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

PROPOSICIÓN No. _____ DE ____

Aprobada en:

Tema: Proposición aditiva 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 aditiva** 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	\$ 70.069	\$ 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

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	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”. (negritas y subrayas por fuera del texto)

Por todo lo expuesto, creemos que es necesario avanzar en superar dicha opacidad, razón por la que Transmilenio, en los estudios que realiza, debe incluir los niveles de rentabilidad de los privados con tal de que esto también haga parte de la evaluación de los altos costos de operación y funcionamiento del SITP que redundan en el déficit tarifario billonario cubierto vía FET. En tal caso, bajo el principio de que el interés colectivo debe estar por encima del particular, sin perjuicio de que siga siendo un negocio rentable, se impulsará una renegociación de los contratos de concesión en función de racionalizar ganancias privadas y, de este modo, se disminuya el déficit financiero del SITP. De igual forma, en caso de que los concesionarios privados, con márgenes de ganancias racionales comprometidas por el desarrollo de las actividades objeto de lo contractual, decidan no continuar con dichas actividades, Transmilenio y La Rolita asumirán la provisión, operación y recaudo que hagan falta para garantizar el correcto funcionamiento del SITP.

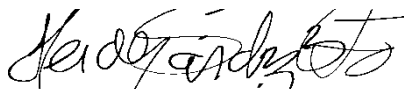
Teniendo en cuenta lo anterior, realizamos la siguiente **proposición aditiva**:

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

Artículo nuevo. Estudio para la renegociación de los contratos de concesión del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP. Transmilenio S.A. realizará un estudio en relación con los niveles de rentabilidad de los concesionarios del SITP asociados a las actividades de provisión, operación y recaudo, evidenciando su impacto anual en los costos y el déficit financiero del sistema desde el 2008 hasta la actualidad, con tal de realizar sugerencias en función de racionalizar ganancias de los concesionarios privados y, de esta forma, volver más eficiente el funcionamiento del sistema en términos financieros al bajar las cargas que anualmente debe asumir Bogotá a través del Fondo de Estabilización Tarifaria-FET, haciendo primar el interés colectivo por encima del privado.

Si así lo concluye el estudio, la Administración distrital podrá impulsar la renegociación de los contratos de concesión del SITP. En caso de que el privado no acepte los nuevos estándares racionales de rentabilidad en las acciones que son objeto contractual, se podrá proceder al remplazo en sus funciones por parte de Transmilenio S.A. y La Rolita como operadora pública del Distrito, previa terminación unilateral del correspondiente contrato tal como se establece en el artículo 17 de la Ley 80 de 1993. Dicho estudio se realizará a más tardar 18 meses después de aprobado el presente Acuerdo.

Cordialmente,



HEIDY LORENA SÁNCHEZ BARRETO

Concejala de Bogotá

Bancada Unión Patriótica-Pacto Histórico