

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

MEMORANDO

PARA: Dr. Hernando Rojas Martínez
Secretario General (e)

DE: Diego Andrés Molano Aponte.
Concejal.

ASUNTO: Radicación Proyecto de Acuerdo No. _____ de 2016.

Cordial Saludo:

Atentamente, le agradecemos dar trámite al Proyecto de Acuerdo **“Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Trenes Metropolitanos - Metro S.A. y se dictan otras disposiciones”** presentado de conformidad con las atribuciones constitucionales, legales y reglamentarias.

Para tal fin presentamos la Exposición de Motivos y el Articulado en medio físico y magnético.

Agradecemos su atención y colaboración,

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Concejal de Bogotá, D.C.
Vocero y Autor.

ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá, D.C.



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PROYECTO DE ACUERDO No. _____ DE 2016

“Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Trenes Metropolitanos - Metro S.A. y se dictan otras disposiciones.”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO.

El presente proyecto tiene como objeto autorizar al Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá, D.C., para que cree la entidad que integrará el Sistema Integrado de Transporte Público y manejará el sistema de trenes metropolitanos de la ciudad más conocido como Metro. En razón del factor de competencia del Concejo Distrital y debido a la naturaleza jurídica de la entidad que se debe crear para desempeñar esta función, este proyecto de acuerdo es referente únicamente a la autorización que realiza el Concejo al Alcalde Mayor y no a la creación misma de la entidad.

La operación de un sistema de trenes metropolitanos requiere de un modelo institucional flexible, que pueda vincular el esfuerzo financiero de varios sectores y que tenga la adaptabilidad contractual y funcional de las sociedades comerciales, por ello se propone autorizar la creación de una sociedad por acciones; el objeto social que debe tener dicha organización se sintetiza en la puesta en funcionamiento y operación de un sistema de transporte masivo tipo Metro.

En el desarrollo de su objeto social, la sociedad que se cree tendrá un número de funciones tendientes a brindar un servicio de transporte de alta calidad. Se destacan entre ellas la creación de una “cultura Metro” como la que se ha logrado en el sistema de Medellín, en la que prevalecen el respeto, la solidaridad, las buenas costumbres y la disciplina de los usuarios. También se ordena a la nueva empresa procurar que su servicio esté al alcance de los usuarios en situación de discapacidad, entre otras poblaciones vulnerables.

Entre los órganos de administración de la nueva empresa se coloca su control al mando de una Junta Directiva que, si bien responde a los señalamientos del Alcalde Mayor, también está conformado por la sociedad civil en cabeza de un delegado de las asociaciones de usuarios.

En el proyecto también se rescata la importante coordinación que debe realizar la empresa para el logro de su cometido social. Claramente el cumplimiento cabal del servicio de transporte implica que el metro como parte del sistema integrado de transportes se integre con el resto de sistemas de transporte disponibles en la ciudad y prevé la posibilidad de integrarse con sistemas de transporte regionales que se creen en el futuro.



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

2. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE ACUERDO¹

Nuestra ciudad tiene unos 7,7 millones de habitantes y se realizan 12 millones de viajes diarios, más del 60% de estos viajes se realizan en transporte público. El 64% de los bogotanos se movilizan en transporte público, el 19% en vehículos privados y el 16% restante a pie o en bicicleta.

Si bien el transporte público moviliza el mayor número de pasajeros, hay que señalar que es la modalidad de transporte que más problemas presenta en la capital. A la altísima duración de los trayectos que mencionamos más arriba, tenemos que agregarle los largos tiempos de espera para acceder al servicio y la inseguridad. Según las estimaciones de Moovit, los usuarios debemos esperar en promedio, 31 minutos para tomar un colectivo, un articulado de Transmilenio, un taxi o un bus del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

El transporte público ha demostrado ser la alternativa más eficiente de movilidad en varias ciudades del mundo. En los Estados Unidos, por ejemplo, se documentó que este representó una ganancia de 865 millones de horas para sus usuarios en 2011. También es más sostenible; durante el mismo año les permitió a los estadounidenses ahorrar, tan solo en las zonas urbanas, 490 millones de galones de combustible (APTA, 2015).

