

**EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO
TRANSMILENIO S.A.
(JUNTA DIRECTIVA)**

FECHA: (24 de octubre 2022)

HORA: (3:00 pm – 5:15 pm)

LUGAR: (Modalidad Virtual – Plataforma Teams)

INTEGRANTES DE LA JUNTA:

Nombre	Renglón Junta Directiva	Cargo	Observaciones
Deyanira Ávila	Miembro Suplente - Primer Renglón -	Secretaria Distrital de Movilidad	N/A
Juan Carlos Thomas Bohórquez	Miembro Suplente – Segundo Renglón	Subsecretario Distrital de Hacienda	N/A
Sandra Liliana Ángel Almario	Miembro Suplente – Tercer Renglón	Asesora Ministerio de Transporte	N/A
Paola Molina Rojas	Miembro Principal - Cuarto renglón –	Subdirectora de Asociaciones Públicas Privadas	N/A
Diego Sánchez Fonseca	Miembro Suplente – Quinto Renglón	Gerente General	N/A

OTROS ASISTENTES A LA SESIÓN:

Nombre	Cargo	Entidad	Observaciones
Álvaro José Rengifo	Gerente General	TRANSMILENIO S.A.	N/A
Mario Leonardo Nieto Antolínez	Subgerente General	TRANSMILENIO S.A.	N/A
José Guillermo del Río Baena	Director Corporativo	TRANSMILENIO S.A.	N/A


DESARROLLO:

:



1. Se presentó en el cuarto punto del orden del día a la Junta Directiva de TRANSMILENIO S.A. para su aprobación "La Reprogramación de Vigencias Futuras para los proyectos de Avenida Ciudad de Cali y Avenida 68. Esta aprobación se presentó a la Junta Directiva, en cumplimiento a lo dispuesto el Numeral 10 del Artículo 39 de los Estatutos Sociales de TRANSMILENIO S.A.,

TOMA DE DECISIONES:


Icono	Decisión
	Se emitió concepto favorable (aprobación previa) para tramitar la reprogramación de las vigencias futuras de los proyectos de Avenida Ciudad de Cali y Avenida 68.
<p>Síntesis:</p> <p>Se realizó la socialización de la competencia de la Junta Directiva contenido en el literal f, de numeral 6.2 del módulo 4 de la Resolución 191 del 22 de septiembre de 2017, expedida por la Secretaría Distrital de Hacienda. La norma señala que estas vigencias futuras deben remitirse a la Secretaría Técnica del Confis Distrital, con copia a la Secretaría Distrital de Hacienda – Dirección Distrital de Presupuesto con los anexos de la documentación requerida y se señala que dentro de los anexos está el acuerdo por medio del cual se da la aprobación por parte de la respectiva Junta o Consejo Directivo.</p> <p>Dada la anterior explicación se tomaron las siguientes decisiones:</p> <p><i>"Emitir Concepto favorable (aprobación previa) para tramitar la reprogramación de las vigencias futuras para los contratos de construcción e interventoría de la Troncal Avenida Ciudad de Cali."</i></p> <p><i>"Emitir concepto favorable (aprobación previa) para tramitar la reprogramación de las vigencias futuras para los contratos de construcción e interventoría de la Troncal Avenida 68".</i></p>	

2. Se presentó a la Junta Directiva para aprobación como quinto punto del orden del día, "Aprobación Plan Financiero 2023 - 2032". Esta aprobación se presentó a la Junta Directiva, en cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto Distrital 662 de 2018 puntualmente el artículo 10 referido al plan financiero plurianual que dice: "De conformidad con el artículo 50 del Decreto Distrital 714 de 1996 el Plan Financiero Plurianual de las Empresas, es un instrumento de planificación y gestión financiera de mediano plazo, deberá ser presentado por el Representante Legal de la empresa, para aprobación de su Junta o Consejo Directivo".


TOMA DE DECISIONES:

Icono	Decisión
	Se aprobó Plan Financiero 2023 – 2032 de TRANSMILENIO S.A.
<p>Síntesis:</p> <p>Se explicaron los componentes esenciales del Plan financiero 2023 – 2032 de TRANSMILENIO S.A., se presentaron las cifras detalladas, identificando los proyectos de gestión, infraestructura, control de la operación, funcionamiento e inversión entre otros.</p> <p>Dada la anterior explicación se sometió a consideración de la Junta Directiva en los siguientes términos:</p> <p><i>"De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 662 de 2018, se presenta el plan financiero plurianual para su aprobación:</i></p> <p><i>Artículo 10. Plan Financiero Plurianual (...) el Plan Financiero Plurianual de las Empresas, es un instrumento de planificación y gestión financiera de mediano plazo, deberá ser presentado por el Representante Legal de la empresa, para aprobación de su Junta o Consejo Directivo".</i></p>	

3. Se presentó a la Junta Directiva para aprobación como sexto punto del orden del día, "Anteproyecto de Presupuesto 2023". Esta aprobación se presentó a la Junta Directiva, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto 665 de 2018.

Icono	Decisión
	Se emitió (concepto favorable) sobre el anteproyecto de presupuesto de TRANSMILENIO S.A. 2023.
<p>Síntesis:</p> <p>La Junta Directiva emitió concepto favorable al anteproyecto de presupuesto de TRANSMILENIO S.A. 2023, en aplicación a lo dispuesto en el "El Decreto 665 de 2018 en su artículo 12 – ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE PRESUPUESTO. Corresponde al Representante legal de cada empresa elaborar el Anteproyecto de Presupuesto para la siguiente vigencia fiscal y presentarlo para concepto favorable de la Junta o Consejo Directivo respectivo."</p>	

SEGUIMIENTO A LAS DECISIONES

Fecha de la sesión DD/MM/AAAA	Icono	Decisión	Seguimiento
24 de octubre de 2022		<p>1. Se emitió concepto favorable (aprobación previa) para tramitar la reprogramación de las vigencias futuras de los proyectos de Avenida Ciudad de Cali y Avenida 68.</p> <p>2. Se aprobó Plan Financiero 2023 – 2032 de TRANSMILENIO S.A.</p> <p>3. Se emitió (concepto favorable) sobre el anteproyecto de presupuesto de TRANSMILENIO S.A. 2023.</p>	Estas decisiones, son de cumplimiento normativo no requiere seguimiento
Síntesis: N/A			

COMPROMISOS (N/A)

En constancia se firman,


ORLANDO SANTIAGO CELY
REPRESENTANTE LEGAL

Proyectó: Nataly Arcos Flechas – Profesional Universitario - Subgerencia General
 Revisó: Daniela Guerrero - Contratista Subgerencia General
 Aprobó: Juan Carlos Melo Bernal – Subgerente General

ACTA No. 07 – 2022
JUNTA DIRECTIVA

LA EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A.

FECHA: Octubre 24 de 2022
HORA: 3:00 pm
LUGAR: Plataforma Microsoft Teams (no presencial)
CONVOCATORIA: Conforme a lo establecido en el artículo 37 y el numeral 2º del artículo 38 de los Estatutos de la sociedad.

