

Bogotá D.C., 14 de agosto de 2025

Doctora
Luz Angélica Vizcaíno 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

CONCEJO DE BOGOTÁ 14-08-2025 03:56:49

2025ER22627 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: EMPRESA DE TRANSPORTE DE TERCER MILENIO - TRANSMILEN

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: PROPOSICIÓN 992 DE 2025

OBS: RESPUESTA

Asunto: Proposición 992 de 2025 / 2025-ER-41177 TMSA.

Respetada doctora Vizcaíno:

En atención a la proposición del asunto, **Tema: “Déficit financiero del SITP, ganancias privadas y opacidad contractual.”** TRANSMILENIO S.A., presenta respuesta en el marco de sus competencias en los siguientes términos:

1. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, informe el total de validaciones reportadas en el SITP y discrimine por componentes: troncal, zonal y cable.

1.1. En su respuesta al numeral 1, aclare en qué componente (troncal o zonal) incluyó lo referente a la Alimentación.

1.2. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, discrimine porcentualmente el total de validaciones en los estratos socioeconómicos 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

Dando respuesta a los numerales anteriores, nos permitimos anexar un archivo Excel denominado “Validaciones anuales”.

2. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, informe el total de costos de funcionamiento del SITP (Fondo Principal) y discrimine esto en los recursos que provienen por el pago del pasaje (Cuenta Recaudadora) y aquellos suministrados vía FET.

En respuesta a la solicitud, enviamos anexo una tabla en Excel que presenta, por año entre 2000 y 2024, el total de costos de funcionamiento del SITP (Fondo Principal), discriminando los ingresos provenientes del pago de pasaje (Cuenta Recaudadora) y aquellos suministrados vía FET.

Es importante tener en cuenta que la fórmula para calcular el déficit es:

$$\text{Ingresos} - \text{Costos del Sistema} = \text{Déficit}$$

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



El Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) constituye el principal componente del déficit del sistema, ya que cubre la diferencia entre los ingresos por tarifa y los costos reales de operación. Sin embargo, este déficit también incluye otros recursos minoritarios como el subsidio por discapacidad. Por esto, se relaciona el Total del Déficit.

Valores en millones de pesos			
AÑO	PAGO DEL PASAJE (RECAUDO)	TOTAL, DÉFICIT	COSTOS DEL SISTEMA (FONDO PRINCIPAL)
2000	\$ 0	\$ 143	\$ 143
2001	\$ 100.678	-\$ 1.534	\$ 99.143
2002	\$ 190.324	-\$ 55	\$ 190.269
2003	\$ 229.758	\$ 185	\$ 229.943
2004	\$ 297.644	\$ 5.437	\$ 303.081
2005	\$ 357.390	-\$ 11.146	\$ 346.244
2006	\$ 426.563	\$ 8.180	\$ 434.743
2007	\$ 501.003	\$ 8.101	\$ 509.104
2008	\$ 586.151	\$ 9.264	\$ 595.415
2009	\$ 660.640	\$ 31.068	\$ 691.708
2010	\$ 735.922	\$ 15.773	\$ 751.695
2011	\$ 822.523	\$ 9.155	\$ 831.679
2012	\$ 831.824	\$ 99.769	\$ 931.593
2013	\$ 924.133	\$ 402.715	\$ 1.326.848
2014	\$ 1.274.431	\$ 677.558	\$ 1.951.989
2015	\$ 1.585.609	\$ 738.356	\$ 2.323.965
2016	\$ 1.963.711	\$ 663.462	\$ 2.627.172
2017	\$ 2.081.003	\$ 593.646	\$ 2.674.649
2018	\$ 2.130.918	\$ 574.862	\$ 2.705.780
2019	\$ 2.209.191	\$ 892.295	\$ 3.101.486
2020	\$ 1.136.485	\$ 2.107.072	\$ 3.243.557
2021	\$ 1.363.477	\$ 2.316.975	\$ 3.680.453
2022	\$ 2.132.611	\$ 2.491.142	\$ 4.623.753
2023	\$ 2.625.951	\$ 2.876.588	\$ 5.502.623
2024	\$ 2.749.318	\$ 2.970.826	\$ 5.720.144

Fuente: Subgerencia Económica

3. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, en relación con las fuentes alternativas de captación de recursos para financiar el SITP de Bogotá, indique cuáles se han implementado y cuánto han aportado por cada año. En seguida, indique si este dinero ha ingresado al FET o de qué manera se ha incorporado a la financiación del SITP.

D Desde TRANSMILENIO S.A. informamos que, históricamente, la diferencia entre los ingresos del Sistema y sus costos ha sido negativa, por lo que la financiación del déficit se ha cubierto principalmente con transferencias realizadas por la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en virtud de tres acuerdos de respaldo (2000, 2010 y 2018) y del Decreto Distrital 383 de 2019, que regula el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

Dicho decreto establece que el FET es una cuenta de manejo presupuestal sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector Movilidad, y su objetivo es contribuir a la sostenibilidad del SITP en Bogotá. La administración, planeación y seguimiento del FET está a cargo de dicha Secretaría, quien tiene la facultad de asignar recursos de manera independiente a cada ente gestor, conforme a la normatividad vigente.

En cumplimiento de esta función, y conforme a lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto 383 de 2019, modificado por el Decreto 686 de 2019, la SDM tiene la responsabilidad de:

- Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET.
- Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo.
- Llevar los registros contables y presupuestales correspondientes.

Adicionalmente, la Resolución 443001 de 2023, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, reglamenta actualmente el funcionamiento del FET. En su artículo 11 establece que la SDM es responsable del seguimiento a la ejecución de los recursos del FET, la calidad en la prestación del servicio del SITP, y de evaluar indicadores operativos, de calidad y de satisfacción del usuario, a partir de la información consignada en los informes trimestrales presentados por los entes gestores, entre ellos TRANSMILENIO S.A.

