

Bogotá, D.C.

Doctor
JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
 Secretario General
 Comisión Sexta Constitucional
 Cámara de Representantes
 Congreso de la República
 Carrera 7 N° 8 – 68
 Bogotá D.C.

Asunto: Debate de Control Político, miércoles 14 de septiembre de 2016.
 TRANSMILENIO S.A. 23664 de 2016.

Apreciado doctor Ebratt:

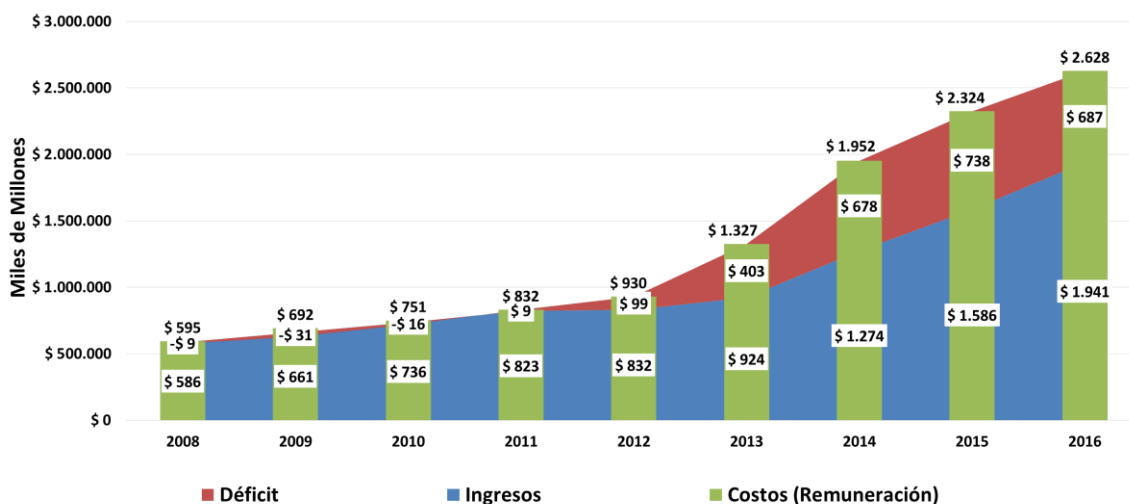
Atentamente doy respuesta a la pregunta No. 10, formulada al DNP, en la proposición No. 008 del 12 de agosto de 2015.

“10. La viceministra de hacienda señaló una pérdida del 30% de los recursos para los SITM, aproximadamente \$700.000 millones por año para todos los sistemas. ¿Cómo se explica esta situación?”

En el caso del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. – SITP, desde 2012 este Sistema ha arrojado un déficit creciente, explicado principalmente por la implementación de la operación zonal. La evolución del déficit se observa en el gráfico 1.

Gráfico 1. Situación financiera del Sistema

(\$ en miles de millones)



Los ingresos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. – SITP, provienen de la tarifa pagada por los usuarios y los costos corresponden a lo que cuesta la prestación del servicio de transporte. Cuando dicho costo se expresa en términos de costos por usuario se denomina “tarifa técnica”.

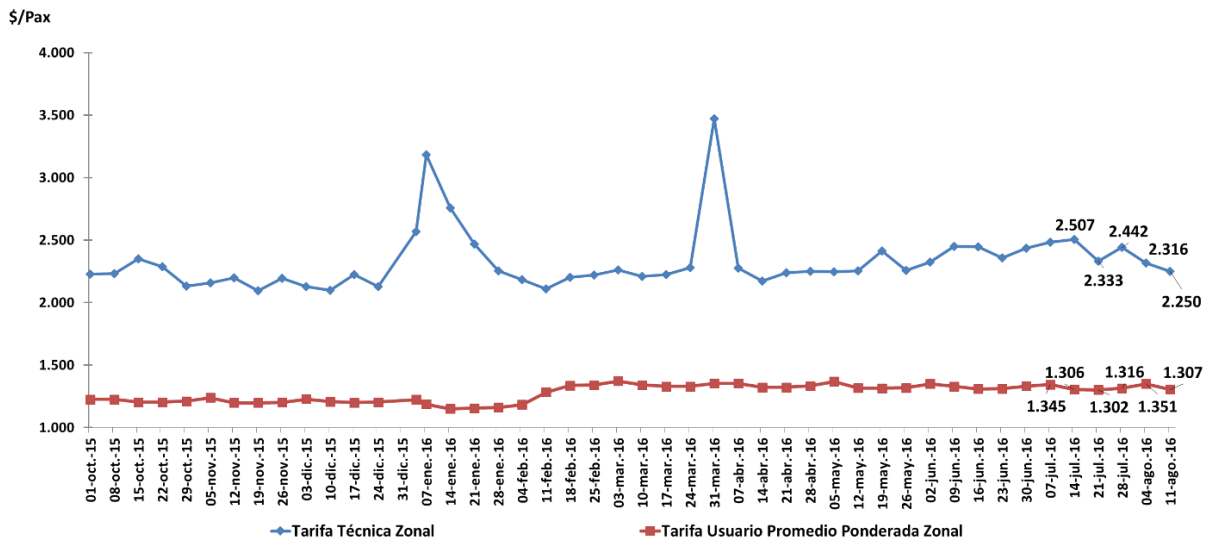
En el componente zonal los ingresos son muy inferiores a los costos de prestación de este servicio. En efecto la tarifa técnica es menor a la tarifa usuario promedio ponderada (tabla 1).

