



ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO IV N°. 2985 DIRECTOR: DANILSON GUEVARA VILLABÓN. FEBRERO 26 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

| | |
|---|------|
| PROYECTO DE ACUERDO N° 085 DE 2020 PRIMER DEBATE “POR EL CUAL SE ADOPTAN ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN PROGRESIVA DE TARIFAS CON MIRAS A IMPLEMENTAR “TARIFA CERO” EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (TRONCAL Y ZONAL) EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” | 1260 |
|---|------|

PROYECTO DE ACUERDO N° 085 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ADOPTAN ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN PROGRESIVA DE TARIFAS CON MIRAS A IMPLEMENTAR “TARIFA CERO” EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (TRONCAL Y ZONAL) EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

Adoptar estrategias y medidas que permitan hacer una reducción progresiva de las tarifas del Sistema Integrado de Transporte Público (Troncal y zonal), con miras a implementar “Tarifa Cero” para los usuarios garantizando su sostenibilidad financiera.

II. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Las alzas en los pasajes del transporte público se han convertido en uno de los asuntos que más impacto ha generado sobre la percepción ciudadana y la inconformidad frente a la prestación de este servicio en la ciudad. Según Omar Oróstegui, director de Bogotá Cómo Vamos, “[...] buena parte de los bogotanos considera que el aumento del valor tarifario no compensa los problemas de

calidad que hoy afronta el servicio, particularmente en materia de infraestructura, capacidad, tiempos y seguridad”¹.

La preocupación que generan estos incrementos, va de la mano del deterioro de la capacidad adquisitiva a la que se enfrentan millones de hogares en Bogotá debido en parte al porcentaje que representa el gasto en transporte sobre sus ingresos. Un estudio realizado en la Universidad de los Andes denota dos factores fundamentales: primero, que el ritmo de crecimiento de las tarifas ha sido más acelerado que el crecimiento del salario mínimo, por ejemplo, entre el 2015 y 2018, el incremento real del salario mínimo fue del 3%, mientras que el de las tarifas fue del 9%; segundo, que “las zonas más desfavorecidas de Bogotá gastan entre el 16% y el 27% de sus ingresos mensuales en desplazamientos diarios”².

Al analizar los datos entregados por Transmilenio (2019) y tomando el caso hipotético de una persona se desplace exclusivamente de la casa al trabajo o de la casa al estudio, se obtiene que una persona puede gastar mensualmente en promedio, \$158.058 en transporte, lo que representa el 17% del salario mínimo mensual para 2019 (925.969 con subsidio de transporte).

Gastos mensuales promedio por concepto de transporte per cápita³

| | |
|--|---------|
| Escenario 1. Dos viajes en Transmilenio (2. c/u) | 138.012 |
| Escenario 2. 2 viajes zonales (1.598 c/u) y 2 viajes Transmilenio (2.226 c/u) | 237.088 |
| Escenario 3. 2 viajes zonales (1.598 c/u) | 99.076 |
| Promedio | 158.058 |

El escenario anterior se agrava sustancialmente si tenemos en cuenta varias consideraciones adicionales: en la actualidad cerca del 40% de las personas ocupadas en Bogotá recibe un salario mínimo o menos⁴; también muchos ciudadanos se ven obligados a utilizar otro tipo de transporte “no convencional” que entra a sumarse a los costos que deben asumir diariamente; se debe considerar, adicionalmente, que hay quienes deben hacer más de un desplazamiento en el día, que hay personas que vienen de otros municipios de la región, entre otras condiciones.

De hecho, los resultados preliminares de la Encuesta de Movilidad realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad en 2019, reafirman lo planteado anteriormente: “los viajes en transporte público son más costosos para las personas de estratos bajos debido a que incluyen el costo asociado a viajes más largos con etapas de alimentación y última milla”⁵.

¹ Oróstegui, Omar. (2019). Sube costo del pasaje en el transporte público... ¿y la calidad? Disponible en: <http://www.bogotacomovamos.org/blog/sube-coste-del-pasaje-en-el-transporte-publico-y-la-calidad/>

² Guzmán, Luis. (2018). Avances y retos del Sistema Integrado del Transporte Público de Bogotá.