Respecto a la solicitud de información sobre fuentes alternativas de captación de recursos para financiar el SITP, es importante aclarar que TRANSMILENIO S.A. no tiene competencia directa sobre la estructuración ni la administración de dichas fuentes. Por tanto, los valores que ingresan al FET provienen exclusivamente de las transferencias realizadas por las entidades del Distrito, principalmente la SDH y la SDM, y son estos recursos los que permiten cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

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 – y la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM- han 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

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



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 la vigencia 2025, el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) cuenta con un presupuesto asignado de \$3,09 billones de pesos. De este monto, se espera que las fuentes alternativas aporten \$190.800 millones provenientes de excedentes de multas de tránsito y \$461.164 millones del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, conocido como Pico y Placa Solidario. En conjunto, estas fuentes cubrirán aproximadamente el 21% del valor total del FET para la presente vigencia. A mediano y largo plazo, se proyecta la incorporación de recursos de otras nuevas fuentes alternativas para el FET, derivados de los excedentes generados por el proyecto de estacionamiento en vía (Zonas de Parqueo Pago) a partir de 2026, así como de los ingresos por captura de valor del suelo y publicidad de la Primera Línea del Metro de Bogotá, previstos desde 2028, una vez inicie su operación

Teniendo en cuenta lo anterior, destacar que, como fuentes alternativas de financiación para el sistema de transporte, en los términos del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, Bogotá ha implementado: i) la contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio (Pico y Placa Solidario); ii) los excedentes de las multas de tránsito; y ili) el estacionamiento en vía (Zonas de Parqueo Pago). Esta última fuente, sin embargo, generará excedentes para el FET a partir del 2026.

VIGENCIA 2023

	Valor (en millones de pesos corrientes)
<i>Recursos Ordinarios Distrito</i>	\$1.310
<i>Transferencias Nación</i>	\$618
<i>Supéravit fiscal 2022</i>	\$403
<i>Dividendos GEB</i>	\$85
<i>Excedente establecimientos públicos</i>	\$9
<i>Pico y Placa Solidario 2023</i>	\$405
<i>Pico y Placa Solidario 2020-2021</i>	\$160
Total FET	\$2.990

VIGENCIA 2024

	Valor (en millones de pesos corrientes)
<i>Recursos Ordinarios Distrito</i>	\$2.227
<i>Excedentes de Multas de Tránsito</i>	\$272
<i>Pico y Placa Solidario</i>	\$420
<i>Aprovechamiento del espacio público</i>	\$3
Total FET	\$2.922

Fuente: Secretaria Distrital de Movilidad

4. En qué vigencias la Nación ha aportado para financiar el déficit financiero del SITP de Bogotá y de cuánto ha sido dicho aporte. Este dinero ha ingresado al FET o de qué manera se ha incorporado a la financiación del SITP.

En el marco de la emergencia sanitaria derivada del COVID-19, el Gobierno Nacional adoptó medidas excepcionales para mitigar los impactos financieros en los sistemas de transporte masivo de pasajeros. Mediante el Decreto 575 de 2020, se autorizó el uso de recursos del Fondo de Mitigación de Emergencias (FOME) para apoyar la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público masivo y estratégico del país, incluyendo el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá.

En cumplimiento de este decreto, la Nación realizó transferencias extraordinarias a Bogotá con destino al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Estos recursos fueron incorporados a la cuenta fiduciaria del FET y destinados exclusivamente a cubrir el diferencial tarifario, es decir, la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

Durante las vigencias 2022 y 2023, los aportes de la Nación al FET fueron los siguientes:

1. 2022: \$733.977 millones
2. 2023: \$618.309 millones

Estos recursos ingresaron al FET y fueron ejecutados conforme a la normativa vigente y a los lineamientos presupuestales establecidos, garantizando su trazabilidad y destinación específica para apoyar la operación del SITP durante los efectos financieros post-pandemia.

En la tabla siguiente se puede observar el detalle del Déficit para esas dos vigencias:

Cifras en millones de pesos corrientes

Valores en millones de pesos	2022	2023
RECAUDO	\$ 2.132.611	\$ 2.625.951
DÉFICIT	\$ 2.491.142	\$ 2.876.588
FET - Distrito	\$ 1.728.873	\$ 2.179.851
subsidio de discapacidad FFE	\$ 28.292	\$ 32.605
FET - Nación	\$ 733.977	\$ 618.309
Laudos Judiciales	\$ 0	\$ 45.824
COSTOS DEL SISTEMA	\$ 4.623.753	\$ 5.502.623

5. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, teniendo en cuenta lo reportado en su respuesta al numeral 2, indique cuánto fue girado del Fondo Principal al componente Troncal, al Zonal, al Cable, al Recaudo, a la Provisión, a Transmilenio y a Otros (Interventoría, Fiduciarias).

Se adjunta en el Excel la información solicitada.

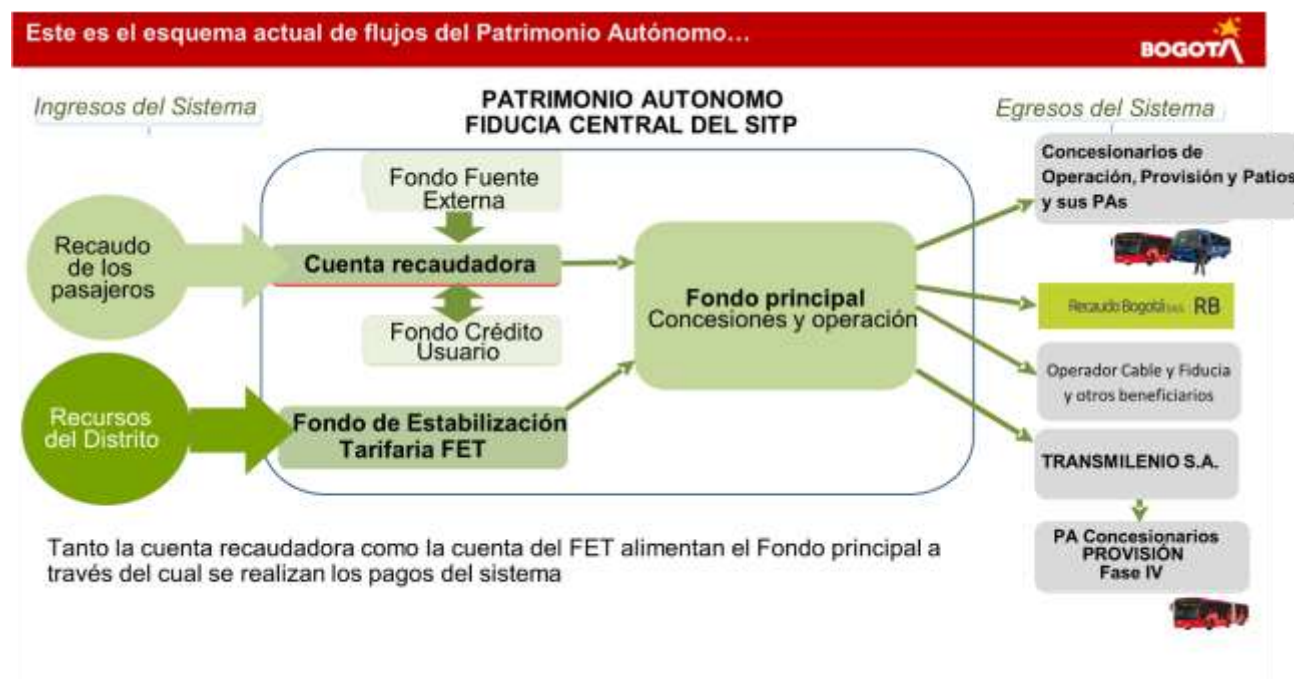
5.1. En su respuesta al numeral 5, aclare en qué componente (troncal o zonal) incluyó lo referente a la Alimentación.

