 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CODIGO: CIP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PROPOSICIÓN No. \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_

Aprobada en:

**Tema:** Proposición supresiva al Proyecto de Acuerdo 368 de 2024, “**POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 “BOGOTÁ CAMINA SEGURA”**”.

En ejercicio de las atribuciones conferidas por la Constitución y la Ley, y en especial las consagradas en el artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 40 de la Ley 152 de 1994 y el artículo 48 del Acuerdo 878 de 2023, los honorables concejales abajo firmantes nos permitimos presentar la siguiente **proposición supresiva** contemplada en el numeral segundo del artículo 85 del Acuerdo 741 de 2019, en los siguientes términos:

**Motivación:**

De 2008 a 2023 se ha girado al SITP, por concepto de déficit tarifario, casi \$14,5 billones. Acorde con el último Estudio Técnico y Financiero de Soporte para la Actualización Tarifaria publicado por Transmilenio en noviembre de 2023, teniendo en cuenta la decisión de la actual Administración de homologar en 2024 la tarifa general troncal y zonal en \$2.950 y en \$2.500 para la población vulnerable, de 2024 a 2034 se proyecta la acumulación de un déficit tarifario cubierto vía FET de un poco más de \$41,5 billones.

Escenario dos


Contempla igualar la tarifa general troncal y zonal a la tarifa actual del troncal a \$2.950 y \$2.500 para la población vulnerable en 2024, y en los años posteriores se incrementa en la misma proporción de las proyecciones de crecimiento de la inflación.

Tabla 14. Escenario 2

Componentes	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total MEMF (2024-2034)
Ingresos	\$ 2.789.380	\$ 3.041.717	\$ 3.191.143	\$ 3.263.465	\$ 3.707.557	\$ 3.972.208	\$ 4.167.977	\$ 4.356.938	\$ 4.666.556	\$ 5.184.285	\$ 5.678.424	\$ 44.019.651
Troncal	\$ 1.530.816	\$ 1.674.235	\$ 1.787.746	\$ 1.954.265	\$ 2.054.598	\$ 2.150.715	\$ 2.240.032	\$ 2.345.431	\$ 2.709.276	\$ 2.846.258	\$ 2.992.952	\$ 24.246.325
Zonal	\$ 1.257.022	\$ 1.365.659	\$ 1.401.286	\$ 1.306.984	\$ 1.336.069	\$ 1.410.857	\$ 1.490.200	\$ 1.558.335	\$ 1.492.055	\$ 1.565.838	\$ 1.624.104	\$ 15.808.409
Metro	\$	\$	\$	\$	\$ 308.886	\$ 402.223	\$ 415.730	\$ 429.914	\$ 444.583	\$ 750.469	\$ 1.078.462	\$ 3.830.267
Trasbordos	\$ 1.542	\$ 1.824	\$ 2.111	\$ 2.215	\$ 8.004	\$ 8.414	\$ 22.016	\$ 23.258	\$ 20.642	\$ 21.720	\$ 22.905	\$ 134.651
Costos Operación	\$ 6.008.359	\$ 6.481.835	\$ 7.009.485	\$ 7.209.899	\$ 7.721.677	\$ 7.952.817	\$ 8.152.087	\$ 8.379.751	\$ 8.511.050	\$ 8.895.131	\$ 9.255.013	\$ 85.577.104
Troncal	\$ 1.827.770	\$ 1.929.187	\$ 2.400.660	\$ 2.667.955	\$ 2.753.303	\$ 2.840.185	\$ 2.873.625	\$ 2.961.262	\$ 3.495.210	\$ 3.596.160	\$ 3.705.553	\$ 31.050.870
Zonal	\$ 3.572.180	\$ 3.825.465	\$ 3.747.990	\$ 3.659.232	\$ 3.793.432	\$ 3.917.213	\$ 4.046.488	\$ 4.154.437	\$ 3.723.519	\$ 3.839.400	\$ 3.894.366	\$ 42.173.720
Metro	\$	\$	\$	\$	\$ 270.787	\$ 349.662	\$ 366.275	\$ 376.607	\$ 387.231	\$ 530.473	\$ 704.926	\$ 2.985.961
Transmisible	\$ 32.504	\$ 34.366	\$ 70.795	\$ 72.919	\$ 75.106	\$ 77.359	\$ 79.680	\$ 82.070	\$ 84.533	\$ 87.069	\$ 89.681	\$ 786.081
Recaudos	\$ 333.402	\$ 431.232	\$ 508.610	\$ 520.318	\$ 529.889	\$ 463.107	\$ 473.404	\$ 484.036	\$ 494.397	\$ 506.200	\$ 517.227	\$ 5.261.822
Gestor (TMSA)	\$ 240.334	\$ 259.273	\$ 278.964	\$ 286.938	\$ 296.533	\$ 302.579	\$ 309.839	\$ 318.484	\$ 323.262	\$ 332.845	\$ 340.210	\$ 3.289.262
Fiducia	\$ 2.170	\$ 2.312	\$ 2.467	\$ 2.538	\$ 2.626	\$ 2.710	\$ 2.776	\$ 2.855	\$ 2.898	\$ 2.985	\$ 3.052	\$ 29.389
Fondo Estabilización Tarifaria (FET)	-\$ 3.218.979	-\$ 3.440.118	-\$ 3.818.342	-\$ 3.946.434	-\$ 4.014.120	-\$ 3.980.609	-\$ 3.984.110	-\$ 4.022.813	-\$ 3.844.493	-\$ 3.710.846	-\$ 3.576.590	-\$ 41.557.454
Fondo Fuente Externa (discapacidad)	\$ 47.082	\$ 50.274	\$ 51.870	\$ 53.466	\$ 55.860	\$ 58.254	\$ 60.648	\$ 63.042	\$ 65.436	\$ 67.830	\$ 70.224	\$ 643.986
Fondo Estabilización Tarifaria (FET) + FFE	-\$ 3.266.061	-\$ 3.490.392	-\$ 3.870.212	-\$ 3.999.900	-\$ 4.069.980	-\$ 4.038.863	-\$ 4.044.758	-\$ 4.085.855	-\$ 3.909.929	-\$ 3.778.676	-\$ 3.646.814	-\$ 42.201.440
Proyección a pesos constantes	-\$ 2.990.351	-\$ 3.036.444	-\$ 3.281.231	-\$ 3.307.069	-\$ 3.283.566	-\$ 3.181.460	-\$ 3.112.549	-\$ 3.073.227	-\$ 2.876.005	-\$ 2.719.450	-\$ 2.569.083	-\$ 33.430.435

