

Bogotá D.C., 27 de Febrero 2025

Doctora

Liz Yadira Monroy Delgado

Subsecretaria de Despacho

Concejo de Bogotá

Calle 36 No. 28ª – 41

comision_tercera@concejobogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

2088210

Código Postal 111311

Ciudad

Asunto: Proposición 285 de 2025 / 2025-ER-09004 TMSA.

Respetada Doctora Monroy:

En atención a la proposición del asunto, **Tema: “Infraestructura de Transmilenio y FET”** TRANSMILENIO S.A., presenta respuesta en el marco de sus competencias en los siguientes términos:

1. Para las vigencias 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025 indique la cifra a la que asciende el FET.

Tabla 1 Ejecución de Recursos del FET

Valores en millones de pesos	2019	2020	2021	2022	2023	2024
FET	\$ 815,977	\$ 2,043,634	\$ 2,291,724	\$ 2,462,850	\$ 2,798,160	\$ 2,937,004

Fuente: Subgerencia Económica.

Para 2025 el presupuesto aprobado para el FET es de 3.091.064 millones de pesos.

Nota: Los valores de los recursos del FET que aquí se presentan corresponden a las liquidaciones de cada jueves que pagaron la semana anterior de lunes a domingo.

2. ¿Cuál es la estrategia para suplir el déficit del FET durante el 2025?

TRANSMILENIO S.A. tiene cuota asignada en el presupuesto del Distrito, para el FET, por valor de \$3.091.064 millones, para la vigencia 2025.

Ahora bien, corresponde a la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría Distrital de Movilidad determinar las fuentes de recursos y traslados para garantizar la cuota asignada y con ello la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Por lo cual, a medida que se realicen dichas transferencias a tiempo, se estará garantizando la operación en cada mes de la respectiva vigencia.

Por lo tanto, desde TRANSMILENIO S.A. se indica que, la estrategia para suplir el déficit serán dichas transferencias de estas entidades.

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. Dicha actividad corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad.

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.

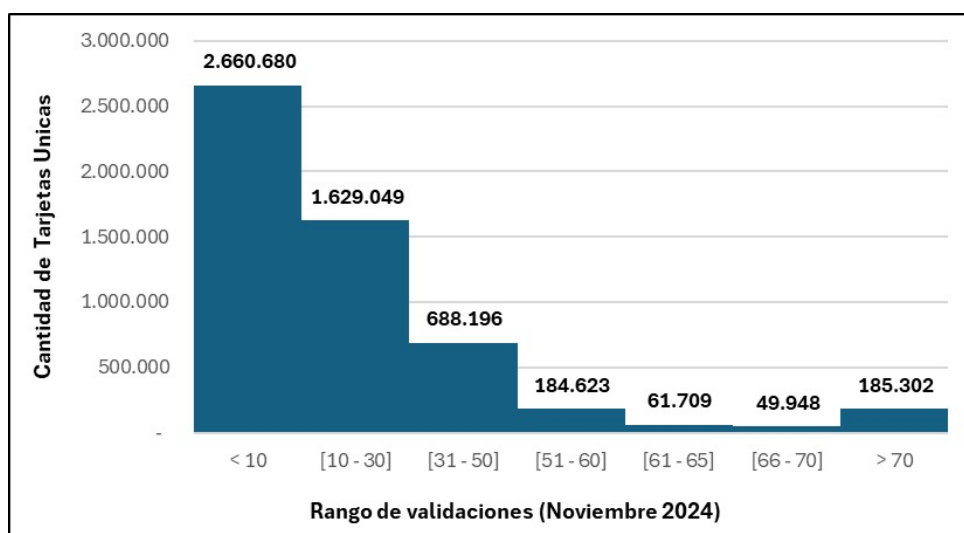
Subsidios Focalizados: Focalización de subsidios para apoyar a las poblaciones más vulnerables, como personas en situación de pobreza extrema, personas con discapacidad, adultos mayores. Esto no solo promueve la equidad, sino que también busca incrementar la demanda del Sistema, haciéndolo más inclusivo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

3. ¿Cuántos usuarios realizan más de 60 validaciones al mes con las tarjetas Tu Llave? En un gráfico indique cuantos usuarios realizan: menos de 10 validaciones al mes, entre 10 y 30 validaciones, entre 30 y 50 validaciones, entre 50 y 60 validaciones, entre 60 y 65 validaciones, entre 65 y 70 validaciones al mes y más de 70 validaciones al mes.