Se informa que el componente Alimentación está desagregado.

5.2. Teniendo en cuenta su respuesta al numeral 5, en tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, discrimine en lo girado a cada componente (Troncal, al Zonal, al Cable, al Recaudo, a la Provisión, a Transmilenio y a otros (Interventoría, Fiduciarias)) aquellos recursos que corresponden al déficit financiero y que, por lo tanto, son cubiertos por recursos del FET.

En atención a su solicitud, es importante precisar que el esquema de financiación del SITP no permite desagregar el presupuesto del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) por componente (Troncal, Zonal, cable, etc), debido a la forma en que se administra el FET. A continuación, se explican los aspectos clave:

- Ingresos del sistema: provienen principalmente de la tarifa pagada por los usuarios.
- Déficit operacional: los costos del sistema superan los ingresos tarifarios, por lo que el Distrito Capital transfiere recursos al FET para cubrir el déficit.
- Ejecución de los recursos: (tanto del FET como del recaudo) se realiza a través de un Patrimonio Autónomo, en el que se integran estos fondos para su distribución entre los diferentes agentes del sistema (operadores, concesionarios, interventoría, SIRCI, etc.), sin discriminación por componente, ya que los pagos se hacen en función de las obligaciones contractuales establecidas con cada agente.



En línea con lo mencionado anteriormente, no es posible identificar dentro de los giros realizados a cada agente del sistema cuáles corresponden específicamente a recursos del FET, ya que estos se integran con los recursos tarifarios en la fuente fiduciaria y se distribuyen de forma conjunta.

Sin embargo, en el numeral 5 se presentó la información de costos del sistema desagregados por componente. Estos valores fueron reportados en el numeral 5.

5.3. En su respuesta al numeral 5.2, aclare en qué componente (troncal o zonal) incluyó lo referente a la Alimentación.

Por favor consultar la respuesta al numeral 5.2

6. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, informe el total de recursos destinados a subsidios y discrimine por población beneficiada: discapacidad, adulto mayor y SISBEN, otro (¿cuál?).

En respuesta a la solicitud, es importante precisar que los subsidios del SITP para población con discapacidad, personas mayores y beneficiarios del Sisbén comenzaron formalmente en 2012, con la entrada en operación de la Fase III del SITP y la reglamentación del Decreto Distrital 429 de 2012, que aplicó el subsidio del 15 % para personas con discapacidad, aumentando gradualmente hasta el 40 % en 2017:

Artículo 8: (...) “La aplicación del subsidio mensual será el producto de restarle al valor de cada pasaje (tomando como referencia el mayor valor de costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico) el valor porcentual del subsidio (que conforme lo ordenado por el Acuerdo Distrital citado, para el año 2012 es del 15%, para el año 2013 del 20%, para el año 2014 del 25%, para el año 2015 del 30%, para el año 2016 del 35%, para el año 2017 del 40%), multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria (teniendo en cuenta que el número máximo de pasajes que se podrá asignar por persona es de cincuenta (50), en cumplimiento del Acuerdo Distrital en cita)”

Lo cual, en términos de fórmula se expresa así:

La aplicación del Subsidio mensual es igual al valor del costo del pasaje, menos el valor porcentual del Subsidio correspondiente al año a calcular, multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria.

En 2013 se implementó el subsidio Sisbén por medio del Decreto Distrital 603 de 2013, otorgando 21 viajes subsidiados con tarifa reducida del 40 %

El Sistema de tarifas diferenciales para el Adulto Mayor se estableció desde el Acuerdo Distrital 484 de 2011 y fue reglamentado por el Decreto 580 de 2014, garantizando un descuento del 50 % sobre la tarifa.

Año	Adulto Mayor	Discapacidad	Sisbén	Total Subsidios	Déficit	Subsidios / Déficit
2012	\$ 9	\$ 1.000	\$ 0	\$ 1.009	\$ 99.769	1%
2013	\$ 222	\$ 4.000	\$ 0	\$ 4.222	\$ 402.715	1%
2014	\$ 1.682	\$ 0	\$ 7.770	\$ 9.452	\$ 677.558	1%
2015	\$ 3.625	\$ 10.000	\$ 61.492	\$ 75.117	\$ 738.356	10%
2016	\$ 8.422	\$ 21.507	\$ 123.357	\$ 153.286	\$ 663.462	23%
2017	\$ 8.571	\$ 20.863	\$ 70.641	\$ 100.075	\$ 593.646	17%
2018	\$ 10.299	\$ 21.852	\$ 36.911	\$ 69.062	\$ 574.862	12%
2019	\$ 11.106	\$ 25.712	\$ 37.799	\$ 74.617	\$ 892.295	8%
2020	\$ 7.103	\$ 24.881	\$ 25.211	\$ 57.195	\$ 2.107.072	3%
2021	\$ 10.132	\$ 25.251	\$ 34.918	\$ 70.302	\$ 2.316.975	3%
2022	\$ 24.799	\$ 28.292	\$ 56.288	\$ 109.380	\$ 2.491.142	4%
2023	\$ 29.364	\$ 32.605	\$ 19.838	\$ 81.807	\$ 2.876.588	3%
2024	\$ 28.703	\$ 33.481	\$ 15.814	\$ 77.997	\$ 2.970.826	3%

6.1. Acorde con su respuesta al numeral 6, en tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, por cada población beneficiaria, indique el número total de beneficiados y el número de pasajes al que se corresponde el monto invertido.