ASISTENCIA A LA JUNTA DIRECTIVA

Deyanira Ávila	Secretaría General – Primer Renglón – Secretaría Distrital de Movilidad
Juan Carlos Thomas	Subsecretario Distrital de Hacienda Segundo Renglón – Secretaría Distrital de Hacienda
Sandra Liliana Ángel Almario	Asesora Ministerio de Transporte - Tercer Renglón – Ministerio de Transporte
Paola Molina Rojas	Subdirectora de Asociaciones Público Privadas - Cuarto Renglón – Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Diego Sánchez Fonseca	Director General - Quinto Renglón – Instituto de desarrollo Urbano

Además, asistieron como invitados:

También asisten, Jenny Abril y Claudia Mercado – Despacho Secretaría Distrital de Movilidad, Ricardo Córdoba Rojas – Asesor de Despacho Secretaría Distrital de Hacienda, Ana Claudia Mahecha León – Asesora Dirección General del IDU, Ivan García – Asesor Ministerio de Transporte. Participaron por parte de TRANSMILENIO S.A. los siguientes funcionarios: Álvaro José Rengifo Campo – Gerente General, – Mario Leonardo Nieto – Subgerente General, José Guillermo del Río Baena – Director Corporativo y Nataly Arcos Flechas – Profesional Universitario de la Subgerencia General.

DESARROLLO DE LA REUNION

1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

Verificado el quórum requerido en los estatutos, se evidencia que se encuentran cinco (5) de los cinco (5) miembros de la Junta Directiva convocados, por tal razón, hay quórum para deliberar y decidir. De conformidad con el Artículo 38 de los Estatutos de la Sociedad, el cual establece que se requiere la presencia y los votos de la mayoría de sus miembros. En consecuencia, se da inicio a la reunión con la presencia de la totalidad de sus miembros

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA



Una vez se dio lectura al orden del día propuesto, se somete a consideración de la Junta Directiva el orden del día.

1. Verificación del quórum
2. Lectura y aprobación del Orden del Día
3. Aprobación del acta No. 06 de la Junta Directiva 2022
4. Reprogramación de las vigencias Futuras
 - 4.1. Proyecto Avenida Cali
 - 4.2. Proyecto Avenida 68
5. Aprobación Plan Financiero 2023 - 2032
6. Anteproyecto de Presupuesto 2023

El orden del día presentado fue aprobado

3. APROBACIÓN DEL ACTA No. 06 DE LA JUNTA DIRECTIVA 2022

ACTA	FECHA DE REMISIÓN
Acta 06	18 de Septiembre 2022
Se reciben observaciones de los miembros de la Junta directiva	27 de Septiembre de 2022
Se atienden las observaciones y se socializan al interior de TRANSMILENIO las observaciones	28 de Septiembre de 2022
Se remite versión para aprobación	30 de Septiembre de 2022

Subsanadas las observaciones que habían sido realizadas, se sometió a aprobación el acta 06 de 2022 y fue aprobada por los representantes de la Secretaría Distrital de Hacienda, Ministerio de Transporte y el Instituto de Desarrollo Urbano. Se dejó constancia de que el acta había sido objeto de revisión por parte de Jonathan Bernal y Juan Gonzalo Zapata antiguos miembros que ya no hacen parte de la Junta Directiva.

4. REPROGRAMACIÓN DE LAS VIGENCIAS FUTURAS

Para este punto Jose Guillermo del Río – Subgerente General (e), solicitó al Director del IDU, el Ingeniero Diego Sanchez Fonseca, como ejecutor de los proyectos troncales alimentadoras de Av. 68 y Av. Ciudad de Cali explicar el tema a los miembros de la Junta Directiva. Ante lo cual el Ingeniero señaló que el punto se orientaba a explicar las razones de la reprogramación y dejó en cabeza de la ingeniera Melissa Marulanda - Directora Técnica de Construcciones del IDU, quien tiene a su cargo la Supervisión Directa de los contratos de las obras de la Av. Ciudad de Cali y la Av. 68 para informar puntualmente las causas que exigen la ya referida reprogramación.

4.1. Proyecto Avenida Ciudad de Cali

La ingeniera Marulanda realizó la socialización de la competencia de la junta directiva contenido en el literal f, de numeral 6.2 del módulo 4 de la Resolución 191 del 22 de septiembre de 2017, expedida por la Secretaría Distrital de Hacienda. La norma señala que estas vigencias futuras deben remitirse a la Secretaría Técnica del Confis Distrital, con copia a la Secretaría Distrital de Hacienda – Dirección Distrital de Presupuesto con los anexos de la documentación requerida y se señala que dentro de

los anexos está el acuerdo por medio del cual se da la aprobación por parte de la respectiva Junta o Consejo Directivo.

A renglón seguido con relación al proyecto Avenida Ciudad de Cali, se contextualizó la división de los tramos de la avenida troncal Ciudad de Cali: Un primer tramo (de 2.85 Km) de la Av Circunvalar del Sur a la Avenida Bosa; un segundo tramo (de 2.50 Km) de la Av. Bosa a la Av. Villavicencio; un tercer tramo (de 1.67 Km) de la Av. Villavicencio a la Av. Manuel Cepeda Vargas y, finalmente un último cuarto tramo (0.40 Km) que corresponde a la Intersección con la Av. Manuel Cepeda Vargas. Se hizo una exposición rápida del valor de cada uno de los contratos y de la fecha de inicio de cada proyecto. Se expuso en una línea de tiempo el desarrollo de los contratos de obras. El inicio de la etapa de pre-construcción se produjo en enero de 2021, en septiembre de 2021 inicia la etapa de construcción de los tramos 1 y 2, en mayo de 2022 inicia la etapa de construcción del tramo 3 y para septiembre de 2022 inició la etapa de construcción del tramo 4. El tramo 2 finalizaría construcción en diciembre de 2022, el tramo 3 terminaría en febrero de 2023 el tramo 1 finalizaría en mayo de 2023 y el tramo 4 en octubre de 2024; momento a partir iniciaría la etapa de mantenimiento.

Cuando se diseñan los contratos se hacen bajo supuestos previsibles, pero para estos contratos ha habido circunstancias que se han salido de lo previsto, tales como: no se cuenta con la disponibilidad predial prevista en el cronograma inicial por dos razones: inconvenientes con los propietarios y por modificaciones en los trámites. El inconveniente principal en la segunda variable es el Decreto Distrital 555 de 2021 - POT, los avalúos aprobados no fueron ofertados, perdieron su validez técnica, y en general la solicitud de valúos y la gestión predial resultó impactada. Por otro lado, las zonas son consolidadas y producto de la autoconstrucción, esto supone que no hay disponibilidad de rutas de desvíos adecuados. Esto ha impuesto nuevas modelaciones de tránsito con el concurso y ayuda de la Secretaría Distrital de Movilidad para lograr las condiciones de servicio requeridas técnicamente hablando. Adicionalmente eventos como las marchas y el vandalismo han impactado en la capacidad del Distrito para proyectar e implementar soluciones viables de construcción para la zona. Del mismo modo el problema de la cadena de suministros mundial ha dificultado la consecución de materiales constructivos para el conjunto de obras del IDU y la Empresa Metro de Bogotá, que ha impuesto una disminución significativa en la mano de obra, en los proyectos de interventoría y en los proyectos de obra.

