de subsidios de transporte público para personas vulnerables diseñado por la Administración Distrital. Precise número de beneficiarios según subsidio y valor proyectado para la vigencia 2025.

Con el decreto 010 del 2025, Por medio del cual se fija la tarifa del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y se dictan otras disposiciones, estableció en considerando que, "... las tarifas diferenciales para el adulto mayor, incentivo SISBÉN para personas con menor capacidad de pago y población indígena, así como, el subsidio a favor de personas con discapacidad, se materializan a través del subsidio de transporte establecido en el precitado artículo 74 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, el cual estará a cargo de la Secretaría Distrital de Integración Social y se definirá en la reglamentación que para el efecto sea expedida...", es por ello que, la **Secretaría Distrital de Integración Social** como la responsable de la operación de la estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado –IMG y como ordenadora del gasto para el nuevo esquema de subsidios de transporte público en Bogotá, será la encargada de definir la focalización de los beneficiarios, la definición de los montos a transferir en las tarjetas inteligentes sin contacto personalizadas de los beneficiarios, así como también, de los criterios de ingreso, permanencia y salida del programa. Igualmente, se encargará de la ordenación de los recursos, los cuales serán transferidos a Transmilenio S.A.

27. Presente un informe donde se detalle el esquema de operación del Sistema Transmipass. En este punto presente la siguiente información de forma detallada: a. Modelaciones y alternativas realizadas por la Empresa Transmilenio S.A. (número de viajes / valor mensual (\$) relacionadas con la implementación de Transmipass.

a. Modelaciones y alternativas realizadas por la Empresa Transmilenio S.A. (número de viajes / valor mensual (\$) relacionadas con la implementación de Transmipass.

Las simulaciones realizadas por Transmilenio S.A. contempla los siguientes parámetros:

- Costo de adquisición del abono: se consideraron escenarios de costos de \$150.000, \$155.000, \$160.000, \$165.000 y \$170.000.
- Número de pasajes: para el abono se consideraron combinaciones de los costos antes mencionados con la entrega de 50, 55, 60, 65 y 70 pases mensuales.
- Usuarios que adoptan el beneficio: se extrajeron muestras aleatorias con tamaños de 10.000 a 300.000 (en múltiplos de 10.000) de un grupo de usuarios frecuentes (13,6% del total de usuarios del sistema con más de 41 validaciones para el mes de mayo de 2024), con el propósito de comparar ingresos y monto de Tarifas Promedio Ponderada Usuario entre el escenario actual y el esperado.

En este proceso se asume que, los usuarios que adquieren el abono migran desde un perfil de TISC ya existente, sin embargo, puede pasar que se adquieran nuevos usuarios, o que algunos turistas puedan usarlo para movilizarse dentro de la ciudad, lo cual representaría una ganancia adicional.

b. Justificación técnica frente a la alternativa finalmente seleccionada.

Partiendo de las muestras usadas en la simulación, sobre los usuarios frecuentes del Sistema (usuarios con más de 41 validaciones y transbordos al mes), se observa que éstos realizan en promedio 61 validaciones (con transbordos) en ese período, con un costo aproximado de \$2.240 pesos.

En este orden de ideas, y de acuerdo con los escenarios analizados previamente, resulta conveniente establecer una tarifa mensual de \$160.000 estimando 65 pases aproximadamente; con lo cual, la tarifa promedio para los usuarios de este abono quedaría en \$2.462 pesos (con el máximo de validaciones posibles), valor que está en línea con la tarifa promedio ponderado usuario actual, lo que demuestra que no habría pérdidas para el Sistema y brinda beneficios para los usuarios como son facilidad en el pago del abono y posibilidad de transbordo sin ventana de tiempo (hasta 6 validaciones diarias).

TRANSMILENIO S.A como ente gestor llevará a cabo monitoreos para ajustar los valores correspondientes, garantizando que el presupuesto aprobado para el FET no se vea afectado por este concepto.

c. Número potencial de usuarios que adquirirán la tarjeta Transmipass durante 2025.