Se remite la información a partir de la fecha de inicio la entrega del beneficio, subsidios e incentivo, así:

- Adulto mayor, de conformidad la Ley 1171 de 2007 y el Decreto Distrital 356 de 2012
- Subsidio a personas en condición de discapacidad en cumplimiento del Acuerdo Distrital 484 de 2011 y Decreto Distrital 429/2012
- Incentivo para personas con menor capacidad de pago "SISBEN" acorde con el Decreto Distrital 603/2013.

AÑO	SISBEN	DISCAPACIDAD	ADULTO MAYOR	TOTAL
2012	0	1.177	62.294	63.471
2013	0	6.981	153.704	160.685
2014	148.049	12.919	56.588	217.556
2015	228.850	24.727	48.128	301.705
2016	150.913	21.093	37.035	209.041
2017	53.593	19.879	80.643	154.115
2018	643	15.331	55.102	71.076
2019	313	12.489	39.254	52.056
2020	385.549	116.621	212.235	714.405

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



2021	403.420	118.898	304.442	826.760
2022	421.592	124.370	644.728	1.190.690
2023	278.675	139.204	727.639	1.145.518
2024	260.329	147.006	794.886	1.202.221

Fuente: Subgerencia Económica.

Ahora bien, no se puede mencionar pasajes como tal, toda vez que, en el caso de SISBEN y Adulto mayor corresponde a una tarifa diferencial mientras que discapacidad es un subsidio de carga mensual a la tarjeta personalizada, en este sentido, las cifras presentadas en la tabla corresponden a los usuarios beneficiarios en los periodos definidos.

6.2. Acorde a su respuesta al numeral 2, ¿este recurso destinado a subsidios, dentro de las cuentas, es un componente de lo reportado como recursos del Fondo Principal, del FET o cómo se integra a las cuentas suministradas?

En respuesta a la solicitud, informamos que los recursos destinados a subsidios de transporte en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) sí hacen parte de las cuentas reportadas y se integran según su fuente de financiación correspondiente.

Los subsidios dirigidos a adulto mayor y a personas clasificadas en el Sisbén se financian directamente con recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Estos valores se incluyen y reportan dentro del rubro del FET como parte de los egresos destinados a subsidiar el acceso al transporte para población vulnerable, y su ejecución presupuestal es gestionada por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Por su parte, el subsidio dirigido a personas con discapacidad no se cubre con recursos del FET, sino que hace parte del Fondo Fuente Externa, cuya financiación es asignada mediante presupuesto de la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH), a solicitud de la Secretaría Distrital de Movilidad. Este rubro está incluido en el total del Déficit reportado en el punto 2.

8. Allegue tabla Excel comparativa entre el porcentaje de aumento anual en el costo del pasaje del transporte en los componentes Troncal, Zonal y Cable en relación con el IPC, en el periodo comprendido entre el 2000 y el 2024.

Cordialmente se anexa la información solicitada.

9. En tabla Excel, por año, del 2000 al 2024, informe el valor promedio de la tarifa técnica y de la tarifa de usuario, su diferencia, distinguiendo lo que corresponde al servicio Troncal, Zonal y el Cable.

El Sistema Integrado de Transporte Público – SITP – inició su operación de manera progresiva a partir del año 2012, momento en el cual se consolidó la integración de las fases troncales y zonales

bajo un esquema tarifario unificado, con el objetivo de ofrecer a la ciudadanía un sistema más accesible, eficiente y coordinado. Por esta razón, la estimación de tarifa técnica y su seguimiento oficial solo se desarrolla desde el año 2012 en adelante, fecha a partir de la cual existe una estructura tarifaria y contractual homogénea que permite calcular de forma confiable los costos promedio del sistema por pasajero.

De acuerdo con el Artículo 20 del Decreto Distrital 309 de 2009, la tarifa técnica del SITP es definida como:

“Aquel valor que, dado un diseño operacional del SITP, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del sistema, considerando para cada agente una estructura de costos adecuada y una rentabilidad razonable.”

Este indicador refleja el costo real de movilizar a un pasajero en el sistema, y se construye con base en las tarifas contractuales pactadas con los distintos agentes: operadores de flota, operadores de infraestructura, del sistema de recaudo, interventorías, entre otros.

El Cable Aéreo de Ciudad Bolívar forma parte del componente troncal del SITP. Aunque su operación tiene un contrato independiente con esquema de remuneración propio, en términos de proyección de ingresos y demanda, el cable está completamente integrado al modelo troncal, tanto operativamente como tarifariamente. Por esta razón:

- No se calcula una tarifa técnica específica para el Cable.
- La demanda del cable se agrega a la troncal, y no se desagrega en el modelo técnico-financiero usado por la SDM.
- Los costos del cable sí están desagregados, pero los ingresos se consideran de forma conjunta con el resto del componente troncal.

Por lo anterior, se envía anexo en Excel el histórico de la Tarifa Técnica y la Tarifa Usuario Promedio del año desde el año 2000 para el componente Troncal e incluyendo el componente Zonal a partir del año 2012.

10. De 2018 a 2024, anualmente, para el servicio Troncal, ¿cuántos colados en total y porcentualmente se reportan y cuánto deja de percibir el SITP por este concepto?

11.1. Indique de 2018 a 2024, anualmente y acorde con las estrategias implementadas, para el servicio Troncal, ¿cuánto disminuyó el porcentaje de evasión y esto a cuantos colados corresponde?