Se presentó el acumulado de los recursos de la vigencia, empezando por los datos de las cuentas por pagar apropiadas para enero de 2022. Se expuso para los contratos de obra, los datos con mayor preponderancia en miles de millones de pesos: para el tramo 1, once cuentas; para el tramo 2, quince cuentas; para el tramo 3, veintinueve cuentas; y para el tramo cuatro treinta y dos cuentas. En las cuentas por pagar en millones de pesos para el tramo 1 no aplica; en el tramo dos son \$998.408.894; en el tramo 3 se trata de \$10.373.223 en el tramo cuatro \$32.475.717., como se refleja en la siguiente tabla:

TRAMO	CONTRATOS ASOCIADOS		CUENTAS POR PAGAR (CXP) APROPIACIÓN INICIAL-ENERO 2022	SALDO CUENTAS POR PAGAR A SEPTIEMBRE 2022	SALDO VIGENCIA 2022	ACUMULADO EJECUCIÓN 3ER TRIMESTRE
1	OBRA	IDU-1646-2020	\$ 11.043.283.820	\$ 0	\$ 45.295.103.170,00	\$ 45.295.103.170
	INTER	IDU-1666-2020	\$ 1.435.101.516	\$ 175.103.517	\$ 2.469.480.426	\$ 2.644.583.943
2	OBRA	IDU-1647-2020	\$ 15.145.644.426	\$ 998.408.894	\$ 72.036.332.124	\$ 73.034.741.018
	INTER	IDU-1667-2020	\$ 2.089.236.359	\$ 14.274.479	\$ 2.261.460.354	\$ 2.275.734.833
3	OBRA	IDU-1653-2020	\$ 29.033.403.945	\$ 10.373.223.284	\$ 35.578.399.527	\$ 45.951.622.811
	INTER	IDU-1674-2020	\$ 2.655.813.359	\$ 2.151.989.798	\$ 2.187.640.283	\$ 4.339.630.084
4	OBRA	IDU-1670-2020	\$ 32.632.305.488	\$ 32.475.717.782	\$ 40.112.360.971	\$ 72.588.078.753
	INTER	IDU-1697-2020	\$ 1.907.972.001	\$ 826.950.227	\$ 2.035.453.167	\$ 3.662.403.414
TOTAL			\$ 86.022.940.914	\$ 47.015.667.979	\$ 202.776.230.047	\$ 249.791.898.026

Así mismo se explicó que, quedaría por ejecutar para la vigencia de 2022 en miles de millones de pesos, para el tramo 1. \$45.295.103; para el tramo 2. \$72.036.332; para el tramo 3. \$35.578.399; y en el caso del tramo 4 son \$40.112.360. Se introdujo entonces el problema de definir por qué el saldo a la vigencia es mayor que el que estaba proyectado en enero para ejecución.

El comportamiento anterior se explica en un rezago para la vigencia 2021 que se suma a los saldos por ejecutar en 2022. De este modo lo acumulado para el tercer trimestre de 2022 son en miles de millones de pesos: para el tramo uno \$45.295.103, en el tramo dos \$73.034.741, en el tramo tres \$45.951.622 y en el tramo cuatro \$72.588.078 Si sólo queda un trimestre de ejecución los recursos de vigencias futuras deben ser reprogramados.

La solicitud de reprogramación en valores totales, es decir sumando el conjunto de contratos para la Troncal Av. Ciudad de Cali. La autorización original dada por la Junta Directiva es por \$203.500.000.000 de pesos corrientes, la solicitud de reprogramación que se está presentado es por \$89.000.000.000 de pesos que requieren tener autorización considerando que hay cuentas por pagar y hay modificaciones contractuales para flexibilizar los pagos. En este punto se profundizó la explicación en el sentido de que la realización de estos contratos se proyectó por hitos cumplidos como un incentivo para la ejecución veloz de los hitos por parte del contratista, pero las condiciones del mercado imponen flexibilizar la ejecución contractual. Sumando a esto, las otras condiciones ya referidas se han adelantado acciones para flexibilizar los flujos de caja por las condiciones imperantes en la ejecución de los contratos.

En este punto se otorgó la palabra a la ingeniera Sandra Ángel quien afirmó que la justificación era muy general para las exigencias del tipo de proceso que se estaba adelantando y debía producirse una revisión muy estricta y con la documentación completa. Esto implica la presentación de los cronogramas actualizados incluyendo los hitos y las actividades principales concretas de cada grupo, y conforme a la disponibilidad de los predios, en tanto que para iniciar una etapa de construcción en el IDU se tiene como parámetro que el 80% de los predios deben estar adquiridos y el 100% ofertados. Esto impone que en cada obra se pueda exponer la condición de los avances para soportar la reprogramación de las obras y de las necesidades de recursos económicos, exponiendo los supuestos macroeconómicos, las vigencias futuras hoy disponibles, en pesos constantes y corrientes.

La ingeniera Melissa Marulanda del IDU, responde que la exposición era general y expresó su disposición para hacer una explicación detallada de cada uno de los contratos y sus particularidades.

En general la flexibilización de los hitos ha sido tratada como una discriminación de cada hito en unidades más pequeñas de obra por circunstancias técnicas, prediales o sociales. En este sentido se ha usado este mecanismo para favorecer la ejecución presupuestal.

Le fue otorgada la palabra a la Dra. Paola Molina representante del Ministerio de Hacienda y Crédito Público quien solicitó aclaración si en las proyecciones realizadas se contemplaron los efectos de la subida de la tasa de cambio e indagó sobre los efectos en el presupuesto de las obras y en la reprogramación que se discute. Ante lo cual respondió por parte del IDU - Melissa Marulanda que se ha emitido una circular del IDU a los contratistas para que estudien los efectos del alza del acero, que sería el primero en subir de precio, sobre lo cual los contratistas actualmente desarrollan sus análisis, igualmente reconoció la volatilidad del mercado actual, también citó inconvenientes con las cadenas de suministros y argumentó que se está fondeando las diferencias con los recursos destinados para tal fin en los contratos, pero es posible que estos recursos se agoten, pero no se ha previsto nada más allá que el uso de los recursos a disposición.