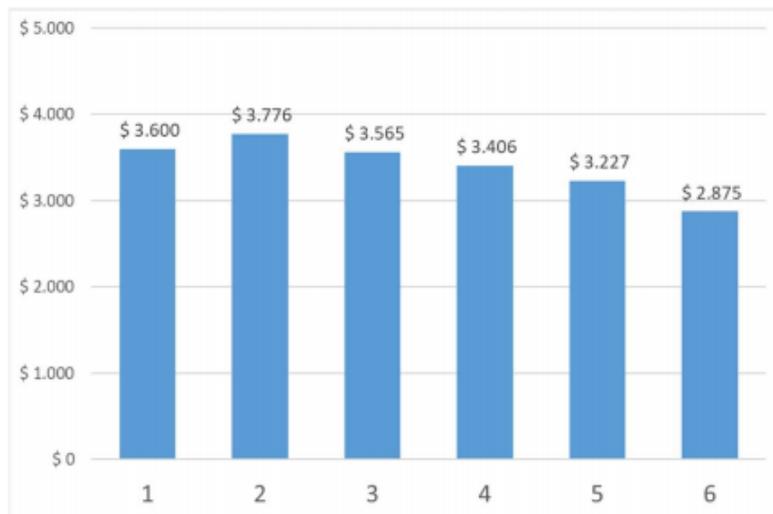
³ Elaboración propia con datos de: Secretaría General, Concejo de Bogotá. Respuesta Transmilenio. Proposición 146 de 2020.

⁴ Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del DANE de 2019, cálculo Secretaría Distrital de Desarrollo Económico

⁵ Secretaría de Movilidad. Resultados preliminares de la Encuesta de Movilidad Bogotá y municipios vecinos 2019.

Disponible en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019

Gasto per cápita en transporte público por estrato⁶



* Incluye SITP zonal, SITP provisional, TransMilenio, intermunicipal, alimentador y cable.

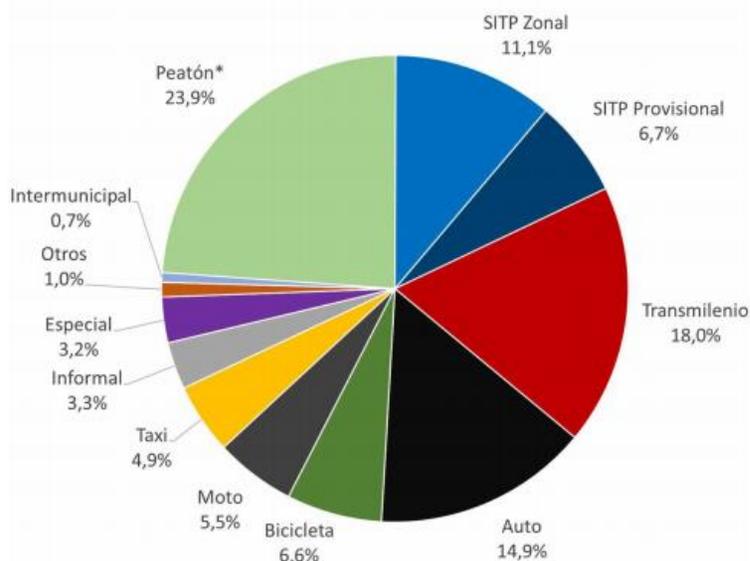
A pesar del incremento en las tarifas y del impacto que tiene para la economía de los ciudadanos, el aumento en la demanda de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Público (Troncal, Zonal, Alimentación) evidencia la necesidad que tienen los ciudadanos de hacer uso de este medio de transporte.

Como lo demuestran los resultados preliminares de la Encuesta de Movilidad 2019, del total de viajes diarios que se realizan en Bogotá (13.3 Millones), 4.6 Millones se realizan en transporte público; después de los viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos, Transmilenio tiene el porcentaje más alto de viajes diarios en Bogotá (18%), además, ocupa el primer lugar en la jerarquía del modo principal de viaje en la ciudad, seguido por el SITP Zonal, Alimentador y Provisional.