En respuesta a los numerales 10 y 11.1, se indica que en 2018 TRANSMILENIO S.A. contrató un estudio con la Universidad Nacional de Colombia, que tenía por objetivo específico estimar el porcentaje de ingresos no válidos en el componente troncal de TransMilenio en una semana típica, esto es, aquella en donde hay movimiento regular de trabajadores y estudiantes.

El resultado primordial del estudio fue contar con la línea base de evasión entre el año 2018 y el año 2019, porcentaje de evasión que fue estimado en quince punto treinta y seis por ciento (**15.36%**), con un coeficiente de variación de cuatro punto cincuenta y nueve por ciento (4.59%); es decir, el porcentaje de evasión en el componente troncal puede tener un límite inferior de trece punto noventa y ocho por ciento (13.98%) y un límite superior de dieciséis punto setenta y cinco por ciento (16.75%). El nivel de confianza de las estimaciones de la muestra fue del noventa y cinco por ciento (95%).

En el año 2020 dada la situación de la ciudad y del SITP por el contexto del COVID-19 no se hizo medición de evasión.

En el año 2021 se hizo una medición en el componente troncal siguiendo el diseño muestral y la metodología de la línea base desarrollada por la Universidad Nacional de Colombia del 2018-2029. El resultado fue 9.97%, pero hay que recordar que el 2021 aún la dinámica de la ciudad estaba bajo condiciones de pandemia (virtualidad en colegios, universidades, empresas, restricciones de movilidad, baja demanda del Sistema).

Posteriormente, para tener una aproximación del fenómeno en época de postpandemia, la Entidad realizó unas mediciones propias para monitorear el fenómeno de la evasión a través de una metodología que adaptó el diseño estadístico implementado por la Universidad Nacional de Colombia en 2018 y que incluyó la recolección de información directa en las estaciones y portales a través de distintos equipos territoriales. Durante el 2022 primer semestre, el operativo de campo para la recolección de información se desarrolló durante los meses de marzo y abril, y en el segundo semestre este trabajo se adelantó entre octubre y diciembre, de ahí que los resultados corresponden a una fotografía para esos precisos momentos.

Para el periodo 2022-I Semestre gracias a dichas mediciones se estableció que la tasa de evasión en el componente Troncal se encuentra en el 29,66%¹. A su vez, este porcentaje para el periodo 2022 II Semestre se estableció en un 28.51%². Estos resultados deben interpretarse a la luz de los factores de las condiciones postpandemia y post estallido social en 2021 en la ciudad como lo son de una parte el regreso a la modalidad presencial de colegios, universidades y empresas, con lo cual la demanda frente a la época de pandemia aumentó y con ella la evasión del pago, y de otra parte factores como las afectaciones económicas para ciertos sectores de la población, entre otros.

¹ Informe de Evasión en el Componente Troncal 2022. Dirección Técnica de Seguridad TRANSMILENIO S.A. Ver en: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151450/resultados-de-linea-base-en-cifras-de-colados-en-transmilenio/>

² INFORME DE EVASIÓN EN EL COMPONENTE TRONCAL DE TRANSMILENIO 2022-II. Dirección Técnica de Seguridad TRANSMILENIO S.A. Ver en: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151450/resultados-de-linea-base-en-cifras-de-colados-en-transmilenio/>

Los resultados de la medición de evasión en el componente Troncal de TransMilenio para el primer semestre y el segundo semestre del año 2022, pueden ser de consulta por parte de ustedes en cualquier momento ya que fueron publicados el 4 de agosto 2022, y el 22 de marzo de 2023 respectivamente, en el portal web de la Entidad.

En el siguiente enlace encontrarán la información:
<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151450/resultados-de-linea-base-en-cifras-de-colados-en-transmilenio/>

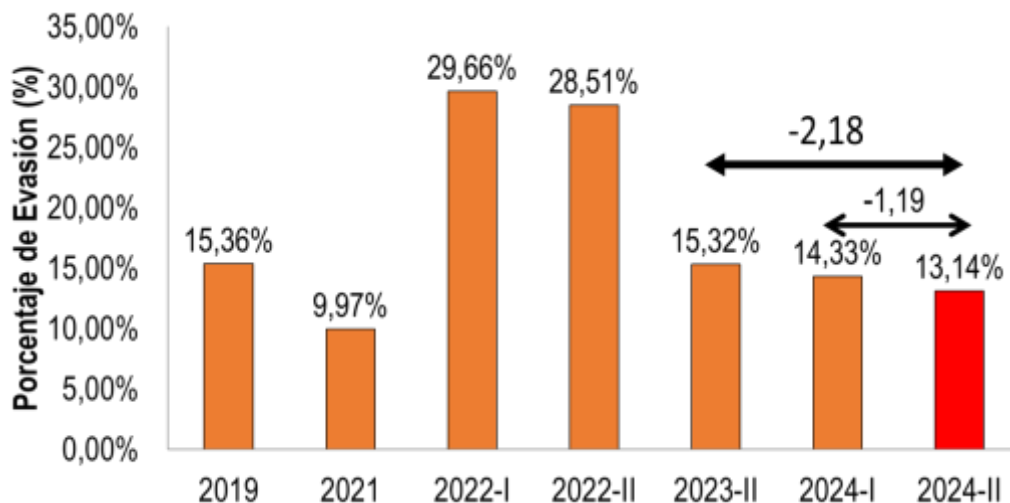
Ahora bien, el estudio del segundo semestre del 2023 reveló que el **15,32%** de los usuarios ingresan de forma irregular, es decir que frente al año anterior (28.51% segundo semestre de 2022) se disminuyeron **13** puntos de la evasión y se volvió a los niveles de pre-pandemia (15.36%). Esto gracias al enfoque de Sistema Seguro y las medidas del Plan Estratégico Antievasión, especialmente las relacionadas con las acciones del equipo en vía y los proyectos en materia de infraestructura.

Para profundizar en el diseño muestral y metodológico el “Informe de Evasión en el Componente Troncal de TransMilenio 2023 II”, puede ser de libre consulta ciudadana en el link:
<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/153766/este-2023-la-linea-base-de-evasion-disminuyo-hasta-ubicarse-en-1532/>

Ahora, 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% frente al semestre inmediatamente anterior (2023 II).