Tabla 1. Diferencia entre tarifa técnica y tarifa promedio ponderada usuario

Operación	Tarifa técnica ¹	Tarifa promedio ponderada usuario ²	Diferencia
Troncal	\$1.883	\$1.811	(\$72)
Zonal	\$2.250	\$1.307	(\$943)

El gráfico 2 muestra la evolución de la tarifa técnica y la tarifa promedio ponderada usuario en el componente zonal por semana, desde octubre de 2015.

Gráfico 2. Comportamiento de la tarifa técnica zonal Vs. Comportamiento de la tarifa usuario promedio ponderada



¹ La información correspondiente a la tarifa técnica y la tarifa promedio ponderada usuario corresponden a la semana del 1 al 7 de agosto de 2016

² Se habla de tarifa promedio ponderada porque existen subsidios y tarifas diferenciales para personas con discapacidad, población SISBEN y adultos mayores.

Con el fin de reducir el déficit del Sistema, la administración actual incrementó la tarifa al usuario en \$200. Se estima que este incremento reducirá el déficit inicial proyectado, de \$927.000 millones, en \$240.000 millones aproximadamente. De manera que el déficit para 2016 se estima en \$687.000 millones.

El déficit del Sistema se debe a:

1. Retrasos en la infraestructura
2. Menor demanda real a la proyectada
3. Rezago de tarifas

Los cuales se explican a continuación:

1. Retrasos en la infraestructura

Es un hecho que la ausencia o demora en la entrega de la infraestructura que fue contemplada como parte integral del proceso de estructuración del SITP, no sólo afectó el proyecto como efecto directo de la falta de disponibilidad de la misma, sino que también generó efectos colaterales asociados a la captación de demanda, toda vez que la disponibilidad de la infraestructura planeada, facilitaba la conexión entre servicios troncales y zonales ampliando la cobertura del servicio de transporte a ciertos pares origen-destino, cuya conexión se limitó o interrumpió por la falta de la misma.

Tabla 2. Supuestos de infraestructura Vs. Infraestructura actual

Supuestos de Infraestructura	SITP Proyectado	SITP Hoy
Troncal de la Carrera 10 ^a , comprendida entre el Portal 20 de Julio, hasta la Cl 33.	SI	SI
Troncal de la Av. Calle 26 (Av. El Dorado) desde el portal hasta la Carrera 3 con calle 19.	SI	SI
Troncal de la Carrera 7 comprendida entre la Calle 31 y la Calle 72 sin carril de sobrepaso y carril derecho preferencial desde la Calle 72 hasta la Calle 100.	SI	NO
Troncal de la Calle 6 ^a entre la Av. NQS y la Carrera 10.	SI	NO
Extensión de la troncal NQS al municipio de Soacha.	SI	SI
Portal Sur Oriente, ubicado en la Calle 31 sur con Carrera 3.	SI	SI
Portal de la Calle 26, ubicado a la altura de la Avenida Ciudad de Cali.	SI	SI

Estación Intermedia de la Calle 100 con Carrera 7.	SI	NO
Conexión troncal de la Calle 72 entre la Carrera 7 y la Avenida Caracas	SI	NO
Estación intermedia de la calle 6 con Carrera 10.	SI	SI
Estación intermedia de la Avenida 1°de Mayo con carrera 10.	SI	NO
Estación de Integración "Estación Central".	SI	NO

Aun cuando la ausencia de infraestructura fue superada con el cambio de rutas alimentadoras a rutas complementarias, toda vez que estas últimas permiten realizar el recaudo a bordo, los resultados demostraron que el usuario tarda más tiempo en aceptar el trasbordo entre un servicio complementario y un servicio troncal, el cual se realiza en un paradero, que entre un servicio alimentador y un servicio troncal que se realiza en una estación.

Adicionalmente, la falta de las conexiones previstas entre las troncales TransMilenio, como es el caso de la Conexión Calle 6, la cual inició operación hasta el 24 de agosto de 2015 cuando estaba prevista para el inicio del proceso de implementación o la ausencia de la Troncal TransMilenio Carrera 7, afectaron de forma directa el diseño de rutas de estructuración, toda vez que los trazados de diseño contemplaban facilidades de conexión entre rutas urbanas y rutas troncales que no se dieron, con lo cual algunas rutas urbanas implementadas resultaban incompletas para el usuario e implicaban un número de trasbordos entre los servicios SITP, desmotivando su utilización y demorando el proceso natural de migración del usuario entre el transporte tradicional y el SITP.