TransMiPass es una apuesta innovadora para el SITP, y con esta primera oferta se desea identificar el nivel de aceptación por parte de los usuarios y los patrones de uso en los mismos, para identificar oportunidades de mejora y diversificación de las ofertas que se puedan plantear en beneficio de los usuarios y el Sistema.

Se espera que el abono sea adquirido como mínimo por 10.000 usuarios en su fase inicial, pudiendo ampliarse a un porcentaje mayor de los usuarios habituales del sistema a mediano y largo plazo.

Se adjunta el documento de ESTUDIO TECNICO - SOLUCIÓN DE ABONO MENSUAL TRANSMIPASS (Ver archivo PDF denominado Estudio Tecnico TransMiPass 16-12-2024)

d. Impacto del Sistema Transmipass sobre el Fondo de Estabilización Tarifaria.

La elección del escenario implementado en el TransMiPass reconoce las necesidades de los usuarios identificados como potenciales compradores de este abono, además considera un costo que no represente pérdidas para el Sistema, es así que, cuando el usuario utilice el 100% de los viajes o pases otorgado, el FET reducirá su aporte para el pago de estos pasajes en un 7,5%.

e. Proceso de integración tecnológica de Transmipass.

Para realizar la consulta del usuario que ha iniciado la solicitud de compra del abono pasará por un filtro que consultará el número de documento del usuario en una base de datos actualizada diariamente y tendrá en cuenta los siguientes criterios de acuerdo con lo definido por Transmilenio y entregado en listas negras.

Los parámetros de la cantidad de pasos y control de pasos del mes deberán ser configurados en la creación de la entidad emisora en el subsistema de recaudo FCS Center.

Una vez los usuarios realizan el procedimiento en el módulo de recarga, se realiza el intercambio de información y estados de las tarjetas del abono, las cuales deben ser parametrizadas en el Sistema de Recaudo (FCS Center) y será integrado con la aplicación, para garantizar la dispersión de la información a los equipos de validación de manera diaria.

Cuando el usuario solicite su abono, la fecha de vigencia de éste se contará a partir del registro de la primera validación en el sistema de recaudo FCS Center. En caso de que desde la aplicación no se registre el pago del abono del siguiente mes, es decir, hasta antes de

finalizar la vigencia del abono actual, se procederá al cambio de estado de la tarjeta del abono a lista gris en el sistema de recaudo FCS Center, quedando imposibilitado su uso hasta que no se tenga registro del pago del siguiente abono.

Por otro lado, para la etapa de implementación se debe realizar la configuración, y parametrización en el sistema de recaudo (FCS Center) para la administración de las tarjetas TransMiPass e incluir la información de los usos que van a realizar los usuarios al momento de presentarlas en los validadores de las barreras de las estaciones y de los buses del SITP.

Esta solución no se implementará utilizando las Tarjetas Inteligentes Sin Contacto (TISC) tradicionales, ya que se trata de un producto nuevo que requiere una parametrización distinta. Por ello, se llevará a cabo una cotización para adquirir un lote de tarjetas suministradas por el Concesionario, las cuales serán emitidas por proveedores certificados que actualmente colaboran con los bancos en la emisión de tarjetas híbridas.

Para la implementación de la solución de abonos, se utilizará el bolsillo postpago de la tarjeta híbrida, aunque en este modelo la recarga del abono será de carácter prepago. No obstante, el usuario también tendrá la opción de cargar fondos en el bolsillo prepago, si así lo desea, para utilizarlos en caso de haber agotado los pasos máximos permitidos.

f. Sistema de operación, uso, seguimiento y control del Sistema Transmipass,

Frente a la operación y uso el Concesionario de Recaudo proporcionará al SITP el Módulo de Recarga Digital (en línea) para el abono TransMiPass, permitiendo el acceso tanto al componente troncal como al zonal del sistema a través de una plataforma integral diseñada para gestionar los abonos de manera eficiente. En línea con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de implementar dicho módulo directamente o mediante terceros.

Esta plataforma implementará los controles y filtros establecidos con el objetivo de asignar los abonos únicamente a usuarios previamente verificados, promoviendo el uso adecuado de la tarjeta.