En resumen, el comportamiento de la evasión en el componente troncal ha sido el siguiente:

Gráfica No. 1 Comportamiento evasión Troncal 2019 – 2024-II



Nota: Fuente DTS – TMSA 2025

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.



Para el segundo semestre de 2024 se cerró el año con un índice de evasión en el componente troncal del Sistema de 13.14% que representa 2.18 puntos porcentuales menos frente al indicador del segundo semestre del año 2023 (15.32%).

Por su parte, en lo relacionado con la afectación económica, se tiene que:

Datos de porcentajes de evasión en el componente troncal	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

En el **último semestre** se registró el menor impacto a la evasión troncal desde 2022.

* Fuente: Subgerencia Económica TRANSMILENIO S.A. **Medición bajo condiciones de confinamiento.

11. Indique de 2018 a 2024, anualmente, cuánto se ha invertido en las estrategias antievasión discriminando el total en las correspondientes acciones.

En atención a lo requerido, se adjunta archivo en formato Excel denominado “RESPUESTA NUMERAL 11”.

12. En tabla Excel, para cada una de las Fases de implementación del SITP (I hasta la V), indique en qué fechas se han ejecutado la provisión y/o renovación de la respectiva flota, el periodo de vida útil de la misma, el periodo establecido para el pago de esta, y el valor total del costo de la flota en cada ocasión discriminando respectivamente por los concesionarios que asumieron dicha provisión.

Según lo pactado inicialmente en los respectivos contratos, los periodos o condiciones establecidos para el pago de la flota, según la respectiva Fase, fueron:

- Fase I (tecnología diésel Euro II) - 850.000 kilómetros promedio flota
 - Fase II (tecnología diésel Euro II y Euro III) - 850.000 kilómetros promedio flota
 - Fase III (tecnología diésel euro III, IV, V) - 12 años vehículo
- Fase III (tecnología híbridos, gas y eléctricos) - 15 años vehículo

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



- Fase IV (tecnología GNV Euro VI, Diésel Euro V) - 10 años vehículo
- Fase V (etapas 1 y 3 - tecnología eléctrica) - 15 años vehículo
- Fase V (etapa 2 - tecnología diésel Euro VI y gas natural Euro VI) - 12 años vehículo.

Además se adjunta archivo Excel denominado “base proposición 992 de 2025 lista flota_dhl”

12.1. Para cada Fase de implementación del SITP (I hasta la V) y acorde a los respectivos momentos identificados de provisión y/o renovación de la flota, indique para cada uno de dónde salieron los recursos con los que se asumieron los pagos de esta; si se asumieron con los ingresos ordinarios del SITP (pago del pasaje y FET) o de otra forma (¿cuál?).

Para la financiación de la provisión o renovación de flota en las distintas fases de implementación del SITP (Fase I a Fase V), se ha utilizado principalmente el esquema de ingresos ordinarios del sistema, compuesto por:

Ingresos tarifarios: recursos provenientes del pago del pasaje por parte de los usuarios.

Fondo de Estabilización Tarifaria (FET): recursos aportados por el Distrito Capital para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa usuario.

A continuación, se detalla por fase:

Fase I y II (TransMilenio Troncal):

Estas fases corresponden a la implementación inicial del componente troncal (años 2000 en adelante).

La provisión de flota y la operación fueron asumidas directamente por los concesionarios, bajo esquemas de remuneración por kilómetro recorrido.

El financiamiento de la operación ha sido cubierto desde sus inicios con los ingresos tarifarios del sistema.

Fase III (Inicio de la integración SITP – 2012):

En esta fase se incorporaron tanto servicios troncales como zonales bajo un esquema de integración operacional y tarifaria.

La provisión de flota fue responsabilidad de los concesionarios.

La remuneración ha sido financiada con ingresos ordinarios del SITP (tarifa + FET), conforme a los contratos de concesión.

Fase IV (Reorganización y contingencia):

Esta fase incluyó el ingreso de operadores provisionales y nuevos contratos como parte del proceso de reorganización y continuidad del servicio ante salidas de operadores iniciales del componente Troncal de Fase I y II.

El pago de patios del componente troncal Fase IV fue asumido directamente con recursos de funcionamiento de TRANSMILENIO S.A., y no a través del FET.

El resto de la operación, incluyendo provisión y mantenimiento de flota, ha sido financiado con recursos del recaudo y el FET.

Fase V (Provisión de flota):

Esta fase se diseñó para consolidar la operación del SITP con estándares de calidad, sostenibilidad y modernización tecnológica, incluyendo buses eléctricos y nuevos patios.

La provisión y operación de esta fase están cubiertas por recursos del sistema: ingresos tarifarios y aportes del FET.

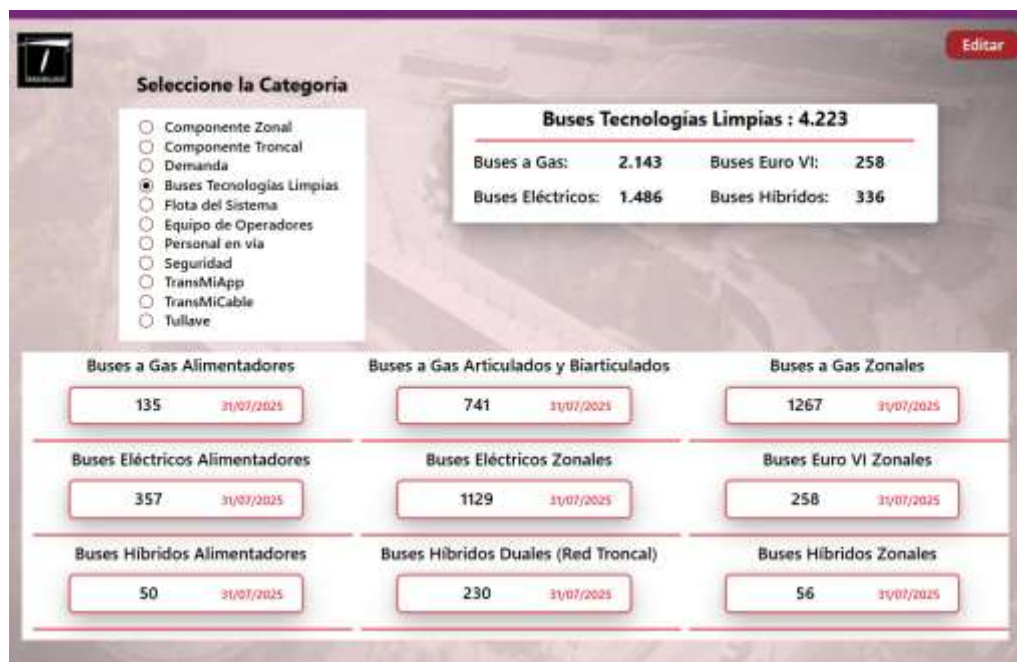
En esta fase se incluye además la remuneración por uso de patios, administración e inversión en flota.