Muchos bogotanos sin embargo, seguimos apostándole a los automóviles privados para movilizarnos. ¿Por qué? Gran parte del problema consiste en la mala calidad del transporte público, que hace más atractiva la opción de los vehículos privados. Medidas como el “Pico y Placa”, por otra parte, se han implementado sin una evaluación seria, estimulando la compra de un segundo y tercer carro en muchos hogares. Como resultado, nuestra ciudad cuenta con 1.7 millones de vehículos privados, mientras que el transporte público tan solo tiene 100.000 unidades.

Aunque nuestra tasa de motorización no es muy alta, si la comparamos con las de otros países, la oferta limitada de infraestructura, multiplica el impacto de esta sobre nuestra calidad de vida. Entre 2006 y 2013, el número de carros aumentó un 105%, pero en paralelo la malla vial creció tan solo 5%. Esto sin mencionar la mala calidad de nuestras vías, como contribuyentes a la “inmovilidad” de los bogotanos. Los vehículos particulares se mueven, en promedio, a 26,5 kilómetros por hora, mientras que el transporte público colectivo se desplaza tan solo a 19 kilómetros por hora. Este tipo de desequilibrios ha promovido un paradigma de segregación socioeconómica y espacial, en donde el medio de transporte predominante de los más pobres es el bus y el de los más pudientes es el carro.

El SITP es actualmente sinónimo de inseguridad, ineficacia y enfrentamientos entre el sector público y el sector privado. ¿Qué está ocurriendo? La entrada del nuevo modelo ha sido un proceso dispendioso y conflictivo, en gran parte porque el Distrito no ha cumplido sus compromisos con los propietarios y conductores de los buses tradicionales. Los transportadores de nuestra ciudad ven al SITP como una amenaza y, por lo tanto, se han opuesto en muchos casos al proceso de chatarrización.

El panorama se deteriora aún más si tenemos en cuenta la postergación innecesaria de obras estratégicas, como la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), que debería conectar el tráfico entre el norte y el sur del país sin interferir sobre el tráfico de la ciudad. Por su retraso enfrentamos congestiones en algunas vías importantes y la subutilización de otras. Del 91% de la carga que se

¹ Tomado del Programa de Gobierno del Centro Democrático “Cambio con Seguridad”.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

queda en Bogotá, el 69% ingresa por la calle 13, el 18% por la autopista sur, el 4% por la vía al llano y un 8% restante solo por la autopista norte. En este escenario ni siquiera se salvan los ciclistas o los habitantes de los municipios vecinos. Si tomamos como referencia las obras proyectadas entre los años 2000 y 2006 en el POT y el Plan Maestro de Movilidad, encontramos que, en el caso de las ciclorutas, solo se han completado el 17% de los proyectos. La ejecución del tren de cercanías, por su parte, es del 0%.

Si bien, este grave diagnóstico requiere de un conjunto de respuestas por parte de la Administración, sin duda la que resulta más desafiante y estratégica, es la puesta en funcionamiento de una primera línea de metro. Ante la diversidad de factores que determinarán el éxito de este macroproyecto, la piedra angular de su desarrollo está en la puesta en escena de una institucionalidad capaz de poner en funcionamiento semejante tarea. Teniendo en cuenta lo anterior la entidad que se autoriza crear con este proyecto de acuerdo, tendrá sobre sus hombros conducir a la ciudad a solucionar de manera estructural los problemas de movilidad que se han descrito, por medio de la implementación del sistema Metro.

3. CONTEXTO INTERNACIONAL Y NACIONAL.

En el mundo y en Colombia encontramos varios arreglos institucionales bajo los cuales se han organizado los sistemas de trenes metropolitanos de diferentes ciudades del mundo. A continuación resumimos algunos que sirven de referencia para entender la propuesta que hacemos para la ciudad de Bogotá, D.C.

