



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

1. IDENTIFICACION

Entidad	262 Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
Proyecto	88 Estabilización tarifaria del Sistema de Transporte Público gestionado por Transmilenio S. A.
Versión	14 del 20-DICIEMBRE-2019

Banco	BDPP-EIC (EMPRESAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES)
Estado	INSCRITO el 16-Junio-2016, REGISTRADO el 21-Junio-2016
Tipo de proyecto	Servicios
Etapas del proyecto	Operación

2. CLASIFICACION EN LA ESTRUCTURA DEL PLAN DE DESARROLLO

Plan de Desarrollo	5 Bogotá mejor para todos
Pilar o Eje transversal	02 Pilar Democracia urbana
Programa	18 Mejor movilidad para todos

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Bogotá Abierta: La Administración Distrital dispuso un mecanismo para la presentación por parte de la ciudadanía de comentarios, propuestas e iniciativas ciudadanas que deberían ser parte del Plan de Desarrollo de la Ciudad. Al respecto las principales sugerencias ciudadanas fueron agrupadas en las siguientes líneas de acción:

1. Ampliación de la infraestructura vial para el Sistema de Transporte Público.
2. Construcción e integración funcional multimodal para el Sistema de Transporte Público.
3. Reorganización funcional del Sistema que permita el aumento en los estándares de calidad del servicio ofrecido

Nota: Son parte igualmente del presente capítulo, el Consejo Territorial de Planeación y el Foro Ciudadano Bogotá Ciudad con Mejor Movilidad.

4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

Los ingresos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP, vía tarifa promedio ponderada al usuario, no son suficientes para cubrir los costos del Sistema, generados por los costos a los cuales se remunera a los agentes del Sistema.

Lo anterior se ve reflejado en la diferencia que existe entre la tarifa técnica del Sistema y la tarifa promedio ponderada que pagan los usuarios por acceder al mismo. Esto se conoce como Diferencial tarifario.

En los contratos de concesión de las tres fases del Sistema para la operación y recaudo, está previsto que la diferencia entre los ingresos recaudados, correspondientes a las validaciones de entrada al Sistema y lo remunerado a los agentes del mismo, se transferirá al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), cuando es positiva.

Cuando dicha diferencia sea negativa debe ser cubierta con recursos del Distrito, en virtud de los acuerdos de respaldo suscritos a favor de TRANSMILENIO S.A., en su calidad de Ente Gestor del Sistema.

Si por cualquier motivo se desfinancia el FET, se pone en riesgo la prestación del servicio público de transporte en la ciudad, en la medida en que no se contaría con los recursos suficientes para remunerar el costo de la prestación del servicio. Esto podría ocasionar la suspensión total o parcial de la operación del sistema.

El déficit de recursos a cubrirse con el FET puede variar dependiendo de variables como la demanda, la infraestructura, las tarifas, subsidios y tarifas diferenciales, entre otros.

Tarifa promedio ponderada usuario por debajo de la tarifa técnica

Desde el comienzo de la implementación del componente zonal del SITP en 2012, la tarifa al usuario se ha mantenido por debajo de la tarifa técnica. Con el tiempo, si bien se ha reducido la brecha, se mantiene el diferencial, a pesar incluso, de los incrementos tarifarios efectuados entre 2016 y 2019.

A diciembre de 2018, el diferencial tarifario del Sistema (componentes troncal y zonal) ascendió a \$487 por usuario transportado.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	262 Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
Proyecto	88 Estabilización tarifaria del Sistema de Transporte Público gestionado por Transmilenio S. A.
Versión	14 del 20-DICIEMBRE-2019

Los efectos generados por el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa promedio ponderada usuario, se traducen en necesidades de recursos externos al Sistema para cubrir los egresos que demanda el funcionamiento del mismo.

La Ley 1753 de 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país, estableció : Artículo 31. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

Artículo 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. (¿). (Subrayado fuera de texto).