Entre otras verificaciones, se comprobará que los usuarios no estén incluidos en las listas de personas con antecedentes de mal uso del medio de pago. Además, se aplicarán las restricciones necesarias durante el proceso de creación de la billetera por parte de la entidad financiera, en cumplimiento con el protocolo de "Conozca a su cliente" (Know Your Customer), que consiste en una serie de procedimientos para confirmar la identidad de los clientes.

Lo anterior resulta fundamental, con el ánimo de generar un mayor control sobre este producto y evitar que el mismo termine fomentando la elusión en el Sistema o el uso fraudulento del mismo.

Si se detecta que un usuario de TransMiPass está haciendo un uso indebido del mismo, de acuerdo con las reglas de uso establecidas por Transmilenio, la tarjeta será bloqueada. Su uso será suspendido conforme a las políticas vigentes para las tarjetas actuales, incluyendo la imposibilidad de recarga y cualquier solicitud de recobro o reembolso del valor pagado por el abono, siguiendo las instrucciones emitidas por Transmilenio.

Es importante destacar que los pasos no serán acumulables; si el usuario no los utiliza en su totalidad durante cada día de vigencia del abono, no podrá reclamarlos posteriormente. Del mismo modo, se controlará el número de pasos mensuales establecidos por el Ente Gestor, los cuales tampoco serán acumulables.

Con relación al seguimiento y control del abono de pasajes TransMipass, se estableció en el apartado “11. Seguimiento sobre la implementación de abono de ingresos TransMiPass y

alertas a tener en cuenta.” del documento de soporte adjunto los siguientes indicadores para su seguimiento:

“Para realizar un adecuado seguimiento, y conocer de manera oportuna las alertas que se derivan de la implementación de este tipo de abonos, se propone un esquema de seguimiento mediante indicadores, desagregados de la siguiente manera:

11.1. Indicadores de Seguimiento de Ingresos y Costos (CAPEX y OPEX)

- **Ingresos:** *Monitorear semanal y mensualmente los ingresos generados por el proyecto TransMiPass, comparándolos con los ingresos históricos de los usuarios frecuentes. Esto permitirá evaluar su impacto financiero y ajustar el abono de acuerdo con el comportamiento observado.*
- **Costos Operacionales y de Mantenimiento:** *Detallar los costos asociados a la infraestructura tecnológica, como desarrollo, soporte técnico y administración del abono. Esto incluye calcular el retorno sobre la inversión (ROI) para evaluar la sostenibilidad a largo plazo de TransMiPass.*
- **Costos de Comunicación:** *Registrar y analizar los costos de campañas promocionales dirigidas a incrementar la adopción de TransMiPass. Evaluar la efectividad de cada campaña en relación con el costo invertido, ajustando los esfuerzos en función de los resultados obtenidos*

11.2. Monetización y Validaciones del TransMiPass

- **Validaciones Reales y Frecuencia de Uso:** *Calcular la Tarifa Promedio Ponderada Usuario (TPPU) basada en el uso y frecuencia real de validaciones por parte de los usuarios. Este indicador permitirá evaluar cómo se utiliza el abono en función de la cantidad de validaciones que cumplen la ventana de tiempo de transbordos y la*

frecuencia de uso, asegurando un equilibrio entre rentabilidad y beneficio para los usuarios.

- **Análisis de Saturación de Validaciones:** *Medir el porcentaje de usuarios que alcanza el límite máximo de pasos disponibles en el abono. Esto permite evaluar si el número de pasos incluidos en el abono es adecuado para el uso real de los usuarios y ayuda a ajustar la oferta de pasos para mantener el equilibrio entre beneficios para el usuario y la sostenibilidad del Sistema. Así como identificar posibles usos inadecuados del mismo para implementar medidas correctivas.*
- **Impacto del Uso Completo:** *medir impacto sobre el FET y la posible compensación de parte de los usuarios que puedan llegar a utilizar menos del 77% de los pasos abonados al mes.*

