



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD
Metro de Bogotá S.A.

Bogotá D. C., 3 de septiembre de 2019

Doctor

DANILSON GUEVARA VILLABÓN

Secretario General de Organismo de Control

Concejo de Bogotá

Calle 36 No. 28A – 41



METRO DE BOGOTÁ S.A.
FECHA: 2019-09-03 15:40:08
SDQS:
FOLIOS: 1



Asunto: Respuesta de proposición
Destino: Concejo de Bogotá
Anexos: N/A
Dep: Gerencia de Comunicaciones
RAD: EXTS19-0002379

Asunto: Respuesta de Proposición No. 346, aprobada el día 27 de agosto de 2019 en la sesión de la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público. Tema: Diferencial tarifario y su impacto en las finanzas del sistema de transporte.

Respetado doctor Guevara:

En atención a la comunicación del asunto, enviada a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) el 29 de agosto de 2019, en la que se remite copia de la proposición presentada por el Honorable Concejal Juan Carlos Flórez Arcila; comedidamente me permito dar respuesta de los temas de la competencia de la Empresa Metro de Bogotá en los siguientes términos:

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?

Respuesta: Es importante mencionar que la definición del valor de la tarifa al usuario cobrada en cada modo del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) es competencia del Alcalde Mayor y de la Secretaría Distrital de Movilidad, y que de conformidad con el artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009, los principios que se deberán emplear para fijar las tarifas a los usuarios del SITP serán los siguientes: costeabilidad; equilibrio; sostenibilidad; y, tarifas para poblaciones específicas. Por tal motivo, las fórmulas tarifarias deberán ser definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con los parámetros definidos por los estudios técnicos que se contraten para esos efectos, y teniendo en cuenta los principios del artículo 21 del Decreto 2090 de 2009.

Desde el punto de vista de metro, se ha definido en la estructuración del proyecto PLMB que la remuneración al concesionario por las labores de operación y mantenimiento se realizará con recursos del Sistema Integrado de Transporte Público, los cuales, en la actualidad provienen de dos fuentes: (i) el recaudo centralizado de la ciudad por el cobro de tarifas al usuario y (ii) recursos del





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD
Metro de Bogotá S.A.

Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –FET–, regulado por medio del Decreto Distrital 383 de 2019.

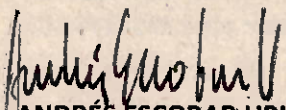
Este fondo permite cubrir el diferencial entre el recaudo de tarifas y los costos de remuneración de todos los agentes del sistema, que incluyen todos los concesionarios de operación, de esquemas fiduciarios y de recaudo, entre otros. En este sentido, la remuneración al concesionario del metro se realizará en las mismas condiciones que los otros concesionarios, a los cuales se les hacen los pagos con las dos fuentes indistintamente.

En el caso de la Primera Línea de Metro, aun cuando el recaudo y remuneración de todo el sistema es centralizado, se evidencia en las proyecciones que el aporte de ingresos por tarifas será mayor a la remuneración de costos de operación y mantenimiento, con lo cual, por lo menos desde el punto de vista del sistema metro, como componente aislado, no se necesitarán recursos adicionales al recaudo de tarifas. Las proyecciones actuales para la duración de los 20 años de operación y mantenimiento estiman un recaudo por tarifas 15% mayor a los costos de remuneración al concesionario. En ese sentido, bajo las proyecciones actuales el proyecto de la PLMB tendrá un efecto positivo sobre el balance del FET.

En caso de que la operación de la PLMB implique una necesidad de mayores recursos a los recaudados por tarifa a los usuarios del sistema, el FET cubrirá el diferencial necesario para asegurar la remuneración completa del concesionario de la PLMB durante la etapa de operación y mantenimiento. Según la reglamentación del FET, definida en el Decreto distrital 383 de 2019 y basada en la ley del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022, consignada en la Ley 1955 de 2019, este fondo podrá recibir recursos de múltiples fuentes, dentro de las que se encuentran, entre otras, los provenientes de *cargas urbanísticas, participación en plusvalía, explotación comercial de bienes muebles e inmuebles y venta de bienes y servicios.*

Finalmente sea esta la oportunidad para reiterarle nuestro permanente compromiso de trabajar Por una Bogotá Mejor para Todos.

Cordialmente,


ANDRÉS ESCOBAR URIBE
Gerente General

Proyectó: Sebastián Cárdenas, Contratista Gerencia Técnica

Revisó: Sandra Gracia, Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía
David Meléndez, Asesor Gerencia General



Página 2 de 3



Carrera 9 No. 76-49 Piso 3
Bogotá, Colombia
Código Postal: 110231
Tel: (+571) 5 553333
www.metrodebogota.gov.co
Infolínea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**