Se remite la información del último mes sin estacionalidad, correspondiente a noviembre, con un total de 5.459.507 tarjetas únicas. A continuación, se presenta un cuadro con la categorización por rangos.

Gráfico 1



Fuente: Subgerencia Económica.

4. ¿Cuántos usuarios se proyecta que compren TransmiPass al mes?.

Con base en la información disponible, se han definido los siguientes supuestos para estimar la cantidad de abonos activos mensualmente mediante un Modelo Bayesiano:

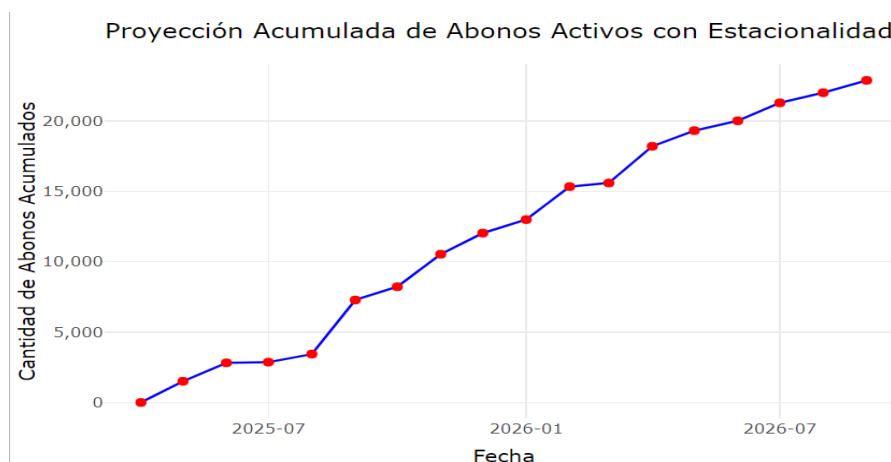
Supuestos del Modelo

- Usuarios frecuentes del sistema: Se tiene que 750.000 personas realizan más de 41 validaciones al mes en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).
- Porcentaje de adopción inicial: Se proyecta que el 1% de estos usuarios frecuentes adquiera el abono como una proyección conservadora.
- Costo del abono: 160.000 pesos.
- Cantidad de pasajes incluidos en el abono: 65 pasos.

Para estimar la cantidad de abonos activos, se empleó un Modelo Bayesiano, ya que actualmente no se cuenta con datos previos sobre la adopción del beneficio. Este enfoque permite actualizar la proyección a medida que se disponga de información real.

Bajo estos supuestos, se estimó que, en un período de 18 meses, la cantidad de abonos activos podría ser de 20.000 usuarios. Sin embargo, una vez iniciada la venta del abono TransMiPass, será necesario ajustar las proyecciones con datos reales para mejorar la precisión del modelo y tomar decisiones informadas.

Gráfica 2. Proyección de la cantidad acumulada de abonos vendidos a partir del mes de abril del 2025, con base en un modelo Bayesiano.



Fuente: Subgerencia Económica.

5. ¿Se espera que TransMiPass funcione como un mecanismo para inducir la demanda?