En este punto intervino la Presidenta de la Junta Directiva ingeniera Deyanira Ávila quien preguntó sobre la anterior petición de reprogramación de las vigencias futuras, el tiempo en el que se presentó y sus fundamentos. Ante lo que respondió el IDU que en el caso de la Av. 68 ya había presentado una solicitud de reprogramación, mientras que para la Av. Ciudad de Cali es la primera solicitud. Se abrió entonces a votación la solicitud de autorización para iniciar el proceso de reprogramación de las vigencias futuras. Y se produjo una exposición de posiciones entre los miembros de la Junta Directiva que se movió fundamentalmente entre dos posiciones. De un lado la delegada Sandra Ángel hizo la solicitud de los soportes necesarios en busca de la articulación entre cronogramas de obras, las necesidades de recursos y la titularización y se afirmó que la fundamentación que se presenta es general. Así mismo, haría falta observar la variación en los cronogramas de obra y su relación con las vigencias futuras. La ingeniera Deyanira Ávila apoyó en términos generales esta posición, con el fin contar con una mejor fundamentación de línea de tiempo y la trazabilidad del proceso. En esta posición se emitió el voto de todos los miembros, aprobando el punto sometido a consideración, pero sujeto a la condición de comunicar la información de soporte considerada como necesaria para sustentar la toma de decisión.

Desde el punto de vista del delegado Juan Carlos Thomas – Representante de la Secretaría Distrital de Hacienda, la reprogramación sólo tiene el alcance de redefinir el monto de los recursos conforme a los años en juego, pero los recursos ya fueron aprobados con la declaración original de las vigencias futuras. Por otro lado, el Dr. Thomas precisa que, en todo caso, si no se produce la reprogramación de las vigencias futuras se produciría un proceso de definición de presupuestos que bajo las reglas vigentes tendría el mismo efecto práctico, primero por pérdidas de apropiación y luego por nuevas apropiaciones con el fin de continuar con los contratos ya firmados. De esta manera se trataría de un proceso de formalización por no haber mayor incidencia en el desempeño de los contratos y el proceso constructivo mismo. Esta posición fue apoyada por el Subgerente General de TMSA, que se centró sobre todo en aclarar que la reprogramación afecta a la ejecución de TMSA y no al cronograma de las vigencias de la nación, que no debe cambiar. De modo general entonces cambian los cronogramas de las obras frente a las vigencias futuras. Mientras tanto el Ingeniero Diego Sánchez – Director General del IDU, se ofreció a poner a disposición de la Junta Directiva los documentos que hicieran falta para la emisión del concepto favorable.

En este punto se sometió a consideración de la junta Directiva en los siguientes términos: De conformidad con lo dispuesto en el literal f) numeral 6.2 del módulo 4 de la Resolución 191 del 22 de septiembre de 2017 expedida por la SDH;

“Emitir Concepto favorable (aprobación previa) para tramitar la reprogramación de las vigencias futuras para los contratos de construcción e interventoría de la Troncal Avenida Ciudad de Cali.”



VIGENCIA	INFORMACIÓN ACTUAL			REPROGRAMACIÓN SOLICITADA		OBSERVACIÓN
	PESOS CONSTANTES 2020	PESOS CORRIENTES	VALOR CONTRATOS	PESOS CONSTANTES 2022	PESOS CORRIENTES	
2022	91.519.502.725	203.577.762.136	203.522.658.398	89.498.418.123	89.498.418.123	Vigencias a reprogramar
2023	269.829.714.110	295.709.835.085	278.625.369.686	222.479.998.409	234.938.878.320	
2024	40.339.030.216	45.534.300.966	31.592.860.770	174.043.461.690	189.303.592.411	
2025	3.423.485.654	3.980.328.879	3.980.328.879	3.552.880.415	3.980.328.879	
2026	6.192.226.277	7.415.398.384	7.415.398.381	6.426.268.920	7.415.398.381	
2027	11.438.337.392	14.108.725.935	13.991.354.179	11.771.910.010	13.991.354.179	
2028	13.519.493.328	17.176.019.923	16.891.190.901	13.797.812.168	16.891.190.901	
2029	6.783.550.150	8.876.798.959				
Reprogramación	543.045.339.852	596.379.170.267	556.019.161.194	521.570.749.735	556.019.161.194	
TOTAL	832.450.992.786	637.006.398.442	596.646.389.308	521.570.749.735	556.019.161.194	

Los miembros por unanimidad, votan en sentido favorable y se consignó de la siguiente manera: la Secretaría Distrital de Hacienda y el IDU aprobaron sin condiciones. En cuanto a la Secretaría Distrital de Movilidad, el Ministerio del Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitieron su voto en sentido favorable, condicionado a la remisión del documento con el soporte adicional Anexo 1, Justificación con los alcances solicitados.

4.2. Proyecto Avenida 68

Para la reprogramación de la Av. 68 se expusieron los tramos que componen la obra que son nueve: T1, de la Av. Autosur a la calle 18 sur; T2 de esa última a la Av. Américas; T3 de ésta última a la Calle 13; T4 de la Calle 13 a la Av. La Esperanza; T5 de ésta última a la Calle 46; T6 de esta última a la Carrera 65; T8 de ésta a la Carrera 48 y T9 de la Carrera 48 a la Carrera 9.

Se expusieron las fechas de inicio de los contratos de obras y los nombres de los contratistas de cada tramo. Los contratos iniciaron etapa de preconstrucción en junio de 2020 y la etapa de construcción fue en febrero de 2021 para todos excepto para el tramo 7 que tuvo inicio en octubre de 2021. La terminación de la etapa de construcción del tramo 5 está prevista para febrero de 2024. La etapa de construcción de los tramos 2, 3, 4, 6 y 9 concluirían en 2025, los tramos 1 y 8 en febrero de 2026. La etapa de construcción del contrato del tramo 7 termina en octubre de 2026. A partir de este momento todos los tramos entrarían a etapa de mantenimiento. Se explicó además que estos cronogramas de obra serían reprogramados en el futuro. En la etapa de construcción el T1 tiene una programación de 11,4% y una ejecución de 8,45%; la T2 tendría una programación de 26,32% y una ejecución de 20,76; la T3 tendría una programación de 14,65% y una ejecución del 12,62%; el T4 en una programación de 8,89% y una ejecución de 8,92%. El T5 tiene una programación de 25,61% y una ejecución de 22,99%; el T6 tiene una programación de 11,07% y una ejecución de 8,92%; el T7 tiene programado de 6,77% y una ejecución de 4,39%; el T8 tiene una programación

de 8,99% y una ejecución de 7,84%. Finalmente, la T9 tiene programada de 26,03% y una ejecución de 19,03%.

Se aclaró que el proyecto Av. Ciudad de Cali tuvo propuesta una modificación, pero no se realizaron los cambios de los registros presupuestales, por que no hubo efectivamente un cambio en las vigencias futuras en este caso. En el caso de la Av. 68 se produjeron las vigencias futuras en 2019 (22 de noviembre), se pidió su reprogramación en 2020 (17 de noviembre) por efectos del aislamiento preventivo, y está pendiente la reprogramación de las obras. De manera general, la disponibilidad predial, una medida cautelar y la falta de disponibilidad de rutas de desvió en la estructura de conurbación del barrio se ofrecieron como fundamentos de la reprogramación. En el primer caso se carece de la disponibilidad predial prevista en el cronograma por: 1) los avalúos aprobados, por efecto de la puesta en vigencia del Decreto Distrital 555 de 2021 que configuró la revisión del POT, no fueron ofertados, principalmente porque perdieron su validez técnica; 2) la necesidad de restablecer condiciones sociales, principalmente por los procesos y las estrategias orientadas a trasladar a un sector de los residentes que se muestran reacios a cambiar de lugar de vivienda. Por otro lado, se produjo una medida cautelar del Juzgado 49 que había suspendido los actos administrativos de la Resolución 03111 del 12 de noviembre de 2019 que habían autorizado los tratamientos silviculturales en el proyecto.

