



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

CONCEJO DE BOGOTÁ 04-09-2019 04:15:42

2019ER21924 01 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DE MOVILIDAD/JUAN PABLO BOCALEJO SUESCUN

DESTINO: COMISIÓN 3ª PERM. DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO/SA

ASUNTO: RESPUESTA A PROPOSICIÓN 346 DE 2019 MOVILIDAD

OBS:

Bogotá, D.C., 03 de septiembre de 2019

Doctor

RONALD SANCHEZ POSADA

Subsecretario Comisión Tercera Permanente de Hacienda Y Crédito Público

Concejo de Bogotá

Calle 36 No. 28 A - 41

Ciudad

Asunto: Respuesta Proposición 346 de 2019 – Radicado SDM 230361
Su Radicado: 2019EE13708 del 29 de agosto de 2019

Respetado doctor Sánchez

En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad, en relación con las preguntas que se relacionan a continuación:

1. El estudio "Síntesis de necesidades del sistema integrado de transporte público y fuentes alternativas 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 estas fuentes se revelen insuficientes? Si esto llegara a pasar, ¿qué medidas ha contemplado el distrito para evitar acrecentar la crisis financiera del sistema? ¿Cuándo empezaran a funcionar los recaudos del i) y ii)?

El Distrito tiene firmado un acuerdo de respaldo al Sistema de Transporte Público por lo cual la insuficiencia de las fuentes no genera un riesgo de sostenibilidad. Sin embargo, la implementación de las nuevas fuentes de financiación busca aumentar los ingresos con destinación específica para el sistema, permitiendo liberar recursos para otros sectores. Actualmente la administración adelanta gestiones para la adjudicación de la concesión de parqueo en vía, que en caso de llegar a adjudicarse en el 2019 como se espera, el recaudo iniciaría aproximadamente en julio de 2020, en paralelo se adelantan acciones de tipo tecnológico y de regulación para implementar el cobro por libre circulación denominado actualmente como "Pago Voluntario por Acceso a Zona con Restricción Vehicular", el cual se espera que empiece a percibir recaudos en el año 2020.

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?

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad" establece la sostenibilidad financiera como característica de los sistemas de transporte. Con este artículo el Gobierno nacional se desprende del concepto de "autosostenibilidad" y reconoce que, además de las tarifas al



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

usuario, se requiere de otras fuentes de pago o financiación para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos.

En complemento, el artículo 97 del PND 2018 – 2022 visibiliza diversas fuentes de financiación para cubrir con el anterior propósito, entre las cuales se encuentra:

- i) Destinación de recursos propios por parte de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas
- ii) Impuesto sobre las tarifas de los parqueaderos fuera de vía
- iii) Contraprestaciones económicas por el estacionamiento en vía pública
- iv) Contraprestaciones o precios públicos por el acceso a áreas con restricción vehicular
- v) Recaudo por concepto de multas

En virtud de lo anterior, para garantizar la sostenibilidad financiera del SITP y aumentar la asequibilidad de los usuarios al sistema, el Distrito ha destinado recursos propios para cubrir los costos operacionales derivados de la prestación del servicio cuando las tarifas al usuario han resultado insuficientes para este fin y a partir de esto, garantizar la continuidad del servicio.

Así mismo y en consideración de la sostenibilidad advertida en la Ley 86 de 1989, el Distrito reguló el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá a través del Decreto 383 de 2019. Con este decreto, el Distrito dejó en firme su compromiso por garantizar una adecuada prestación del servicio.

En este sentido, además de las apropiaciones realizadas por el Gobierno Distrital, se incorporan otras fuentes de financiación como instrumentos de alimentación del FET (i.e. cobro por estacionamiento en vía, pago voluntario por libre circulación, la destinación de un porcentaje de recursos de multas, entre otras). Así mismo, el Distrito adelanta acciones para la consolidación del componente troncal y zonal y para la materialización del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá. Con estas estrategias, se busca instaurar el SITP como eje estructurante de la movilidad, lo cual significa ofrecer sistemas de transporte atractivos para los ciudadanos, que desincentiven el uso del vehículo particular y por lo tanto generen una demanda mayor de transporte público. Así, con el aumento de la cobertura del SITP y la mejora de los indicadores operacionales se obtendrá un incremento en los recursos percibidos vía tarifa al usuario como resultado del aumento en el número de pasajeros.

De acuerdo con lo anterior, para lograr un buen servicio concomitante al logro de la sostenibilidad financiera de la operación del sistema, el Distrito ha realizado y continuará realizando importantes esfuerzos financieros para expandir la red del sistema e implementará herramientas para aumentar los recursos financieros que, junto con los obtenidos por las tarifas al usuario, permitirán suplir los costos asociados a la prestación de un servicio de calidad.

Actualmente se está trabajando de forma articulada con TRANSMILENIO S.A. y Empresa Metro de Bogotá para establecer el esquema tarifario que regirá el sistema y sus indicadores con el fin de asegurar la sostenibilidad.

3. El 9 de julio de este año, el gerente de la empresa Metro, Andrés Escobar, afirmó en un trino que “con la misma tafia se podrá usar el metro y 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 metro? ¿De dónde procederán los recursos para asegurar esta tarifa?



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

La afirmación del gerente de la empresa Metro se basan en los estudios, análisis y recomendaciones de la de Consultoría 2017-1758 cuyo objeto era "DEFINIR LA POLÍTICA TARIFARIA Y DE SUBSIDIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE BOGOTÁ, INTEGRADO AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL, DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL SERVICIO DESCRITA EN LOS ESTUDIOS PREVIOS" y que concluyó que el Sistema de Transporte Público era sostenible manejando la misma tarifa tanto para el troncal como para la primera línea metro con valor de transbordo entre estos modos de \$0 pesos. Es de resaltar que dichos análisis se hicieron con base en modelos predictivos de transporte, demanda del sistema en todos sus componentes, sistema tarifario, modelos financieros e impacto fiscal de necesidades del sistema en el marco fiscal de mediano plazo.

Bogotá Mejor para Todos,

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital De Movilidad

Aprobó: Sergio Eduardo Martínez Jaimes - Subsecretario de Política de Movilidad *SM (702)*
 María Carolina Lecompte Plata - Directora de Inteligencia para la Movilidad *MU*
 Revisó: Ingrid Joanna Portilla Galindo - Directora de Planeación de la Movilidad *MU*
 Claudia Janeth Mercado Velandía - Subdirección de transporte Público *UN*
 Proyectó: Sandra Raquel Vega Reyes- Profesional Especializado *FB*
 Fernanda Bautista- Contratista Transporte Público *FB*
 Compilo: Paula Andrea Vargas - Contratista Despacho *FB*