El Abono de Pasos tiene como objetivo principal fortalecer la fidelización de los usuarios al brindar una opción más conveniente y flexible para la recarga del saldo. Además, optimiza el proceso de recarga al reducir las barreras de acceso a los medios de pago, minimizando así la elusión de pagos derivada de limitaciones en los mecanismos de recarga existentes. No obstante, no se espera que la implementación del TransMiPass genere un crecimiento sustancial en la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

6. ¿Se tiene pensado ampliar la estrategia TransMiPass con nuevas opciones de tarifas y número de viajes? Indique cuáles.

TransMiPass representa el primer abono de pasajes con estas características dentro del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá y a nivel nacional. Por ello, se ha definido un esquema de monitoreo continuo que permitirá evaluar su desempeño en términos de adopción por parte de los usuarios, patrones de uso y efectos en la operación del sistema. A partir de estos análisis, se podrán identificar oportunidades de mejora y explorar la viabilidad de nuevas alternativas o ajustes en la estrategia de abonos, optimizando su impacto y sostenibilidad en el tiempo.

R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



25
AÑOS
TRANSMILENIO S.A.



7. ¿Transmilenio ha considerado la posibilidad de aumentar los mecanismos de subsidio a la demanda como mecanismo para inducir la demanda?

En TRANSMILENIO S.A. estamos comprometidos con la accesibilidad y la equidad en el acceso al transporte público para todos los bogotanos. Actualmente, en el SITP se cuenta con mecanismos de subsidio a la demanda dirigidos a poblaciones vulnerables a través de transferencias y recargas a la tarjeta TuLlave.

Por lo tanto, se informa que el Distrito dispuso de un nuevo programa de ayudas y estructura tarifaria que beneficia a las poblaciones más vulnerables en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Este esquema, definido por el Plan Distrital de Desarrollo 'Bogotá Camina Segura' reemplazó los descuentos que existían en su momento, por pasajes gratuitos dirigidos inicialmente a personas mayores de 62 años, personas con discapacidad y hogares en situación de pobreza y pobreza extrema.

El beneficio de los subsidios contará con una inversión anual de 100 mil millones de pesos y se encuentra disponible desde el presente mes de febrero, beneficiando así a más de 820 mil personas que hacen parte de la población más vulnerable de la ciudad, a través de la estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

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

Es de precisar que, el Distrito a través de TRANSMILENIO S.A., la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Integración Social evalúa la efectividad de estos programas y se exploran alternativas para mejorar su alcance e impacto. Sin embargo, cualquier modificación en la política tarifaria y de subsidios debe realizarse de manera gradual, focalizada y sostenible, garantizando la sostenibilidad financiera del Sistema y las finanzas del Distrito. Así las cosas, el Distrito actualmente realiza un esfuerzo muy importante para garantizar una mejor equidad en el transporte público.

8. Teniendo en cuenta los diferentes estudios y artículos académicos que evidencian que los subsidios a la demanda en el transporte público resultan ser útiles para aumentar la demanda y, posteriormente, el recaudo de los sistemas de Transporte

¿Cuál sería el efecto de utilizar parte de los recursos destinados al FET para constituir un mecanismo de subsidio general a la demanda, consignado directamente a las tarjetas Tu Llave de los usuarios? ¿Desde Transmilenio se ha considerado esta posibilidad y/o se han realizado estudios y proyecciones al respecto?

Como se indicó en la respuesta al numeral 7, desde febrero de 2025 se empezaron a realizar las consignaciones propuestas en la inquietud. Gran parte de los recursos dispuestos actualmente para estas transferencias del nuevo programa de subsidios son recursos que antes estaban destinados al FET para cubrir el diferencial tarifario y que ahora fueron reasignados, de tal forma

que, se realice directamente una consignación a la tarjeta TuLlave a usuarios de poblaciones vulnerables.