Se expusieron las cuentas al mes de septiembre por pagar cuando inició la vigencia 2022, las cuentas por pagar durante el 2022, el saldo en la vigencia 2022 y el acumulado en la ejecución sumando el saldo de la vigencia 2021 hasta el tercer semestre de 2022.

En T1 en millones al inicio de la vigencia en cuentas por pagar 2022 había \$7.663 y actualmente son \$3.062 millones. El saldo de la vigencia 2022 es \$56.854 millones y acumulado \$59.936 millones. En el T2 había al comienzo de 2022 \$19.810 millones de pesos en cuentas por pagar, que en la vigencia actual de 2022 a la fecha hay \$9.514, el saldo a la vigencia es \$88.111 millones y acumulado \$97.626 millones de pesos.

En T3 al inicio de la vigencia 2022 había \$6.662 millones, que ha ascendido a \$36.618 millones en la vigencia 2022, con un saldo de \$77.925 millones para la misma vigencia y un acumulado de \$116.543 millones de pesos. Para el Grupo T4 se tenían cuentas por pagar de \$41.386 millones al inicio de vigencia, que actualmente son \$11.888; con un saldo a la vigencia de \$58.213 millones y un acumulado de \$70.101 millones de pesos.

En el grupo T5 había cuentas por pagar por \$33.314 millones, y actualmente no hay deuda con el grupo, pero el saldo de la vigencia es de \$87.432 millones, y el acumulado es de \$87.432 millones de pesos. En T6 había al inicio de la vigencia \$12.416 millones de cuentas por pagar, actualmente no hay cuentas por pagar, para este mismo periodo los saldos \$45.113 millones y el acumulado de saldos por construir y pagar es del mismo monto.

En el grupo T7 al inicio de la vigencia había por pagar \$75.859 millones de pesos que actualmente ascienden a cero. Los saldos son así para esta vigencia y en el acumulado \$47.154 millones. En el T8 al comienzo de la vigencia 2022 había por pagar \$914 millones, para la vigencia ese monto está en \$328 millones, los saldos son \$11.454 millones para el año 2022 y en un acumulado hasta el tercer trimestre de 2022 de \$11.783 millones de pesos. Para el T9 había un saldo por pagar que venía del año pasado de \$13.271 millones, que en esta vigencia completan cero. El saldo para esta vigencia y el acumulado es de \$71.176 millones de pesos. El total del saldo por pagar acumulado es de \$757.369 millones de pesos.

Para el año 2022 había programado en el conjunto de las obras por \$600,013 millones en pesos corrientes y se solicita que se reduzca este monto a \$84.589 millones pesos corrientes. Para la

vigencia 2023 estaba programado \$686.018 millones pesos corrientes y se solicita que se reduzca a \$473.219 millones de pesos corrientes. Para el año 2024, lo programado es de \$506.160 pesos corrientes y se solicita que se modifique a \$797.848 millones de pesos corrientes; para el 2025 lo programado es \$208.878 millones de pesos corrientes que se pide modificar a \$517.645 millones de pesos corrientes. En la vigencia 2026 estaba programado \$89.198 millones de pesos corrientes y se pide modificar a \$216.965 millones de pesos corrientes y a partir de la vigencia 2027 se mantienen los valores porque se estaría produciendo una etapa de mantenimiento.

La Dra Paola Molina – Representante del Ministerio Hacienda y Crédito Público preguntó por los efectos de la medida cautelar en los cronogramas futuros y se respondió por parte del IDU, que la misma ya había sido levantada por acciones dentro del proceso. La medida impuso al comienzo una suspensión del tratamiento de silvicultura, pero los impactos en las obras recaen en las obras pasadas.

Se presentó a la aprobación de la Junta Directiva la siguiente formulación:

De conformidad con lo dispuesto en el Literal f) numeral 6.2 del módulo 4 de la Resolución 191 del 22 de septiembre de 2017 expedida por la SDH:

"Emitir concepto favorable (aprobación previa) para tramitar la reprogramación de las vigencias futuras para los contratos de construcción e interventoría de la Troncal Avenida 68".

VIGENCIA	INFORMACIÓN ACTUAL		REPROGRAMACIÓN SOLICITADA		OBSERVACIÓN
	PESOS CONSTANTES 2020	PESOS CORRIENTES	PESOS CONSTANTES 2022	PESOS CORRIENTES	
2020	15.890.802.299	15.890.802.299			No aplica reprogramación
2021	325.167.397.481	334.922.419.405			
Valor Ejecutado	341.058.199.780	350.813.221.704			
2022	565.570.044.926	600.013.260.662	84.589.098.481	84.589.098.481	Vigencias a reprogramar
2023	627.803.913.934	686.018.287.461	448.124.577.635	473.219.553.983	
2024	449.717.179.489	506.160.647.523	733.532.720.307	797.848.869.224	
2025	180.180.020.914	208.878.026.952	462.055.317.324	517.645.377.373	
2026	74.702.127.226	89.198.246.570	188.024.840.767	216.965.570.107	
2027	39.356.297.811	48.403.282.118	40.725.084.506	48.403.282.118	
2028	38.209.997.875	48.403.282.118	39.538.916.996	48.403.282.118	
2029	35.727.242.744	46.615.948.264	36.969.813.240	46.615.948.264	
2030	24.487.840.822	32.909.610.376	25.339.512.158	32.909.610.376	

2031	7.290.750.622	10.092.103.954	7.544.318.234	10.092.103.954
Reprogramación	2.043.045.416.363	2.276.692.695.998	2.066.444.199.648	2.276.692.695.998
TOTAL	2.384.103.616.143	2.627.505.917.702	2.066.444.199.648	2.276.692.695.998

La votación en sentido favorable y se consignó de la siguiente manera: la Secretaría Distrital de Hacienda y el IDU aprobaron sin condiciones. En cuanto a la Secretaría Distrital de Movilidad, el Ministerio del Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitieron su voto en sentido favorable, condicionado a la remisión del documento Anexo 1, Justificación con los alcances solicitados.

5. APROBACIÓN PLAN FINANCIERO 2023 – 2032.

El Subgerente General (e) José Guillermo del Río expuso el Decreto Distrital 662 de 2018 puntualmente el artículo 10 referido al plan financiero plurianual que dice: "De conformidad con el artículo 50 del Decreto Distrital 714 de 1996 el Plan Financiero Plurianual de las Empresas, es un instrumento de planificación y gestión financiera de mediano plazo, deberá ser presentado por el Representante Legal de la empresa, para aprobación de su Junta o Consejo Directivo".