Fuente: Subgerencia Económica, TRANSMILENIO S.A. Millones de pesos corrientes.

Como se puede observar, el déficit tarifario se convierte en uno de los principales gastos recurrentes del Distrito anualmente, desviando billonarios recursos que se podrían destinar a inversiones con impacto social que mejoren el bienestar y la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Pese a ello, persiste un alto grado de

 <b>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</b>	PROCESO CONTROL POLÍTICO	CÓDIGO: CTP-FO-004
	PRESENTACIÓN PROPOSICIONES	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

opacidad en los contratos de concesión y en los pagos realizados por parte del Distrito para garantizar el funcionamiento del SITP, lo cual hoy hace que no sea posible tener claridad sobre los niveles de ganancia de los privados involucrados, resultando en apariencia un muy rentable negocio particular pero una gran pérdida para la ciudad.

En ese sentido, en múltiples ocasiones hemos preguntado a Transmilenio cuál es el nivel de rentabilidad de los privados y, como se evidencia en una de sus respuestas: 2022ER10869, ha sido claro en explicar que, bajo el actual modelo de remuneración, no es posible saber esto:

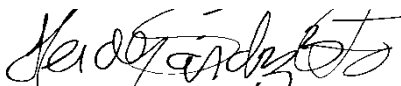
“Las tarifas de remuneración que reciben los concesionarios del Sistema no garantizan un nivel de rentabilidad establecido y fijo para el concesionario. En este sentido, las tarifas ofertadas en los procesos de licitación incorporan la rentabilidad que el oferente quiera recibir de acuerdo con su valoración del negocio y de los riesgos asumidos en el mismo. Por todo lo anterior, **no es posible identificar un componente específico de rentabilidad dentro de la remuneración del concesionario**. Dicha rentabilidad es un resultado de la totalidad del ejercicio financiero y se reflejaría en sus utilidades a la luz de las impresiones que debió realizar para operar su concesión”. (negrillas y subrayas por fuera del texto)

Por todo lo expuesto, creemos que, en primera instancia, es necesario avanzar en superar dicha opacidad y la forma de remuneración contractual que antepone el interés privado al colectivo, pues no es justo ni conveniente aumentar las formas de recaudo de recursos en función de mantener la alta rentabilidad de los concesionarios privados que tienen a su cargo el funcionamiento del SITP, en lugar de invertir este dinero en razón de implementar la tarifa 0 y garantizar el derecho al transporte a toda la ciudadanía.

Teniendo en cuenta lo anterior, realizamos la siguiente **proposición supresiva**:

Eliminar en su totalidad el Artículo 173 “Lineamientos para la delimitación de Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS-” del Proyecto de Acuerdo 368 de 2024.

Cordialmente,

  
**HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO**  
 Concejala de Bogotá  
 Bancada Unión Patriótica-Pacto Histórico