Así mismo, la falta de habilitación de la Avenida Carrera 7, no sólo afectó los tiempos de viaje previstos para los pares Sur Norte sobre dicho corredor, sino que también implicó la disminución en la demanda esperada como efecto del tamaño de la flota y las condiciones operacionales ofrecidas, situación que si bien fue atendida por TRANSMILENIO S.A. con la implementación de los servicios con padrones duales y con la implementación del carril preferencial por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, no está en la capacidad de atender la demanda que se preveía atendería el Corredor Troncal.

2. Menor demanda real a la proyectada

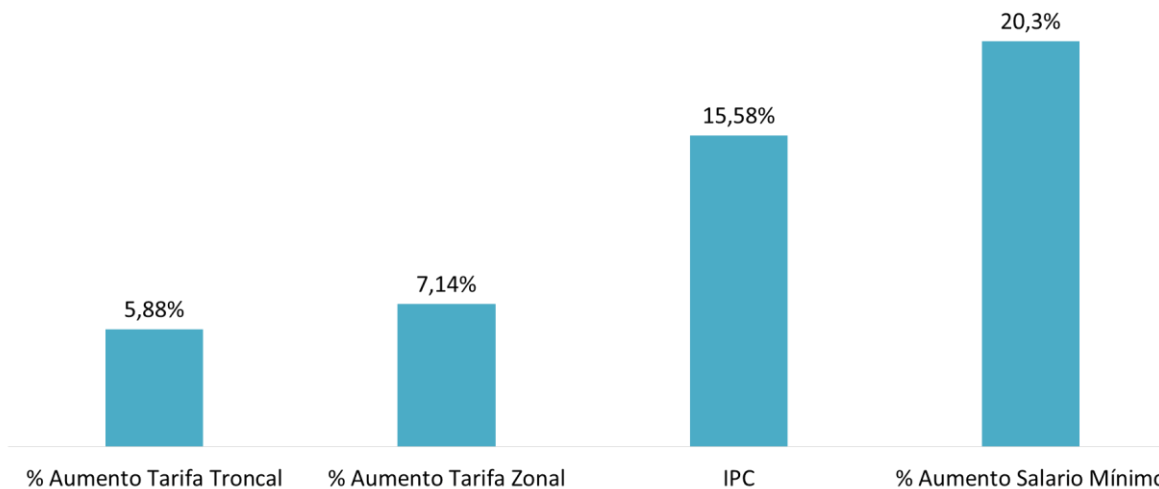
Además de los elementos de infraestructura mencionados anteriormente, que afectaron la demanda, esta se proyectó suponiendo la salida del transporte público tradicional. En la actualidad existen 5.800 buses que están atendiendo una demanda estimada de 1.800.000 pasajeros cada día, que no está siendo atendida por el SITP y por tanto el Sistema no percibe dichos ingresos.

3. Rezago de tarifas

Durante el periodo comprendido entre 2011 y 2015, las tarifas del componente zonal y del componente troncal presentaron incrementos muy inferiores al aumento del salario mínimo y de la inflación en dicho periodo. En efecto, la tarifa troncal presentó un incremento de \$100, pasando de \$1.700 en 2011 a \$1.800 en 2015. Esto significa un incremento de 5,88% en los cuatro años. La tarifa zonal también se incrementó en \$100 pasando de \$1.400 en 2012 a \$ 1.500 en 2015, que significa un incremento de 7,14% en los tres años. (Gráfico 3).

Sin embargo, el incremento de la inflación (índice de precios al consumidor) entre 2011 y 2015 fue de 15,58% y el del Salario Mínimo Mensual de 20,3% en el mismo periodo. De manera que la tarifa se ha reducido significativamente en términos reales.

Gráfico 3. Incrementos tarifarios en el Sistema Vs. IPC y aumento de salario Mínimo entre 2011 y 2015



Como resultado, la diferencia entre tarifa técnica y tarifa usuario promedio ponderada, se traduce en necesidades de recursos externos al Sistema para cubrir los costos de prestación del servicio. Este déficit ha sido cubierto con recursos del Distrito Capital a través de la Secretaría Distrital de Hacienda.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
TRANSMILENIO S.A.

Estamos atentos a resolver las inquietudes que puedan surgir.

Cordialmente,

ALEXANDRA ROJAS LOPERA

Gerente General
TRANSMILENIO. S.A.

Proyectó: Mario Leonardo Nieto
Aprobó: Diana Parra
Consolidó: Diana Rocio Parra Oviedo

CC. Dra. MARCELA PÉREZ CÁRDENAS. Personera Delegada para la Movilidad y la Planeación Urbana. Personería de Bogotá D.C. Carrera 7 No 21-24. Bogotá D.C.