El documento justificativo del mencionado plan considera un conjunto de condiciones que consolidaría una lista de chequeo. Que incluyen a) el detalle de las estrategias en materia de ingresos para lograr las proyecciones y en materia de gastos un análisis de las estrategias para su financiamiento y sostenibilidad; b) las medidas específicas en las que se sustenta el cumplimiento de las metas contempladas en el Plan Financiero, con sus correspondientes cronogramas de ejecución; c) Un informe de resultados fiscales de la vigencia fiscal anterior. Este informe debe incluir, en el caso de incumplimiento de las metas fijadas en el año anterior, una explicación de cualquier desviación respecto a las metas y medidas necesarias para corregirlas; d) un informe de las cuentas y compromisos por pagar y de los contingentes que puedan afectar la situación financiera de la entidad.

Realizada la anterior mención presento el plan financiero 2023 – 2032, explicando que del lado del ingreso el cambio más grande es la inclusión de los recursos del FET en el anteproyecto y en el plan financiero de Transmilenio sí se compara con los presentados durante las Juntas Directivas previas. Esto considerando de un problema presupuestal pues el ejecutor de los recursos cuando se hace un giro operativo es TRANSMILENIO S.A. La normatividad actual impone que esto tenga un reflejo en la Secretaría Distrital de Movilidad.

En rubros más grandes se comienza por los ingresos corrientes que derivan de las transferencias de la nación con la proyección de las vigencias futuras para los proyectos cofinanciados con el Distrito, incluyendo el FET y el proyecto de financiación de infraestructura. En el último capítulo los recursos de Capital, que son recursos de titularización asociados a la financiación de esos proyectos, fundamentalmente en troncales alimentadoras. Se hizo referencia a ciertos recursos de capital, pero haciendo la salvedad que para las troncales alimentadoras, el procedimiento es el de titularización; y para la Troncal Calle 13 no se ha definido y está en estudio.

En la exposición del gasto se resaltaron los correspondiente al funcionamiento de la empresa y el listado de los proyectos de inversión gestionados por TRANSMILENIO S.A. Se resaltó que el año 2022 hubo un presupuesto importante de recursos enfocados en la recuperación del sistema y en

los proyectos de mitigación y control de la evasión, y todo encaminado a tener una mejor prestación del servicio. Entonces el impacto presupuestal de la cuota comunicada no fue tan fuerte como el que se produjo en los años anteriores. Esto trae tranquilidad e impone el compromiso de ejecutar los recursos asignados al presupuesto.

Los rubros más importantes son el proyecto de gestión de infraestructura y el proyecto de control de operación que concentran el grueso de los recursos asignados a la inversión del sistema (el primero en torno a un promedio de \$3,2 billones de pesos y el segundo comenzando en \$3 billones de pesos y proyectado a \$5 billones de pesos en 2032). Habiendo hecho esta exposición se sometió para la aprobación de la Junta Directiva en los siguientes términos:

“De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 662 de 2018, se presenta el plan financiero plurianual para su aprobación:

Artículo 10. Plan Financiero Plurianual (...) el Plan Financiero Plurianual de las Empresas, es un instrumento de planificación y gestión financiera de mediano plazo, deberá ser presentado por el Representante Legal de la empresa, para aprobación de su Junta o Consejo Directivo”.

Se otorgó la palabra a la ingeniera Sandra Ángel. Su intervención giró en torno a la necesidad de tener acceso a las proyecciones de la recuperación de la demanda, los supuestos macroeconómicos de las proyecciones de los ingresos y gastos y el planteamiento de esos factores en el FET. También señaló la falta de los elementos de los nuevos proyectos de transporte, como las nuevas troncales y los proyectos de movilidad (Troncal Calle 13, Corredor Verde y otros), los proyectos férreos y otros. Los componentes de recomposición de la oferta en el SITP y las condiciones de recuperación de inversiones relacionadas con la cofinanciación y la titularización. Sobre todo, para revisar el impacto que este conjunto de variables tiene en ingresos, gastos e inversiones para los años planteados y su posible comportamiento incremental. Se pidió entonces el envío de la información y su anexión al documento del acta de la Junta Directiva. A la anterior solicitud se adhirió la Dra. Paola Molina quien también expresó su interés en que se consideren los supuestos macroeconómicos a la información del acta.

Realizadas las anteriores intervenciones, la votación de los integrantes fue en sentido favorable y el Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda y Crédito Público aprobaron con la condición de anexar la justificación y se realizara la remisión del documento de supuestos macroeconómicos solicitados.

6. ANTEPROYECTO DE PRESUPUESTO 2023

José Guillermo del Río – Subgerente General (e) expuso el proyecto haciendo una exposición de la cuota que asignó la Secretaría Distrital de Hacienda con recursos importantes del Plan estratégico, básicamente centrados en la infraestructura para la recuperación del sistema en los componentes troncal y zonal. Igualmente, se refirió a los recursos asociados a la infraestructura y elementos de seguridad y para controlar la evasión, pero también un conjunto de fenómenos de seguridad ciudadana que se vienen presentando en el sistema. A continuación, se expuso la siguiente tabla que expresa sus cantidades en millones de pesos:

RUBRO	PRESUPU ESTO 2022	EJECUTAD O 2022	PRESUPU ESTO SOLICITA DOS	PRESUPU ESTO APROBAD O	VARIA CIÓN 2022- 2023

Disponibilidad inicial	1.655.486	1.654.169	1.567.534	1.719.042	4%
Ingresos (1+2+3)	3.817.885	1.957.986	8.519.005	7.158.347	87%
1. Ingresos Corrientes	513.871	382.118	603.866	603.866	18%
1.1 Venta de bienes y servicios (participaciones)	513.871	382.118	603.866	603.866	18%
2. Transferencias	2.940.728	1.561.530	4.836.149	4.365.149	48%
2.1 Nación	129.597	0	107.105	107.105	-17%
2.1 Administración Central	2.811.130	1.561.530	4.729.044	4.258.069	51%
3. Recursos de Capital	363.287	14.338	3.078.990	2.189.308	503%
3.1 Rendimientos Financieros (Rendimientos por Operaciones Financieras)	2.213	5.933	7.516	7.516	240%
3.2 Redimientos Financieros Titularización	0	5.579	0	0	0%
3.2 Recursos de Titularización	193.789	2.826	1.009.228	1.009.228	422%
3.2 Recursos Financiación Proyecto Troncal Calle 13	0	0	883.259	883.259	0%
3.3 Recursos Titularización Vigencia anterior	167.789	2.826	289.304	289.304	72%
TOTAL IGRESO + D.I	8.473.371	3.612.155	10.086.539	8.877.389	62%