13. Con cuántos trabajadores directos hoy cuenta el SITP.

TransMilenio S.A. cuenta actualmente con un total de **392** colaboradores vinculados como servidores públicos, distribuidos de la siguiente manera:

- 373 trabajadores oficiales
- 19 empleados públicos

De manera general, se dispone de diferentes categorías de información bajo el nombre "Cifras del Sistema", las cuales pueden ser consultadas en el siguiente [enlace](#)



14. Allegue el registro de cámara y comercio de la constitución de cada uno de los concesionarios del SITP, agrupándolos por Fase de implementación (I hasta la V) y discriminándolos en los siguientes grupos: 1. Operación, 2. Provisión y 3. Recaudo.

Se adjuntan archivos dando respuesta a la interrogante.

15. En mapa(s) georeferencie la cobertura del SITP en Bogotá acorde a cada una de sus Fases de implementación: I hasta la V.

- La Fase I corresponde únicamente al componente troncal en los corredores Autopista Norte, Av Caracas (centro, Usme y Tunal) y Calle 80
- La Fase II corresponde únicamente al componente troncal en los corredores Av Suba, Américas, eje ambiental y extensión NQS)
- La Fase III incluye los corredores del componente troncal Calle 26, Carrera 10 y extensión de la troncal NQS (Calle 6ta) y la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que corresponde al componente zonal
- La Fase IV correspondió a la adjudicación de nuevas concesiones de operación en reemplazo de las concesiones de Fases I y II, por lo que para el componente troncal, estas concesiones operan en los mismos corredores de infraestructura que se tienen de las Fases I, II y III
- La Fase V corresponde a rutas zonales que se discriminan puntualmente en esta comunicación.

A continuación, se presentan los mapas de cobertura por fase:

Fase I: Compuesta por las troncales Avenida Caracas, Calle 80 y Autopista Norte.



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



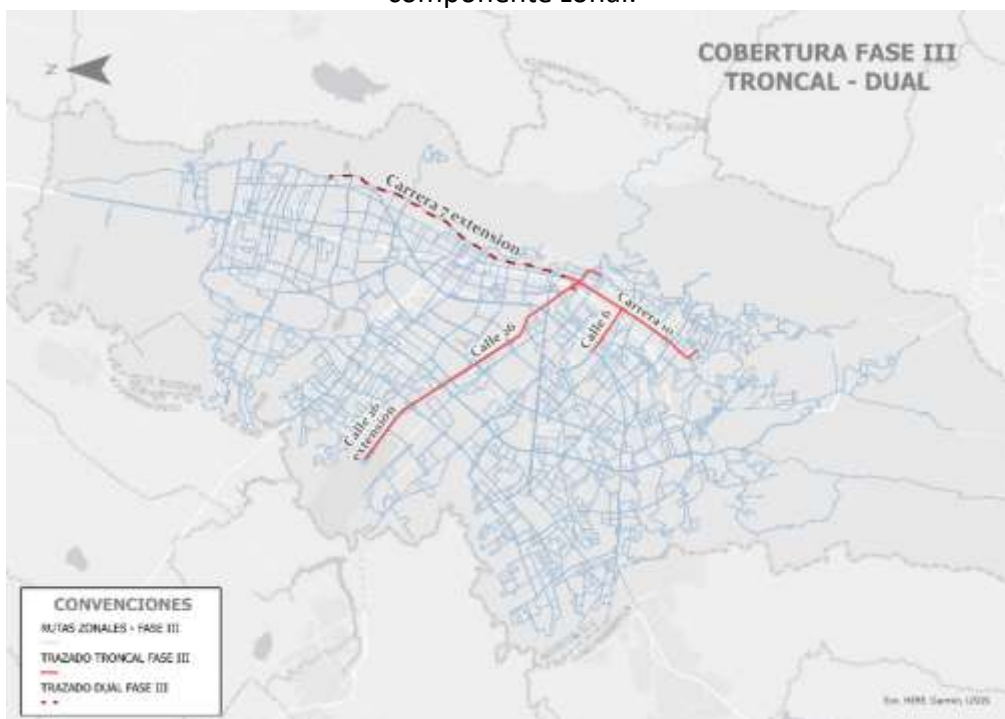
25
AÑOS
TRANSMILENIO S.A.



Fase II: Corresponde a la expansión del Sistema con las troncales Américas y Suba.



Fase III: Incluyó las troncales Calle 26, Carrera 10 y extensión de la troncal NQS (Calle 6ta). A su vez, se implementa el componente zonal al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) componente zonal.



R-DA-005 septiembre de 2024

TRANSMILENIO S.A.

