



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410000999651

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., febrero 02 de 2024

Señor(a)

DAGOBERTO GARCIA BAQUERO

Concejo De Bogotá

Calle 36 28a 41

Email: secretariageneral@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

REF: Respuesta Proposición 156-2024

Respetado Doctor García

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias.

1.¿Cuáles son las dificultades que afronta el Transporte Público en Bogotá, en lo que respecta a la financiación de las operaciones del Sistema Integrado que abarca Transmilenio (buses rojos), Troncal, Zonal y Trasmicable?

El Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, que incluye los componentes Troncal, Zonal, Cables y sistemas metro ferroviarios, tiene como fuente principal de ingresos la tarifa al usuario pagada como contraprestación por el servicio prestado. Sin perjuicio de lo anterior y sin que se considere como una fuente de ingreso propia del SITP, el Distrito, a través de recursos del presupuesto distrital y de fuentes alternativas de financiación, aporta los recursos necesarios al Fondo de Estabilización Tarifaria - FET, para cubrir el diferencial generado entre los costos de la operación del sistema (que permiten atender los compromisos de pago existentes con todos los agentes del SITP) y los ingresos recibidos por concepto de tarifa al usuario, para garantizar la prestación del servicio esencial de transporte público de pasajeros de Bogotá.

El SITP enfrenta un incremento del diferencial tarifario, que ha dado lugar a un aumento en la necesidad de recursos a ser aportados por el Distrito. Las principales causas del incremento del déficit están relacionadas con los costos de formalización del esquema de prestación del servicio (migrando de un modelo de guerra del centavo a un esquema de formalización empresarial), mayores costos de flota con motivo del ascenso tecnológico, demoras en la implementación total del componente zonal (con la consecuente operación del denominado SITP provisional que generaba menores ingresos al Sistema) y decisiones de política pública de anteriores administraciones en materia de congelamientos o disminuciones de la tarifa al usuario. Así mismo, se observó una disminución en la demanda del SITP durante la pandemia de COVID-19,

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410000999651

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

así como después de la misma, tendencia que se ha venido revirtiendo en el componente zonal, producto de la implementación del 100% del SITP y en la recuperación en el componente troncal.

Adicionalmente, las obras que seguirán adelantándose en la ciudad para mejoramiento de infraestructura y oferta de servicio en transporte público, así como la ampliación de coberturas, los avances en la integración modal e integración entre Bogotá-Región, enmarcadas en el Plan de Ordenamiento territorial (Decreto 555 de 2021), el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (Decreto 497 de 2023) y la Política Pública de Cero y Bajas Emisiones (CONPES Distrital 30 de 2023), que le apuesta además a un ascenso tecnológico de la flota hacia cero emisiones en 2040, van a seguir demandando cada vez más recursos que permitan la materialización de los establecidos en estos instrumentos de planeación que buscan reducir tiempos de viaje, mejorar la experiencia de viaje, y a su vez, reducir la contaminación por fuentes móviles.

2. ¿A cuánto asciende el déficit del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- de Bogotá?

Desde el 2012, cuando se implementó el componente zonal del SITP, resultó en una marcada diferencia entre la tarifa técnica (entendida como la sumatoria de costos del Sistema que permite atender los compromisos de pago existentes con todos los Agentes del SITP) y la tarifa para los usuarios, siendo esta última considerablemente más baja. En la última década, la subvención de la tarifa ha aumentado significativamente, pasando de 10 mil millones en 2012 a 892 mil millones en 2019 y alcanzando una cifra mayor en 2020 de 2,11 billones de pesos, ésta última debido a la tendencia histórica al alza, a los factores señalados en la respuesta a la pregunta 1 y al impacto que tuvo la emergencia sanitaria de COVID-19, así como el fenómeno de la evasión y elusión del pago y la incorporación de la nueva flota. Para 2023, el diferencial tarifario fue de \$2,99 billones de pesos, como se muestra en la figura 1 que ilustra la evolución del diferencial tarifario de 2012 a 2023.