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en asegurar la financiación del diferencial que se presenta entre la tarifa técnica y la tarifa promedio ponderada que asume el usuario, de manera tal que el Sistema pueda honrar sus compromisos de pago en los términos pactados contractualmente con los agentes del Sistema.

A continuación se presentan algunos aspectos teóricos que permiten entender el origen del diferencial tarifario y su relación con variables como la oferta y demanda de transporte, así como la interacción entre tarifa técnica y tarifa al usuario.

Como punto de partida se definen los conceptos de tarifa técnica y de usuario para entender los efectos que su interacción produce sobre los resultados económicos del Sistema.

Tarifa Técnica promedio del Sistema

La tarifa técnica representa el costo promedio de transportar un pasajero. Se puede calcular como la razón entre los costos totales del Sistema y los usuarios transportados.

Los cambios en las otras variables (Fondo principal, Recaudo, Ente Gestor y Fiducias) que afectan la tarifa técnica, se pueden representar como desplazamientos de la curva. De este modo, por ejemplo, un aumento en la remuneración a los operadores (FP), genera un desplazamiento de la curva hacia la derecha/arriba, Ceteris paribus. Esto se debe a que con la demanda fija en cualquier nivel, un aumento en los costos de operación genera un mayor nivel de tarifa técnica y viceversa.

Esta tarifa representa el valor promedio cobrado a los usuarios por cada ingreso/abordaje en el Sistema. En un Sistema con una estructura de tarifas diferenciadas y subsidios, los ingresos del sistema son el resultado del promedio ponderado de las diferentes cobradas, por el número de usuarios que utilizan el sistema.

Para el caso del SITP, existen diferentes tarifas dependiendo de:

El modo de transporte (zonal o troncal); La cantidad de abordajes realizados dentro de una ventana de tiempo (transbordos); La capacidad de pago del usuario (descuentos para usuarios en condición de vulnerabilidad de acuerdo con la encuesta SISBEN); La edad del usuario (descuento para adultos mayores); La condición de Salud (descuentos para personas en condición de discapacidad).

En el corto plazo, estas tarifas tienden a ser rígidas y no se encuentran relacionadas directamente con la demanda. Si la tarifa al usuario refleja el ingreso adicional que percibe el Sistema por cada pasajero adicional que transporta (Ingreso Marginal del Sistema), y la tarifa técnica el costo marginal, es decir, el costo de transportar un pasajero adicional, el Sistema se encontrará en equilibrio cuando estos dos precios se igualen, es decir, cuando el ingreso y el costo marginal sean equivalentes.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	262 Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
Proyecto	88 Estabilización tarifaria del Sistema de Transporte Público gestionado por Transmilenio S. A.
Versión	14 del 20-DICIEMBRE-2019

En ese orden de ideas, con tarifas de usuario conocidas y con las remuneraciones a los operadores pactados, se puede obtener el nivel de demanda que equilibra el sistema

Déficit o Superávit del Sistema

En términos económicos, cualquier desequilibrio entre el ingreso marginal y el costo marginal genera una situación de pérdidas o beneficios para el sistema.

Nota: El documento de formulación contiene gráficos explicativos de cada una de las variables aquí presentadas. Por capacidad de registro del presente campo, no es posible el registro de los mismos.

6. OBJETIVOS

Objetivo general

- Garantizar la prestación del servicio del Sistema de Transporte Público gestionado por TRANSMILENIO S.A. en condiciones de oportunidad, eficiencia y calidad, a través de la planeación, supervisión, monitoreo y control de la operación y el control efectivo a los procesos relacionados con el sistema de recaudo, control e información al usuario

Objetivo(s) específico(s)

- Remunerar los costos de operación y garantizar la prestación del servicio del Sistema

7. METAS (solo se están mostrando las metas del Plan de Desarrollo vigente)

(La programación de la meta se encuentra en el Plan de Acción - Componente de inversión de la Entidad)