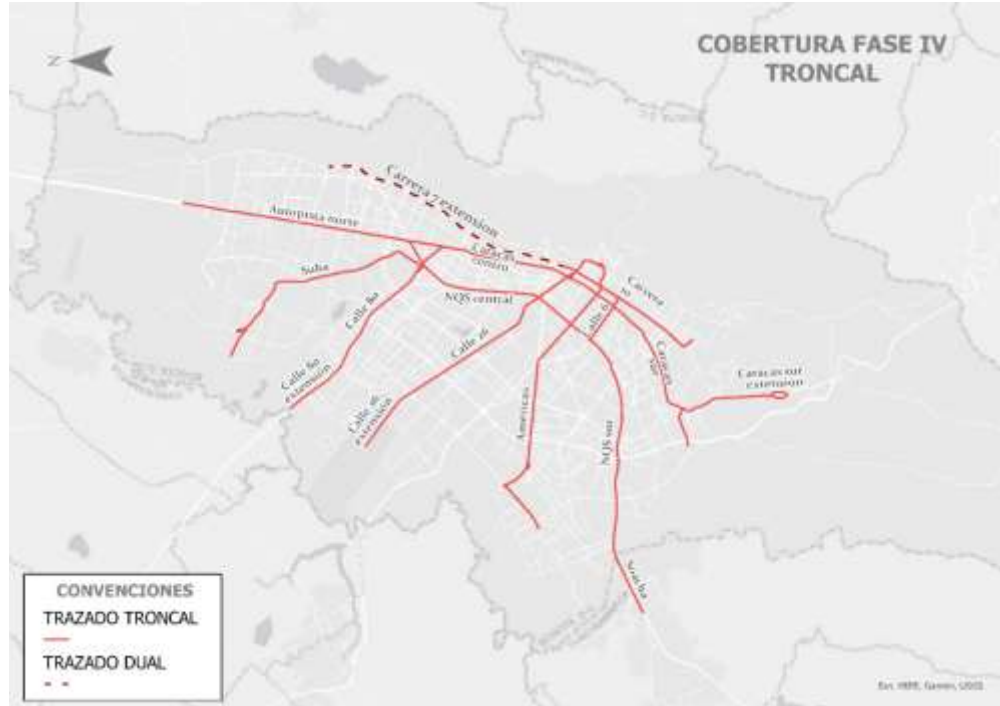
Avenida Calle 26 # 69-76
Edificio Elemento - Torre 1 Piso 5
Código postal: 111071
Teléfono: (601) 2203000
Información: línea (601) 4824304
www.transmilenio.gov.co



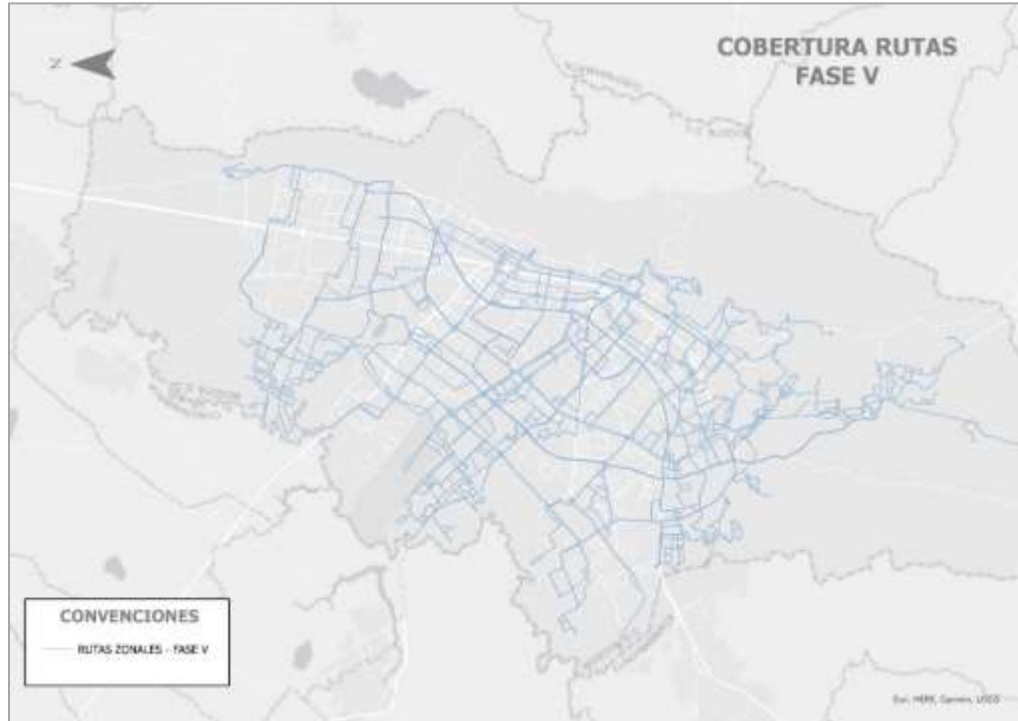
25
AÑOS
TRANSMILENIO S.A.



Fase IV: todos los corredores del componente troncal de las Fases I, II y III.



Fase V: Componente zonal



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.




16. Para cada una de las Fases de implementación del SITP (de la I a la V), sintetice la repartición de riesgos asumidos contractualmente por el Distrito y los privados, acorde a las concesiones realizadas, distinguiendo operación, provisión y recaudo.

Se adjuntan archivos dando respuesta a la interrogante.

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

Atentamente,

 Firmado Electrónicamente
#14/08/2025 14:50:12
**Por: MARIA FERNANDA
ORTIZ CARRASCAL**

María Fernanda Ortiz Carrascal
Gerente General

Anexo: 12 Archivos según lo enunciado
Proyectó: Oscar Paolo Ramírez Borbón – Dirección Corporativa
Kristell Quiroga – Camilo Baptista – Dirección Técnica de Seguridad
Michelle Valeria Correa – Subgerencia Técnica y de Servicios
Adriana Pinilla - Subgerencia Jurídica
Vanessa Forigua - Jose Luis Manjarres - Mario Gómez - Subgerencia Económica
Daniel Sánchez M – Gerencia General.
Revisó: Cristian Albert Barbosa Guerrero - Subgerencia Técnica de Servicios
Zayda Lombana – Dirección Técnica de Seguridad
Johana Mayorga – Cristian Albert Barbosa Guerrero - Subgerencia Técnica de Servicios
Adriana Pinilla - Subgerencia Jurídica
Marcos Antonio Ataya Saray – Subgerente Económico
Alejandro Beltrán – Gerencia General.
Aprobó: Gina Alexandra Vaca Linares – Directora Corporativa
Lucy A. Cuacita Cruz - Directora Técnica
Natalia Tinjacá Mora - Directora Técnica de Seguridad
Candelaria González – Subgerente Técnica y de servicios
Camilo Forero - Subgerente Jurídico
Marcos Antonio Ataya Saray – Subgerente Económico
Código: 801

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