2

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

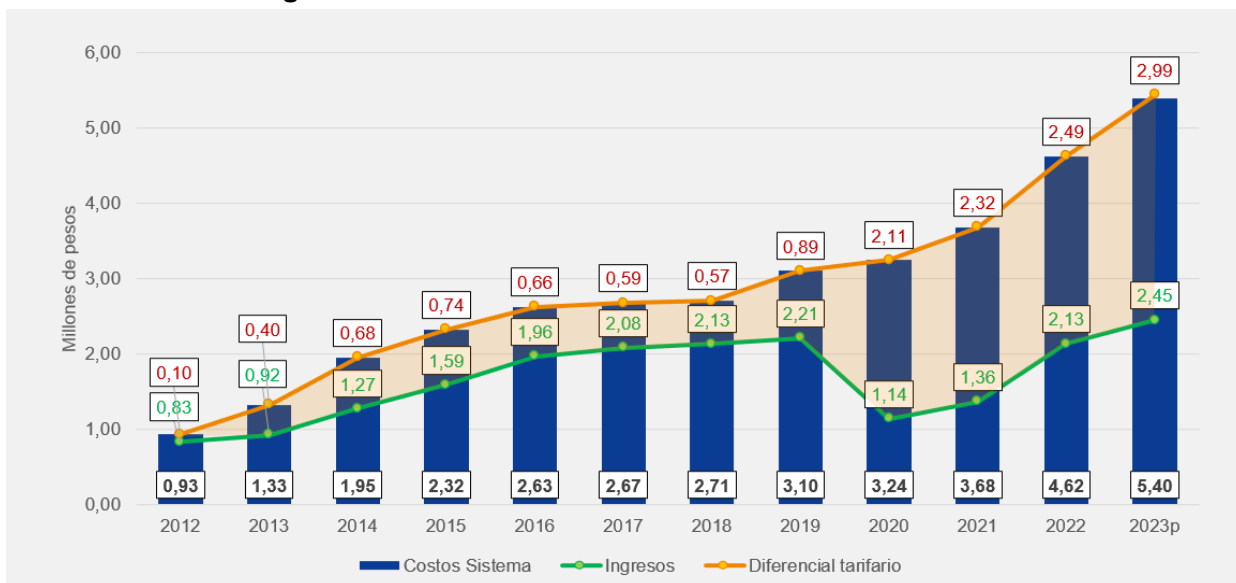
PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Figura 1. Evolución del diferencial tarifario 2012-2023



Fuente: elaboración propia SDM - Subdirección de Transporte Público, con base en las cifras presentadas por TRANSMILENIO S.A.

Para la vigencia 2024, el diferencial tarifario estimado asciende a \$3.218.979 millones, de acuerdo con los modelos de proyección desarrollados y teniendo en cuenta la actualización de tarifa de \$2.950 para el componente troncal y zonal.

4. ¿Qué estrategias se han diseñado e implementado en el Distrito para superar el déficit del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- de Bogotá? Indique las dificultades presentadas para superar este déficit y señale las fórmulas alternas que permitan financiar el SITP.

La SDM ha gestionado la implementación de nuevas fuentes de financiación para el sector, entre ellas se han implementado proyectos de zonas de parqueo en vía (ZPP), cobro por acceso a zonas de restricción vehicular (pico y placa solidario - PyPs), cobro de nuevos trámites entre otros. Sin embargo, estas fuentes han sido insuficientes para cubrir la totalidad de las necesidades del transporte público en la ciudad.



Adicionalmente, en el Plan Nacional de Desarrollo la Nación ha planteado alternativas para apoyar la financiación de sistemas de transporte masivo, que se han gestionado desde la SDM. A manera de ejemplo, para la vigencia 2022 ingresaron recursos de la Nación de \$733.976.929.015 por concepto del Fondo de Mitigación de Emergencias - FOME en el cual se canalizaron los recursos a los sectores afectados por el COVID-19, y para la vigencia 2023, se asignaron \$618.308.729.971 mediante el artículo 4 de la Ley de adición presupuestal 2299 de 2023.