El presupuesto estimado a 31 de Diciembre de 2022. Se analiza desde lo presupuestado y lo ejecutado para 2022 y el presupuesto solicitado, aprobado y su variación del año 2022 al 2023 en el conjunto de las columnas. En general se trata de un presupuesto de 8.8 billones de pesos. En el extremo del gasto en millones de pesos la tabla es la siguiente:

RUBRO	PRESUPUESTO 2022	EJECUTADO 2022	PRESUPUESTO SOLICITADO	PRESUPUESTO APROBADO	VARIACIÓN 2022-2023
GASTOS	5.384.625	4.186.350	9.999.130	8.784.287	63%
FUNCIONAMIENTO	143.356	100.449	185.854	184.411	29%
Gastos de Funcionamiento	125.267	83.011	161.353	153.216	22%
Cuentas por Pagar Funcionamiento	18.089	17.438	24.601	31.195	72%
INVERSIÓN	5.241.269	4.085.901	9.813.176	8.599.876	64%
Gastos de Inversión	3.866.093	2.716.315	7.435.171	6.718.456	74%
Gastos por Pagar Inversión	1.375.176	1.369.586	2.378.005	1.881.420	37%
DISPONIBILIDAD FINAL	88.746	0	87.409	93.102	5%
TOTAL GASTOS + DISPONIBILIDAD FINAL	5.473.371	4.186.350	10.086.539	8.877.389	62%

Lo expuesto corresponde a un estimado a corte 31 de diciembre de 2022. El componente de funcionamiento es menor si se considera frente a la inversión de la entidad, y los gastos de inversión se encuentran ajustados a la proyección de las cuentas por pagar al final del año y se pidió recordar la inversión con recursos FET para la ejecución presupuestal.

Se expuso un detalle de los recursos corrientes de TRANSMILENIO S.A., que pasarían de \$0.5 a \$0.6 billones de pesos entre 2022 a 2023, se expuso de manera especial la proyección por participaciones de \$587.000 millones de pesos, por ingresos colaterales de \$15.879 millones de pesos, por recursos de capital por \$7.516 millones de pesos. Para un total de \$611.000 millones de pesos. De estos ingresos corrientes \$153.516 millones irían a gastos de funcionamiento, \$369.090 millones a gastos de renovación de flota y \$62.0010 millones se usarían como inversión de los proyectos asociados a la gestión del sistema. Después se expuso el detalle de la cuota solicitada y asignada en millones de pesos.

CONCEPTO	PRESUPUESTO (PROYECTADO A 31 DE DIC. 2022)	SOLICITADO 2023	ASIGNADO 2023	DIFERENCIA	VARIACIÓN
Apoyo institucional (Inversión TMSA)	104.318	215.169		-3.219	-1,5%
Mantenimiento	25.990	191.941			-28,3%
Pólizas	1.590	18.479		-54.263	0%
Apoyo institucional TMSA	2.198	2.987			0%
Infraestructura	567.002	1.126.004		-271.997	-24,2%
Fondo de Estabilización Tarifaria (FET)	2.247.867	3.174.464		-141.496	-4,5%
TOTAL	2.948.965	4.729.044	4.258.069	-470.975	-10%

De los \$4.7 billones de pesos solicitados, fueron asignados \$4.2 billones, que es una cuota que genera tranquilidad, que están justificados por unas contingencias judiciales presupuestadas que se definió que no tenía sentido incluir por su condición de contingencias y por técnica presupuestal. Se tenían gastos asociados a situaciones inciertas en la titularización que se concluyó que no serían incluidas. Especialmente en lo referido a la gestión propia y a los proyectos de inversión se tiene un déficit cercano a los \$50.000 millones de pesos y, como en otros casos, la cuota global es distribuida por la administración orientados a recuperar la infraestructura del sistema, fortalecer la percepción de seguridad, mitigar la evasión y mejorar la sensación global del uso del sistema. Es decir, fortalecer la promesa de valor con los usuarios.

Se expuso el detalle de los proyectos de inversión en millones de pesos considerando el proyecto de seguridad (\$62.940 millones), el proyecto de mitigación de la evasión (\$39.030 millones) y dentro del proyecto de control de operación y de infraestructura (\$3.523.592 millones), inversiones concentradas en la recuperación de la infraestructura e inversiones extraordinarias encaminadas a reducir la evasión. En el componente de seguridad se intenta recuperar un conjunto de prestaciones en las horas diurnas, que completan casi el rubro lo mismo que los programas para vigilancia y cámaras que se priorizan (\$9.000 millones) y que se orientan a aumentar la presencia institucional en el sistema en seguridad física y ciudadana para las estaciones. Se resaltó lo mismo los recursos para el convenio con la Policía (\$8.000 millones). En los programas contra la evasión hay un componente grande en el equipo territorial (\$32.000 millones) con el que se pretende mitigar la evasión, conforme a las pruebas ya realizadas en un plan piloto. Serían 1.100 personas más o menos en todos los turnos para cubrir las 50 estaciones en las que la evasión es más evidente. Con lo que se cubriría el 60% de la evasión en todo el sistema. Se trata de que el equipo pueda tener la capacidad de adaptarse a las condiciones cambiantes de la evasión. Con lo presupuestado habrá

cámaras internas ya en 100% del sistema estarán conectadas a los centros de control de TMSA y a la Policía mediante el Centro de Gestión. En el Proyecto de ITS el componente más grande es el de la plataforma que tiene el proyecto de conectividad maestra que implica la conexión con todo el sistema de portales y estaciones, y dentro de estos las cámaras que se están instalando, las puertas con un componente de inteligencia que informa permanentemente y en tiempo real del funcionamiento de los mismos equipos y de los eventos que podría suceder dentro de una estación, a manera de ejemplo con los sensores y el cerebro de la puerta informará si la puerta funciona correctamente o si está siendo sometida a algún ataque (en total \$23.443 millones). En la cultura ciudadana hubo también reducciones, de este proyecto, los dos componentes más grandes son la atención en vía (10.206 millones) y actividades ATL+BTL (\$8.000 millones) que son todas las acciones de cultura ciudadana con los usuarios la información de los cambios de ruta y las campañas para fomentar buenos comportamientos en el sistema y hacer evidentes los comportamientos menos deseables. La atención en vía deriva de una acción popular que obliga a que haya información en la vía orientada a informar a los usuarios sobre las rutas, ayudando a formar las filas ingreso y salida de los buses y limitando cuando proceda el ingreso a los vehículos.

Es un equipo territorial que va a hacer presencia en las estaciones que no están en la lista de la más atacadas por la evasión y delitos, buscando que los equipos en todo caso sean integrales de modo que apoyen el control a la evasión.