Nueva York². El sistema de trenes subterráneos de Nueva York es de propiedad de la ciudad y entregado en arriendo a la Autoridad de Tránsito de la ciudad, que a su vez en una subsidiaria de la entidad estatal Autoridad Metropolitana de Transporte – MTA (por sus siglas en inglés). La MTA es una corporación de beneficio público, responsable del transporte público del estado de Nueva York, atendiendo a 12 condados del sudeste del estado, incluyendo también parte de Connecticut, a través de un contrato con el Departamento de Transporte de este estado. La MTA debe contar con otras fuentes de financiación diferente de las tarifas y peajes (administra túneles y puentes); entre las que se destaca el impuesto predial con destinación específica y deuda pública. Las corporaciones de beneficio público como la MTA son sociedades cuasi-privadas, con juntas directivas nombradas por funcionarios elegidos popularmente. Esta modalidad institucional comparte algunas características con otras entidades públicas, pero a la vez están exentas de varias regulaciones locales y estatales, entre las que se destaca poder emitir su propia deuda, sin que arriesguen la solvencia financiera de la entidad territorial a la que pertenecen.

Washington, DC³. El metro de esta ciudad es administrado por la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA por sus siglas en inglés), la cual también opera el sistema de buses. Además de Washington, la WMATA también atiende cinco condados o municipalidades adicionales de los estados vecinos de Maryland y Virginia. La financiación del sistema proviene de los pasajes, pero también de publicidad y las apropiaciones que hacen los gobiernos de

² Metropolitan Transportation Authority. Public Transportation for the New York Region. Recuperado de <http://www.mta.info/nyct>

³ Washington Metropolitan Area Transit Authority. Recuperado de http://www.wmata.com/about_metro/?forcedesktop=1

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Washington-DC, Virginia y Maryland (las tarifas cubren aproximadamente un 66%). La WMATA fue creada como un “compacto interestatal” y tiene como objeto planear, desarrollar, construir, financiar y operar un sistema regional de transporte en el área metropolitana de Washington, DC. En Estados Unidos un “compacto interestatal” es un acuerdo entre dos o más estados, previsto en la propia constitución. Estos acuerdos una vez negociados por los estados deben ser remitidos al Congreso federal para su aprobación. La Junta Directiva de Metro determina la política, control y financiación de la entidad. Está compuesta por ocho miembros principales con sus respectivos suplentes. Washington (el Distrito de Columbia), los estados de Virginia y Maryland y el gobierno federal, cada uno nombra dos de los miembros de la Junta Directiva.

París⁴. El Metro de París es operado por la Administración Autónoma de Transportes Parisinos (RATP), que es una autoridad pública de transporte que también opera el tren regional, los buses y los tranvías. El Metro de París tiene la particularidad de haber sido diseñado desde un comienzo con nueve líneas, por lo que semejante proyecto requirió desde un comienzo un arreglo público-privado; así la ciudad construiría la mayor parte de la vía permanente y el concesionario privado proveería los trenes (material rodante) y las estaciones eléctricas; arrendado el sistema por 39 años. El Grupo RATP es un operador de transporte público de propiedad del estado. Inicialmente fue creado sólo para París, hoy es responsable de la mayoría del transporte público de la región de París (Île-de-France), lo cual incluye el metro, tranvía, buses y tren regional (de cercanías). Al momento de su creación la RATP subsumió la compañía de buses de la época (1948). Actualmente el Sindicato de Transportes de la Región de París (Île-de-France) – STIF (por sus siglas en francés) es la autoridad de transporte que controla el transporte público de París, coordinando las diferentes compañías de transporte que operan en la Región de París (Île-de-France), que son más de 90. STIF tiene gran autonomía y no depende del gobierno francés.