Adicionalmente, el fenómeno de la evasión del pago reviste una alta complejidad por el impacto que tiene en la necesidad de recursos del FET y por su carácter multicausal, originado en aspectos culturales, en aspectos asociados a la operación y a la prestación del servicio y en las limitadas herramientas normativas e institucionales para tener mejor capacidad de fiscalización, control y sanción por parte de las autoridades. Este fenómeno ha sido enfrentado por parte de la Administración a través de medidas que buscan controlar la evasión que comenten los usuarios, tales como la instalación de puertas anticolidados, implementación de torniquetes de piso a techo, disposición de mayor vigilancia, acciones de pedagogía, entre otras.

Es importante señalar que el objetivo de la administración no es eliminar el déficit, pues esto implicaría incrementos de tarifa al usuario que en la práctica llevarían a la imposibilidad de pago incumpliendo los mandatos constitucionales y legales en materia de garantía de la prestación del servicio público esencial de transporte. En este sentido, los esfuerzos de la Administración se orientan a: optimizar los costos de operación a través de medidas de gestión y de mejoras de infraestructura entre otras y en la creación de nuevas fuentes que reduzcan la presión sobre el presupuesto distrital como se señala a continuación.

Por lo anterior, se requiere continuar con la implementación de fuentes alternativas de financiación, gestionar la aprobación de nuevas fuentes para el Sistema y garantizar el compromiso con el Gobierno Nacional para aportar recursos adicionales a la operación, toda vez que la Administración Distrital destina cada vez más recursos corrientes del Distrito para mantener en funcionamiento el sistema de transporte público.

Por otra parte, es necesario continuar la implementación de medidas, que deben ser trabajadas en conjunto con el ente gestor y los concesionarios del SITP, para aumentar los ingresos del sistema por tarifa al usuario, entre las cuales se encuentran: a) fortalecer las herramientas para combatir la evasión y elusión del sistema desde un enfoque multicausal, b) mejorar la calidad en la prestación del servicio de transporte público, que atraiga nuevos usuarios al sistema y compita con otros medios de transporte, c) optimizar la operación del servicio mediante el equilibrio de la oferta y la demanda.

4

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





5. ¿Qué posibilidades existen para financiar el SITP, vía impuesto predial o tarifa de la energía? Explique de manera amplia y detallada su respuesta.

La distribución y destinación de fuentes del erario Distrital, depende de lo dispuesto por la Secretaría Distrital de Hacienda y no obedece a una decisión de la Secretaría Distrital de Movilidad, razón por la cual no es posible indicar si existen o no posibilidades de financiación con estas fuentes para el Sistema de Transporte Público de Bogotá. En todo caso, de encontrarse viable desde el punto de vista financiero, se requeriría de modificaciones de orden normativo que permitieran también su viabilidad jurídica.

6. ¿Qué estrategias se han propuesto y diseñado para fortalecer el "pico y placa solidario", toda vez que el año pasado recaudó para el Fondo de Estabilización Tarifario -FET-, alrededor de \$350.000 millones?

El Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, también conocido como Pico y placa solidario, es una medida que busca alinearse con medidas orientadas a racionalizar el uso del vehículo automotor particular que se vienen usando en el mundo desde hace varios años, por ejemplo, existen estrategias asociadas a cobros por congestión o distancia recorrida¹ que ponen a disposición de la ciudadanía un mecanismo para el uso de este modo de transporte, y que, de manera voluntaria, puedan retribuir el impacto de las condiciones negativas asociadas al uso de dichos vehículos particulares. En este caso, la destinación de los recursos recaudados por el permiso de pico y placa solidario busca aliviar el déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET del Sistema de Transporte Público de la ciudad.

