


Aprobada en
Sesión Comisión de
Hacienda
27 agosto/19 p.m.

1

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CONCEJO DE BOGOTÁ
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	CONCEJO DE BOGOTÁ
		VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

346 [27 AGO. 2019]

PROPOSICIÓN No. 346 DE 2011

Aprobada en:

Tema: Diferencial tarifario y su impacto en las finanzas del sistema de transporte.


El Concejo de Bogotá D.C.

En uso de sus facultades de control político consagradas en el artículo 14 del decreto ley 1421 de 1993, se permite citar: i) a la gerente de transmilenio; ii) a la secretaria de hacienda; iii) al secretario de movilidad y iv) al gerente de la empresa metro para que respondan el siguiente cuestionario:

Cuestionario:

1. El estudio "síntesis de necesidades del sistema integrado de transporte público y fuentes alternas de financiación (2019-2029)" de la secretaría de movilidad establece las siguientes como fuentes de financiación del sistema hasta 2029: i) cobro por estacionamiento regulado en vía, ii) pago voluntario por libre circulación, iii) porcentaje de recursos de multas, iv) ingresos por publicidad y por captura de valor. ¿Cuáles son los riesgos estimados en caso de que esas fuentes se revelen insuficientes? Si esto llegara a pasar, ¿qué medidas ha contemplado el distrito para evitar acrecentar la crisis financiera del sistema? ¿Cuándo empezarán a funcionar los recaudos i) y ii)?
2. La tarifa del sistema integrado de transporte se encuentra desfinanciada actualmente. ¿Qué medidas está tomando la administración para corregir este desbalance? ¿Qué va a pasar con la tarifa una vez entre a funcionar el metro? ¿Cómo va a asegurar la administración que el sistema no se desfinancie todavía más?
3. El 9 de julio de este año, el gerente de la empresa Metro, Andrés Escobar, afirmó en un trino que "con la misma tarifa se podrá usar el metro y el TransMilenio sin tener que salir del sistema, porque será integrado". ¿Cómo se va a lograr esta igualdad en las tarifas? ¿La administración subsidiará la tarifa del metro? ¿De dónde procederán los recursos para asegurar esta tarifa?




 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CP-PR001-FO4
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

346 27 AGO. 2019

4. En este momento hay dos concesionarios con una situación enredada: Masivo Capital sas y Suma sas ¿cómo se está preparando la administración para evitarle traumatismos a la ciudadanía, en caso de que estas empresas no puedan seguir asumiendo la operación de las zonas a su cargo?
5. ¿Cuál es el saldo actual de la deuda de los operadores con entidades financieras y proveedores?
6. En el otrosí firmado el 29 de mayo con los operadores se estableció que, a los tres meses de entrada en vigencia del mismo, los concesionarios debían entregar una certificación firmada por el representante legal manifestando que se logrará la sostenibilidad de la concesión, así como el acuerdo de reorganización presentado ante la superintendencia de sociedades ¿Cuántos de los concesionarios han suministrado estos documentos hasta el momento? Sírvase adjuntar los documentos que demuestran que los operadores han cumplido con este requerimiento.
7. ¿Con cuántos buses se está prestando el servicio del Sitp zonal en este momento? ¿A cuántos puestos disponibles equivalen dichos buses? ¿Cuántos buses hacen falta por vincular a la flota según lo establecido en los acuerdos del 29 de mayo? ¿A cuántos puestos disponibles equivalen dichos buses? Desagregar por cada una de las 13 zonas de operación.
8. Según el estudio de marzo de 2019 de la universidad Nacional sobre los evasores del sistema troncal, los colados en transmilenio le cuestan \$229.562 millones al año a la ciudad. ¿Qué medidas ha tomado la administración para enfrentar esta grave problemática y cuál ha sido su impacto?
9. Cuando se hizo la estructuración del Sitp zonal, la administración proyectó un estimado de viajes diarios que ha estado desfasado en relación con la demanda real, ¿cómo se hizo esta estimación y cuáles han sido las principales fallas asociadas a este cálculo? ¿Qué implicaciones ha tenido esta diferencia entre los viajes proyectados y los efectivamente realizados? ¿Qué medidas tomó esta administración frente a tamaño déficit de pasajeros?
10. En 2016 el Sitp zonal tuvo el pico más alto de viajes promedio diarios, a partir de entonces la demanda de los usuarios empezó a caer. ¿Cuáles son las causas que explican dicha caída?
11. ¿Cuál es la estimación de validaciones que el sistema ha dejado de percibir desde 2014 por la caída en la demanda? Discrimine para el Sitp zonal y el troncal. ¿Cuánto representa en pérdidas o en ingresos no percibidos para la administración esta disminución de la demanda del Sitp troncal y zonal?



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CP-PR001-FO4
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

346 179 27 AGO. 2019

12. En los últimos años ha ocurrido una estampida de pasajeros hacia otros medios de transporte: moto, bicicleta, patinetas eléctricas. ¿Qué cálculos tienen ustedes sobre esta pérdida masiva de pasajeros?
13. Sírvase explicar la metodología de cálculo de la evaluación integral de la calidad del servicio prestado por los operadores del Sitp, detallando cada uno de los indicadores que la componen. ¿Dentro de esta evaluación se tendrá en cuenta alguna calificación del servicio por parte de los usuarios?
14. ¿Cuál es el avance de los compromisos de chatarrización? Sírvase adjuntar el cronograma de los buses que van a salir de circulación en los próximos cuatro años.
15. ¿Cuáles son los requerimientos técnico mecánicos que deben cumplir los buses para la aprobación de la ampliación de vida útil por 3 años adicionales establecida en los acuerdos financieros del 29 de mayo? ¿Quién realizará las revisiones necesarias para el cumplimiento de dichos requerimientos?

Atentamente,

Juan Carlos Flórez A
JUAN CARLOS FLÓREZ ARCILA
 Concejal de Bogotá