Londres⁵. El subterráneo de Londres (o ‘Tube’) atiende buena parte del Gran Londres y parte de Buckinghamshire, Hertfordshire y Essex. Las compañías que inicialmente fueron propietarias de del sistema de trenes su fusionaron en la Junta de Transporte de Pasajeros de Londres, que luego llegaría a ser la compañía Limitada de Transporte de Londres, que actualmente es subsidiaria del Transporte de Londres (TfL) quien es su completa propietaria y es la responsable de la mayor parte del sistema de transporte del Gran Londres. En el 2015 el 92% de los gastos operacionales del sistema se cubrían con los pasajes. TfL fue creada en el 2000 como parte de la Autoridad del Gran Londres y es una corporación estatutaria regulada por reglas de financiación del gobierno local. La Junta Directiva de TfL es nombrada por el Alcalde de Londres, quien también establece la estructura tarifaria del transporte en la ciudad. Sin embargo, el administrador cotidiano del sistema es el Comisionado de Transporte de Londres. A pesar de su control público actual, en el reciente pasado (2003) el Subterráneo de Londres fue organizado como una empresa público-privada. La Autoridad del Gran Londres es un cuerpo administrativo del más alto nivel en la ciudad, encabezado por el Alcalde de Londres y una asamblea de 25 miembros, que entre otras atribuciones la organización del transporte público, uno de sus entes funcionales es el TfL. El Comisionado de Transporte de Londres es el responsable de la administración de TfL, el cual reporta a la Junta Directiva de TfL.

⁴ RATP. Disponible en http://www.ratp.fr/en/ratp/c_5001/menu-principal/

⁵ Transport for London. Recuperado de <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/>



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Tokio⁶. El metro de Tokio es operado por Tokio Metro Co. Ltda., una compañía privada de propiedad conjunta de los gobiernos de Japón y Tokio. En el pasado reciente el metro era operado por otra compañía administrada por el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte e igualmente financiada por los gobiernos nacional y local.

Nueva Deli⁷. El metro de Nueva Deli atiende las ciudades de Nueva Dehli, Faridabad, Gurgaon, Noida y Ghaziabad, que conforman la región capital de la India. El metro fue construido y es operado por la Delhi Metro Rail Corporation, Ltd. (DMRC) que es una compañía estatal, de la cual es propietaria en partes iguales el gobierno nacional de la India y el gobierno de la ciudad de Nueva Deli. La DMRC es la primera compañía operadora de un metro que ha recibido certificación de la ONU por recibir créditos por reducción de emisiones de carbono.

Guangzhou. El metro de Guangzhou atiende tanto la ciudad como la Provincia de Guangzhou. Es operado por la empresa estatal Guangzhou Metro Corp y es el cuarto en haber sido construido en la China.

Santiago⁸. El Metro de Santiago es administrado por la empresa estatal Metro S.A. Institucionalmente, la administración del Metro de Santiago fue cambiada a finales de los setentas cuando el Directorio General del Metro, una rama del Ministerio de Obras Públicas, se transformó en la compañía Metro S.A.

México⁹. El metro de la Ciudad de México, oficialmente llamada Sistema de Transporte Colectivo – STC, atiende el área metropolitana de la ciudad. STC es una entidad pública descentralizada, encargada de operar el metro.

Medellín¹⁰. El metro de la ciudad de Medellín atiende a su zona metropolitana y es administrado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, Ltda., que es una empresa industrial y comercial del estado, producto de la asociación de los gobiernos de la ciudad de Medellín y el departamento de Antioquia. En su Junta Directiva hay 4 representantes del gobierno nacional.

⁶ Tokyo Metro. Disponible en <http://www.tokyometro.jp/en/corporate/index.html>

⁷ Delhi Metro Rail Corporation. Disponible en http://www.delhimetrorail.com/about_us.aspx

⁸ Metro de Santiago. Disponible en <http://www.metrosantiago.cl/corporativo>

⁹ Metro de la Ciudad de México. Disponible en <http://www.metro.cdmx.gob.mx/>

¹⁰ Metro de Medellín. Disponible en <https://www.metrodemedellin.gov.co/Qui%C3%A9nessomos.aspx>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

4. PLAN DE DESARROLLO

En el artículo 28 sobre el Programa de Movilidad Humana del Acuerdo 489 de 2012, por el cual se adopta el Plan de Desarrollo para Bogotá 2012-2016 se establece la “construcción e integración de la red férrea como eje estructurador del Sistema de transporte público”, el cual incluye una “red de metro pesado”. Aunque claramente en el contexto de este Plan de Desarrollo ya no se llevará a cabo la obra del metro, si dejó un importante estudio sobre su viabilidad técnica y financiera y la vocación política de su construcción.