Para establecer el monto a pagar se tienen en cuenta 4 factores que afectan el valor final del permiso, con lo que se busca compensar de forma equitativa los impactos generados por la circulación de vehículos bajo esta excepción:

1. Duración: el valor base del permiso varía en función de la duración que el ciudadano opte por adquirir, ya sea diario, mensual o semestral, con lo que se brindan opciones para atender diferentes necesidades de movilización en la ciudad.
2. Factor ambiental: a partir del cilindraje, tipo de combustible y el modelo del vehículo, se asocia un factor de contaminación el cual puede variar entre medio, alto y muy alto, de tal forma que entre mayor sea el factor, el vehículo deberá pagar más por el permiso. Para esta clasificación se tiene en cuenta datos estadísticos sobre el nivel de emisiones

¹ Mecanismos de cobros por distancia o por congestión se encuentran operando en países como Inglaterra, Italia y EE. UU.





que generan los vehículos que comparten estas características en los principales elementos contaminantes como son el CO, VOC, NOx, PM y CO₂.

3. Factor avalúo: este factor es asignado a partir del avalúo del vehículo al que será otorgado el permiso, de esta manera se garantiza que el esfuerzo en la compensación social realizada sea proporcional con la capacidad adquisitiva de la persona. Para este factor se definen tres rangos: bajo, medio y alto, de acuerdo con los valores absolutos del impuesto sobre vehículos automotores definidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
4. Factor de municipio de registro: este factor varía si el vehículo está matriculado en el Distrito o fuera de él y tiene como objeto compensar la diferencia que existe para quienes registran un vehículo fuera de Bogotá, pero circulan por las vías de la ciudad y generan externalidades negativas sin retribuir por su uso a la ciudad a través del pago de impuestos buscando incentivar el registro de vehículos en la ciudad.

En este sentido, la finalidad de la medida va más allá de recaudar fondos para el SITP, proyectándose como una medida a través de la cual la ciudad avanza hacia un modelo que permita internalizar las externalidades negativas que generan los vehículos al circular por la malla vial.

La Administración Distrital ha fortalecido esta medida desde su implementación a través del Decreto 749 de 2019, encontrándose lo siguiente:

1. Inclusión de duraciones diferentes a la semestral y ajuste en la fórmula de cobro con factores multiplicadores para el cálculo del precio diferencial a través de la Resolución 83464 de 2021
2. Ajuste del factor municipio de registro a través de la Resolución 1077 de 2023

7. ¿Qué estudios se han realizado o se están realizando para implementar los cobros por congestión en la ciudad? Sírvase informar de manera amplia y detallada, las dificultades que impiden que este cobro sea una realidad en el Distrito.

Como se mencionó en la respuesta del anterior numeral, el pico y placa solidario es una medida que se alinea con estrategias de cobros por congestión al generar un cobro voluntario para que las personas que lo requieran puedan usar su vehículo compensando por su uso a la ciudad y transfiriendo dichos recursos al sistema de transporte público de la ciudad. En este sentido, hoy en día se cuenta con una medida de cobro por uso de vehículos en Bogotá y desde la Administración Distrital se hace seguimiento permanente y se continúa estudiando la forma en





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410000999651

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

que esta medida cada vez más se aproxime a un modelo que permita internalizar las externalidades negativas que generan los vehículos al circular por la malla vial.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 02-02-2024 04:13 PM

Aprobó: Cristian Miguel Quintero Perez-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público

Aprobó: Susana Morales Pinilla-Dirección de Planeación de la Movilidad

Aprobó: Valentina Acuña García-Subdirección de Transporte Privado

Revisó Andrés Camilo Reynosa -Asesor del Despacho 01-02-2024

Gina Salazar- Asesora del Despacho 01-02-2024

Jenny Abril -Asesora del Despacho 02-02-2024

Proyectó: Fabian Herrera - Subdirección de Transporte Público 30-01-2024

Rodrigo Peralta - Subdirección de Transporte Privado. 30-01-2024

Compilo Paula Vargas -Despacho

CONCEJO DE BOGOTÁ 05-03-2024 09:56:55

2024ER5493 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO LOZANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 156 DE 2024

OBS: RECIBIDA POR CORREO EL 02-02-2024

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.