En el detalle de Control y Operación se expuso la siguiente tabla en millones de pesos:

COMPONENTE		SOLICITUD O TMSA	AJUSTADO A COTA	INCREMENTO/ DISMINUCIÓN	
				VALOR	%
Interventoría BTR		1.920	1.485	-434,5	-23%
Equipamiento de Emergencia		1.811	1.811	-	-
Fuerza Operativa	BTR	25.455	23.355	-2.099,8	-8%
	Buses	26.868	24.268	-2.599,9	-10%
Prestación de servicios (OPS)	BTR	2.152	2.248	96,1	4%
	Buses	5.889	5.889	-	-
	Modos Alternativos	1.832	3.267	1434,7	78%
	Subg. Técnica	4.424	4.424	-	-
	Subg. Económica	551	551	-	-
Vigilancia Modos		3.072	2.500	-571,7	-19%
Consultoría Estructuración Cable		1.064	-	-1.063,5	-100%
Aseo sistema		20.283	15.807	-4.476,4	-22%
Servicios Públicos		8.930	8.930	-	-
Renovación de Flota -VF		396.091	396.091	-	-
Fondo de Estabilización Tarifaria (FET)		3.174.476	2.990.462	-141.496,3	-4,5%
Subsidios FET			42.506		
TOTAL		3.674.805	3.322.597	-352.208	-9,6%

Control y operación es el proyecto de inversión más grande junto con infraestructura, pero si se deja de lado FET orientado a renovación de flota, los rubros más representativos serían las fuerzas operativas. Se trata del personal en vía que apoya la gestión operativa de los centros de control y

cl

permite tomar decisiones en tiempo real, apoya con flujo de tráfico en la vía, evitar la obstaculización de los particulares en los cruces en el componente troncal. Acá también está el equipo de Recomotos que informa de bloqueos accidentes de tránsito, ayudan a la realización de los desvíos operacionales cuando son requeridos. También está el equipo que se mantiene en cabecera de portales y estaciones y paraderos o patios zonales para ayudar a mejorar la secuencia en la salida de flota. Por otro lado, está el equipo de revisión de salida de los vehículos en aseo como en condiciones de operatividad. Con la cuota asignada se hace posible volver a tener un nivel de presencia durante el año en toda la ciudad lo que representa un impacto positivo en la frecuencia y regularidad de la prestación del servicio.

Otro asunto con importancia es el aseo del sistema que se está integrando en el plan de recuperación en la estación, y en el entorno de la misma y en los techos que pueden generar una sensación de mal aspecto y de abandono. Se expuso como información relevante del proyecto de fortalecimiento corporativo su monto total que ronda los \$2.000 millones.

Se expusieron los proyectos discriminados de infraestructura para hacer una mención detallada en asuntos como las puertas (\$146.000 millones) que alcanza más concepto más amplio que el que sugiere el título. Para comenzar tiene importancia por las barreras piso techo nuevas que no tendrán un retorno a corto plazo, por ser infraestructura fija, en los siguientes años va a generar un impacto importante que además considera \$50.000 millones orientados a ampliar las puertas en las estaciones con un deterioro importante. Se resaltó por otro lado el mantenimiento de la infraestructura (\$32.006 millones) que operan con \$10.850 millones de señalización nueva y de barreras perimetrales. Se enumeraron los proyectos que tienen gestión a través del IDU con los recursos para el cable, el corredor verde de la Carrera Séptima (\$353.708 millones), la extensión de la Av. Caracas, el conjunto de la infraestructura zonal y de patios (\$283.991 millones). Por otro lado, los rubros más grandes están en las troncales alimentadoras de la primera línea de metro y la troncal calle 13, alineados y acompasados con la reprogramación de las vigencias futuras que fue una preocupación que se había expresado y que tiene relación con los informes previos. Se resaltó que los equipos de TMSA y el IDU están trabajando todo el tiempo para revisar el desarrollo de las obras y su impacto en las titularizaciones.

Se hizo mención a los recursos de Troncal Calle 13 que se expusieron como recursos de Capital, aunque no se ha definido su método de financiación. Se hizo, después, una referencia al rubro del funcionamiento (\$153.216 millones) y se recordó que el componente más grande en este caso es la nómina que, por convención colectiva, se determina por el mejor entre incremento entre el promedio del salario mínimo, el IPC o el promedio de los aumentos para los funcionarios públicos. Se expuso que no se tiene una idea clara para prever que posición tomará el Gobierno entrante sobre salario mínimo, aunque se observó que hay una inflación elevada, en todo caso las proyecciones se orientan a tener recursos suficientes para el funcionamiento de la entidad. También se señaló un incremento importante en conceptos de seguros en general, es decir, tanto en infraestructura como en los siniestros comunes de la entidad, lo anterior ante un aumento del vandalismo y el hurto que se presenta en Sistema. Hay muchos casos de indigentes que hurtan estos metales y los llevan a los depósitos, se ha desarrollado trabajo con la Fiscalía y la Policía, pero las capturas llevan casi siempre a habitantes de la calle. En este punto se abrió ocasión a intervenciones.

La Ingeniera Sandra Ángel preguntó por una diferencia entre los ingresos corrientes del 2023 y la venta de bienes y servicios por \$603.000 millones en comparación con lo ejecutado en año 2022. Y por otro lado se pidió el detalle de las transferencias de la nación y los recursos del FET. Ante lo que respondió José Guillermo del Río - que los ingresos corrientes de este año se explican por el porcentaje de participaciones sumados a los recursos asociados a las titularizaciones, de modo que habría que sumar a los ingresos propios de TRANSMILENIO S.A. y los recursos de capital: rendimientos financieros más titularizaciones. Y se explicaría la titularización porque es un monto

importante. Mientras que en esa tabla en nación se muestra para el año 2023 las troncales alimentadoras porque el próximo año no tiene vigencias futuras y en el presupuesto la participación de nación a 2023 no incluye el efecto del IPC.

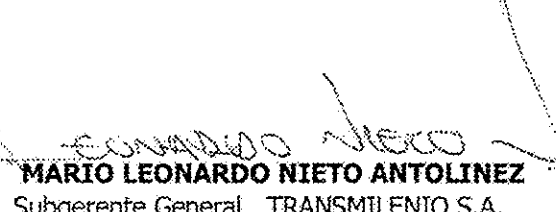
En este punto se presentó para aprobación (concepto favorable) de la Junta Directiva la autorización del anteproyecto 2023 considerando que:

"El Decreto 665 de 2018 en su artículo 12 – ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE PRESUPUESTO. Corresponde al Representante legal de cada empresa elaborar el Anteproyecto de Presupuesto para la siguiente vigencia fiscal y presentarlo para concepto favorable de la Junta o Consejo Directivo respectivo".

Se reiteró que el concepto se remite a la Secretaría Distrital de Hacienda y luego al CONFIS para que el CONFIS lo apruebe de manera definitiva.

Realizada la anterior precisión la solicitud es aprobada de manera unánime y se emite en sentido favorable al concepto previo para el presupuesto presentado.

Siendo las 5:15 pm se levanta la sesión y en constancia se firma la presente por:

 ALVARO JOSÉ RENGIFO CAMPO Gerente General TRANSMILENIO S.A.	 MARIO LEONARDO NIETO ANTOLINEZ Subgerente General TRANSMILENIO S.A. Secretario de la Junta Directiva <i>raf</i>
--	---