Así mismo, el primer borrador sobre el Plan de Desarrollo 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos” que ha presentado el gobierno del Alcalde Enrique Peñalosa prevé en su numeral 3.2.9.2 sobre la estrategia en torno de la movilidad prevé la “puesta en marcha del metro”, reiterando un compromiso de campaña del Alcalde en su Plan de Gobierno “Recuperemos Bogotá”, en que en el numeral 1º de su capítulo II se compromete con “la construcción de la Primera Línea del Metro”.

5. SOPORTE JURÍDICO

En el artículo 311 contenido en el capítulo 3 del título XI sobre la Organización Territorial de la Constitución Política colombiana establece que es a los municipios a quienes corresponde prestar los servicios públicos y “hacer las obras que demande el progreso local”. Pocas obras más necesarias para el progreso de Bogotá que un sistema de transporte masivo basado en trenes metropolitanos. En este sentido este proyecto de acuerdo desarrolla el precepto constitucional mencionado.

De otra parte, la Ley 310 de 1996 posibilita que el gobierno nacional cofinancie la construcción de metros y otros tipos de sistema de transporte masivos, siempre y cuando se constituyan como sus titulares, sociedades por acciones. Este señalamiento legal da claramente la línea del tipo de institución que el Distrito debe crear si espera recibir la financiación nacional para adelantar la puesta en marcha de un sistema de trenes metropolitanos, tipo metro; y es precisamente una sociedad por acciones la que este proyecto de acuerdo autoriza al Alcalde a crear.

6. COMPETENCIA DEL CONCEJO

La presente iniciativa se enmarca dentro de las competencias dispuestas en el Estatuto Orgánico de Bogotá, Decreto Ley 1421 de 1993, que determina en su artículo 12, numerales 1 y 8, que hacen parte de las funciones del Concejo Distrital:

1. *“Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.(...)”*

8. *“Determinar la estructura general de la Administración Central” (...)*



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

7. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, la autorización para la creación de la empresa de Trenes Metropolitanos Metro S.A. no tiene impacto fiscal, por otra parte, la financiación de estudios y creación del Sistema Metro, se atenderá con cargo a recursos del sector movilidad, apropiados en la vigencia fiscal 2016 y por lo tanto no se incrementará el Presupuesto Anual del Distrito para la misma.

Cordialmente,

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE
Concejal de Bogotá, D.C.
Vocero y Autor

ANDRÉS EDUARDO FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá, D.C.



"EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ"



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

PROYECTO DE ACUERDO No. _____ DE 2016

“Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Trenes Metropolitanos - Metro S.A. y se dictan otras disposiciones.”

El concejo de Bogotá, D.C., en uso de sus facultades constitucionales y legales, en particular las que se le otorgan en los artículos 311, 313 numerales 1, 3 y 6, 322 de la Constitución Política, artículo 12 numerales 1, 9, 11, 19 y artículo 55 del Decreto 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1º.- Nombre y Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Trenes Metropolitanos - Metro S.A., como un ente del sector descentralizado por servicios, bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas. Metro S.A. tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.

Parágrafo: Autorízase al Alcalde Mayor del Distrito Capital para adelantar los trámites necesarios y suscribir los correspondientes documentos, hasta la protocolización de la escritura pública de creación y su posterior registro mercantil, lo cual hará dentro del término de un año contado a partir de la vigencia del presente Acuerdo.

Artículo 2º.- Objeto. Corresponde a Metro S.A., la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de tren metropolitano, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos. En desarrollo de este objeto, Metro S.A. debe desarrollar, proyectar, construir, mantener y administrar el sistema de trenes metropolitanos de Bogotá D.C., y su área de influencia, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos. Efectuará estas funciones de manera directa sobre el material rodante y en colaboración con el Instituto de Desarrollo Urbano respecto de la infraestructura física necesaria para que el sistema funcione.

