



# 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 1 del 21-JUNIO-2016

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 Preinversión - Idea

### 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

Se resalta que el presente proyecto es dinámico y que podrá ser ajustado de acuerdo con las necesidades identificadas en los diferentes espacios de participación ciudadana

### 4. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O NECESIDAD

Los ingresos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP, vía la 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 incluyendo al operador de recaudo, fiducias y al Ente Gestor. 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  $\Delta$ Diferencial tarifario $\Delta$ .

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) o al Fondo de Contingencias, 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 del incremento tarifario de \$200 que se realizó en febrero de 2016. Actualmente, dicho diferencial supera los \$400, sin embargo hace tan solo un año superaba los \$700 por pasajero pago/transportado.

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. El diferencial ha aumentado significativamente desde 2012. Durante los años 2016 a 2020 se estima que los ingresos continuarán siendo inferiores a los costos operativos.



# 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	1 del 21-JUNIO-2016

### 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

**Tarifa promedio ponderada usuario:** 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.

**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. La demanda de transporte público en la ciudad, es una variable que depende de factores económicos como el nivel de ingresos (PIB per cápita), la tasa de desempleo, la tasa de motorización y el costo de moverse en el transporte privado, entre otros factores, por tal motivo, en el corto e incluso mediano plazo, esta demanda tiende a ser rígida, mientras que en el largo plazo puede variar dependiendo del desempeño de la economía. Este es un comportamiento anti-cíclico, es decir, en periodos de auge económico la demanda de transporte público tiende a disminuir y viceversa por efecto ingreso. Por ejemplo, políticas que favorezcan la compra de vehículos para el transporte privado (motos y/o carros de servicio particular), la tasa de cambio, nivel de ingresos y la tasa de interés podrían tener un efecto sobre la demanda de transporte, sin embargo, dichos efectos son más visibles en el largo plazo. Con base en lo anterior, con una demanda de transporte público rígida en el corto plazo, con una estructura de costos (fijos y variables) más o menos constante, la situación financiera del sistema en términos de generación de excedentes o necesidades de recursos adicionales viene dada por la ubicación de la curva que representa la tarifa al usuario.



# 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	1 del 21-JUNIO-2016

### 6. OBJETIVOS

#### Objetivo general

- 1 Asegurar la remuneración de los costos de operación del servicio de transporte a los agentes del sistema

#### Objetivo(s) específico(s)

- 1 Cubrir la diferencia entre la tarifa técnica del Sistema y la tarifa promedio ponderada pagada por los usuarios del mismo, de manera tal que no se ponga en riesgo la prestación del servicio

### 7. METAS

(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
<b>Meta(s) del Plan de Desarrollo vigente (ver ítem 2. Clasificación)</b>				
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 2016

Descripción	Presupuesto					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Fondo de estabilización tarifaria	168,000	703,634	460,237	623,773	582,198	2,537,842

### 9. FLUJO FINANCIERO

CIFRAS EN MILLONES DE PESOS DEL AÑO 2016

HORIZONTE REAL DEL PROYECTO (años) 5

Ejecutado Planes anteriores	2016	2017	2018	2019	2020	Total Proyecto
	\$0	\$168,000	\$703,634	\$460,237	\$623,773	\$582,198
						\$2,537,842

### 10. POBLACION OBJETIVO

Año	Grupo de etario	Hombres	Mujeres	Total	Descripción
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

### 11. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA

Código Descripción localización

77 Distrital

### 12. ESTUDIOS QUE RESPALDAN LA INFORMACION BASICA DEL PROYECTO

Estudio	Nombre entidad estudio	Fecha estudio
1 ¿ Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria	TRANSMILENIO	03-01-2016
2 ¿ Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria 2016-2030	TRANSMILENIO	03-12-2015

### 13. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - ESTRATEGIAS

POT - Decreto 190/2004

Estructura ecológica principal - EEP

Sistema de áreas protegidas del Distrito Capital



# 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 1 del 21-JUNIO-2016

### 14. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - PLANES MAESTROS

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

### 15. OBSERVACIONES

Ninguna

### 16. GERENCIA DEL PROYECTO

Nombre DIANA GISELA PARRA  
Area SUBGERENCIA ECONÓMICA  
Cargo SUBGERENTE ECONÓMICO  
Correo diana.parra@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

#### 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 Adriana González  
Area Oficina Asesora de Planeación  
Cargo Jefe Oficina Asesora de Planeación  
Correo adriana.gonzalez@transmilenio.gov.co  
Teléfono 2203000  
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.