No.	Proceso	Magnitud	Unidad de medida	Descripción
Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)				
1	Remunerar el	100.00	por ciento	de la prestación del Servicio de transporte y Recaudo del SITP, durante las 52 semanas del año

8. COMPONENTES

MILLONES DE PESOS DE 2019

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Fondo de estabilización tarifaria	347,519	857,349	602,928	748,459	1,129,128	3,685,383

9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2019

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2019					Total Proyecto
	2016	2017	2018	2019	2020	
\$0	\$347,519	\$857,349	\$602,928	\$748,459	\$1,129,128	\$3,685,383

10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2016	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	6,110,329	millones de viajes diarios en el sistema de transporte público de Bogotá



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	262 Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
Proyecto	88 Estabilización tarifaria del Sistema de Transporte Público gestionado por Transmilenio S. A.
Versión	14 del 20-DICIEMBRE-2019

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripcion
2019	z. Grupo etario sin definir	N/A	N/A	3,951,718	Usuarios del Sistema Promedio, en día hábil para 2018

11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código	Descripción localización
77	Distrital

12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 Actualización tarifaria estudio técnico y financiero de soporte	TRANSMILENIO S.A.	31-12-2018
2 Alcance Actualización tarifaria estudio técnico y financiero de soporte	TRANSMILENIO S.A.	31-12-2018
3 Proyecciones FET 2019-2029	TRANSMILENIO S.A.	30-04-2019
4 Alcance Proyecciones FET 2019-2029	TRANSMILENIO S.A.	30-04-2019

13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004
Estructura ecológica principal - EEP
Sistema de áreas protegidas del Distrito Capital

14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

POT - Decreto 190/2004
Plan maestro de movilidad y estacionamientos

15. OBSERVACIONES

Versión 13 (19/11/2019): Se ajusta capítulo Flujo Financiero 2020 de acuerdo con plan financiero aprobado

16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre	MARÍA FERNANDA ORTIZ
Area	SUBGERENCIA ECONOMICA
Cargo	SUBGERENTE ECONOMICO
Correo	mariaf.ortiz@transmilenio.gov.co
Teléfono(s)	2203000 Extensión 1501

17. CONCEPTO DE VIABILIDAD

ASPECTOS A REVISAR:

¿Cumple con los lineamientos para la elaboración del documento "Formulación y Evaluación de Proyectos"?	SI
¿Es coherente la solución que plantea el proyecto con el problema o situación que se pretende solucionar?	SI
¿Es competencia de la entidad / localidad ejecutar este tipo de proyectos?	SI
¿Es concordante el proyecto con los lineamientos y políticas del Plan de Desarrollo Distrital?	SI
¿Se valoraron los aportes de la ciudadanía en la formulación del proyecto?	SI



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL

Banco Distrital de Programas y Proyectos

Ficha de Estadística Básica de Inversión Distrital EBI-D

IDENTIFICACION

Entidad	262 Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.
Proyecto	88 Estabilización tarifaria del Sistema de Transporte Público gestionado por Transmilenio S. A.
Versión	14 del 20-DICIEMBRE-2019

CONCEPTO Y SUSTENTACIÓN:

¿El concepto es favorable? SI

Sustentación:

La presenta ficha está soportada en el documento de formulación con el contenido completo del proyecto. Por limitación en la capacidad de registro en el aplicativo no se registra la totalidad de la información.

Esta ficha está sujeta a cambios.

RESPONSABLE CONCEPTO:

Nombre Sofia Zarama Valenzuela
Area Oficina Asesora de Planeación
Cargo Jefe Oficina Asesora de Planeación
Correo sofia.zarama@transmilenio.gov.co
Teléfono 2203000 EXTENSIÓN 2401
Fecha del concepto 21-JUN-2016

OBSERVACIONES DEL CONCEPTO:

La presenta ficha está soportada en el documento de formulación con el contenido completo del proyecto. Por limitación en la capacidad de registro en el aplicativo no se registra la totalidad de la información.

Esta ficha está sujeta a cambios.