Artículo 3º.- Funciones. En desarrollo de su objeto, corresponde a Metro S.A., ejercer las siguientes funciones:

1. Liderar, orientar y coordinar el desarrollo del sistema de trenes metropolitanos tipo Metro de Bogotá D.C.



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

2. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.
3. Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.
4. Poner en marcha un programa de educación a la ciudadanía tendiente a fomentar una cultura de respeto, solidaridad, honradez, aseo, higiene y disciplina en el uso del sistema.
5. Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte a su cargo.
6. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras unidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.
7. Liderar, orientar y coordinar la formulación de políticas para el mejoramiento permanente del servicio de Metro.
8. Adelantar investigaciones de movilidad sostenible encaminadas a mantener la eficiencia en la prestación del servicio.
9. Ofrecer pasantías y formación a los estudiantes para que puedan educarse en las diferentes disciplinas relacionadas con el sistema de transporte a su cargo.
10. Coordinar sus operaciones con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP del Distrito Capital, con el objetivo de garantizar una respuesta rápida y eficiente para la atención a los usuarios de dicho transporte.
11. Implementar mecanismos de cooperación con las entidades y organismos nacionales e internacionales, de acuerdo con la normativa que regula las actividades de movilidad y las directrices que sobre la materia expida el Gobierno Nacional.
12. Participar de las operaciones estratégicas que para el mejoramiento del funcionamiento de la movilidad organice el sector.
13. Adquirir o suministrar los bienes, servicios y obras que se requieran para la puesta en funcionamiento y operación del sistema de trenes metropolitanos en el Distrito Capital.
14. Participar en la formulación de políticas, planes y programas del sector dirigidos a la promoción, desarrollo y organización de las iniciativas y procesos.
15. Recopilar, acopiar y coordinar la información sobre uso del sistema de trenes metropolitanos de manera cualitativa y cuantitativa.
16. Evaluar y revisar periódicamente el funcionamiento y la oportunidad del servicio de trenes metropolitanos, así como el cumplimiento de las políticas y metas que sobre la materia se haya trazado la Alcaldía Mayor.
17. Diseñar programas y servicios que permitan el uso creciente el sistema por parte de la población vulnerable, especialmente de aquella en condición de discapacidad.
18. Impulsar el desarrollo, aplicación e implementación de las tecnologías de la información y la comunicación estratégica para el fortalecimiento del servicio en coordinación con las dependencias del Distrito competentes en el tema.
19. Realizar las investigaciones sociales y de mercado que permitan profundizar en el conocimiento de los usuarios del sistema que sirvan para el mejoramiento permanente del servicio.
20. Coordinar con la Policía Nacional para garantizar la seguridad permanente en el sistema de transporte Metro.
21. Evaluar periódicamente el cumplimiento del convenio establecido con la Nación para la financiación del sistema de transporte masivo a través de trenes metropolitanos.
22. Revisar y aprobar los anteproyectos de presupuestos de inversión y de funcionamiento, así como los recursos del crédito público a su cargo.
23. Darse su propio reglamento, y
24. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 00
		FECHA: 04 DIC. 2015

Artículo 4º.- Patrimonio. El patrimonio de Metro S.A. estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.

Parágrafo.- Metro S.A. garantizará la adecuada administración de los recursos provenientes de la prestación del servicio público masivo de transporte a través de trenes metropolitanos y demás ingresos que reciba, utilizando mecanismos financieros idóneos, con el fin de permitir la adecuada operación y la adquisición y reposición de los equipos.

Artículo 5º.- Dirección y Administración. La Dirección y Administración de Metro S.A. estarán a cargo de una Junta Directiva y un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos, entre los cuales uno debe representar a las asociaciones de usuarios del sistema.

Artículo 6º.- Integración al sector administrativo de Movilidad: Vincúlese Metro S.A. al sector Administrativo de Movilidad y adiciónese el artículo 107 en su literal b, del Acuerdo 257 de 2006 así:

Sociedad pública: Empresa de Trenes Metropolitanos - Metro S.A.

Artículo 7º.- Integración con autoridad regional de transporte: Metro S.A. queda autorizada para integrarse a la autoridad regional de transporte que se cree con el fin de manejar unificadamente el transporte de los diferentes municipios que hacen parte de la Sabana de Bogotá.

Artículo 8º.- Duración. Metro S.A. tendrá una duración de 100 años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa.

Artículo 9º.- Vigencia y derogatorias. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase



“EL CONCEJO COMPROMISO Y TRANSPARENCIA
POR BOGOTÁ”