El nuevo esquema de subsidios propuesto por el Distrito, efectivamente se basó en fuentes técnicas y académicas que evidencian que el mecanismo de transferencias a la tarjeta TuLlave contribuye al incremento de la demanda. Uno de estos estudios que corroboran lo mencionado y sirvieron de fuente de referencia para las modificaciones realizadas por el Distrito, en cuanto a las transferencias a poblaciones vulnerables, fue la investigación realizada por la Universidad de Los Andes titulada “Evidencia experimental del impacto de una nueva forma de entrega de subsidios en el transporte público de Bogotá”.

Es de precisar que, para la elaboración de investigaciones de este tipo fueron usados datos del SITP y así mismo, en las estimaciones realizadas por la Secretaría de Integración Social, **entidad encargada de asignar estos** beneficios, se contó en ambos casos con el apoyo de TRANSMILENIO S.A.

No obstante, se debe precisar que, El FET, conforme lo estipulado en el Decreto Distrital 383 de 2019, tiene como objetivo principal cubrir la diferencia entre los costos de operación y los ingresos por tarifas de los usuarios. Este mecanismo es esencial para mantener la calidad del servicio y evitar incrementos desproporcionados en la tarifa que afectarían directamente a los usuarios.

Por lo anterior, cualquier redirección de recursos hacia un subsidio directo a los usuarios podría comprometer la sostenibilidad del Sistema si no se realiza con los respectivos fundamentos técnicos que lo sustenten. El programa que rige actualmente cuenta con el sustento y montos de recursos necesarios y que no ponen en riesgo la sostenibilidad del SITP. Así mismo, se continuará explorando alternativas para optimizar el uso de los recursos y buscar mecanismos de financiación que permitan mejorar la accesibilidad sin comprometer la estabilidad financiera del Sistema. Finalmente, cualquier decisión en este sentido se procurará tomar con base en estudios técnicos rigurosos y la evidencia del comportamiento de los viajes de los usuarios en el Sistema.

9. ¿Se ha considerado un mecanismo de pago por suscripción en el servicio de transporte? Adjunte los estudios que ha realizado la entidad al respecto.


Actualmente, no se ha contemplado la implementación de un mecanismo de pago por suscripción para el servicio de transporte público distinto a TransMiPass. Sin embargo, el desempeño de esta iniciativa será evaluado de manera continua para analizar su impacto en la experiencia del usuario, la eficiencia del sistema y la sostenibilidad financiera. Con base en estos resultados, se podrán considerar en el futuro otras alternativas de pago que complementen o amplíen las opciones disponibles para los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público.

10. En un archivo formato Excel Enliste cada una de las estaciones de Transmilenio, así como la troncal de la que hace parte. Para cada una indique si actualmente cuenta con puertas o no. Asimismo, si la estación cuenta con puertas, señale el tipo de puertas, el contrato mediante el cual fueron adquiridas. Por su parte, si la estación no cuenta con puertas, indique la razón por la que no cuenta con puertas, si hay un contrato vigente para la compra y/o instalación de las puertas indique: número, valor del contrato, Estado del contrato y link del Secop

De acuerdo con lo solicitado, se anexa archivo Excel con la información requerida.

En los anteriores términos, se presenta respuesta a la proposición del asunto.

Atentamente,



Firmado Electrónicamente
*27/02/2025 20:29:12
Por: MARIA FERNANDA
ORTIZ CARRASCAL

María Fernanda Ortiz Carrascal
Gerente General

Anexo: Archivo Excel Anexo 1 Respuesta punto 10.
Proyectó: Julio Iván Ramírez – Contratista - Dirección Técnica de Infraestructura.
German Arbeláez - Oscar Vera - Alimar Benitez - Subgerencia Económica.
Daniel Sánchez M – Gerencia General
Revisó Jaime Ramos – Profesional Especializado – Dirección Técnica de Infraestructura.
Christian Alejandro Bernal Gonzalez - Subgerencia Económica
Alejandro Beltrán – Gerencia General
Aprobó: Carmen Yanneth Rosales Suarez - Directora Técnica de Infraestructura
Marcos Antonio Ataya Saray – Subgerente Económico
Código: 801