11.3. Caracterización y Segmentación de Usuarios

- **Perfil y Comportamiento de Usuarios:** *Llevar a cabo una caracterización detallada de los usuarios del proyecto TransMiPass considerando frecuencia de validaciones, áreas y horarios de uso, y otros factores. Esto permitirá ajustar las estrategias de comunicación para llegar a segmentos clave.*
- **Migración y Análisis de Nuevos Usuarios:** *Identificar y analizar los usuarios que migran hacia TransMiPass desde otros perfiles, especialmente aquellos con perfil anónimo. Este análisis permitirá ajustar la oferta del bono, entender el impacto en los ingresos del sistema y adaptar estrategias para fomentar la retención de estos nuevos usuarios.*
- **Identificación de Patrones de Uso:** *Mapear los patrones de uso de TransMiPass, incluyendo frecuencia de validación, horarios y zonas de alta demanda. Este análisis permitirá identificar puntos críticos y momentos de mayor uso, facilitando la toma de decisiones para ajustar la oferta de pasos o el precio del abono. Con esta*

información, se podrán optimizar los recursos del Sistema y mejorar la experiencia de los usuarios, adaptando los servicios a la demanda real.

11.4. Sistema de Alertas para Monitoreo de Riesgos

- *Alertas de Saturación del FET: Configurar alertas que adviertan sobre posibles déficits en el FET cuando el uso del TransMiPass alcance niveles críticos. Esto permitirá tomar medidas a tiempo, como ajustes en precios o cantidades de pasos para recuperar la sostenibilidad del proyecto, o evaluar la suspensión si se considera necesario.*
- *Alertas de Desviación en Ingresos monetarios Proyectados: **Configurar un sistema de alertas que monitoree constantemente los ingresos monetarios generados por el TransMiPass y los compare con los ingresos monetarios estimados o proyectados para el Sistema, esto permitirá ajuste en el precio mensual, modificar cantidad de pasos o redefinir beneficios adicionales.***
- *Alertas por Cambios en el Perfil de Usuarios: **Configurar alertas que identifiquen cambios significativos en la composición y comportamiento de los usuarios de TransMiPass. Estas alertas deben activarse cuando se detecte una migración masiva de usuarios de perfiles como el anónimo, o cambios notables en los patrones de uso. Esto puede incluir un aumento o disminución en la frecuencia de validaciones, uso en horarios pico, o cambios en las zonas geográficas de uso. Servirá para ajustar estrategias de comunicación, revisar el modelo financiero, ajustes en la oferta del abono.***

11.5. Seguimiento y Evaluación de Estrategias

- *Informes Detallados Mensuales: Crear un tablero de control que permita la implementación de los indicadores y alertas adecuados para monitoreo de la*

Implementación de la estrategia comercial. Este tablero proporcionará una visión completa del desempeño del proyecto TransMiPass y facilitará la identificación de áreas de mejora de manera oportuna.”

En los anteriores términos damos respuesta al requerimiento.

Atentamente,



Firmado Electrónicamente
#03/02/2025 21:12:49
Por: MARIA FERNANDA
ORTIZ CARRASCAL

María Fernanda Ortiz Carrascal

Gerente General

Anexo: Una carpeta .zip con anexos enunciados.
Proyectó: Oscar Vera – Subgerencia Económica.
German Arbelaez – Subgerencia Económica.
Alimar Benitez – Subgerencia Económica.
Vanesa Forigua – Subgerencia Económica.
Rodrigo Ramos – Subgerencia Económica.
Nestor Monroy – Técnico operativo 01.
Camilo Baptista – Dirección Técnica de Seguridad.
Manuel León – Técnico Profesional (3) – Presupuesto.
Paulo Ballesteros – Profesional Especializado Subgerencia Técnica y de Servicios.
Mariana Tobón – Contratista Dirección de TIC
Revisó: Zayda Lombana – Dirección Técnica de Seguridad.
Fernando Medina – Profesional Especializado (6) -Presupuesto
Alejandro Beltrán – Gerencia General.
Aprobó: Marcos Antonio Ataya Saray – Subgerente Económico.
Sonia Yaneth Silva Obando – Profesional Especializada grado 6 DTB.
Natalia Tinjacá – Directora Técnica de Seguridad.
Gina Vaca – Directora Corporativa.
Candelaria González – Subgerente Técnica y de Servicio.
Rafael Felipe Valdez Laguado – Director de TIC.

Código 801