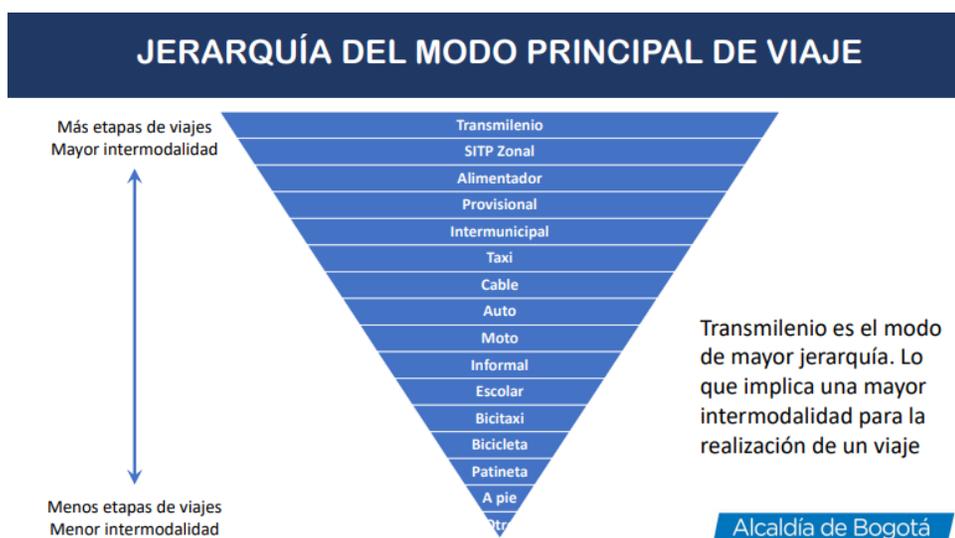
Distribución modal de Bogotá y Jerarquía del modo principal de viaje⁷

⁶ Secretaría de Movilidad. Resultados preliminares de la Encuesta de Movilidad Bogotá y municipios vecinos 2019. Disponible en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019

⁷ Secretaría de Movilidad. Resultados preliminares de la Encuesta de Movilidad Bogotá y municipios vecinos 2019. Disponible en: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019



* Viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos



Adicionalmente, parece haber una correlación entre la insatisfacción frente al servicio que presta el sistema y un estancamiento en la demanda. Lo ocurrido durante los últimos años dan cuenta de ello: además de registrarse reducciones en la demanda en años como 2017 y 2018, también se evidencian niveles muy bajos de satisfacción frente al transporte público, que según la Encuesta de Percepción Ciudadana son del 13% para Transmilenio y 25% para el SITP, lo cual da cuenta de la necesidad de trabajar en alternativas que lo vuelvan más asequible al tiempo que se implementan medidas que mejoren las condiciones y la calidad en la prestación del servicio.

**Evolucion de la demanda (entradas)
componentes SITP por año
(Millones)**

8

| Año | Troncal | Zonal | Alimentacion |
|------|---------|-------|--------------|
| 2001 | 116,6 | | |
| 2002 | 207,7 | | |
| 2003 | 230,2 | | |
| 2004 | 269,5 | | |
| 2005 | 299,7 | | |
| 2006 | 345,0 | | |
| 2007 | 375,5 | | 149,6 |
| 2008 | 409,4 | | 210,2 |
| 2009 | 438,1 | | 221,2 |
| 2010 | 463,1 | | 235,7 |
| 2011 | 485,2 | | 242,8 |
| 2012 | 501,1 | 0,8 | 243,1 |
| 2013 | 566,2 | 46,7 | 245,2 |
| 2014 | 630,8 | 225,9 | 258,3 |
| 2015 | 659,7 | 417,7 | 263,9 |
| 2016 | 701,2 | 513,2 | 298,1 |
| 2017 | 698,2 | 482,3 | 292,9 |
| 2018 | 681,4 | 450,2 | 290,2 |
| 2019 | 702,9 | 431,9 | 286,3 |

Entre muchos otros, la mezcla de estos dos factores: alzas en las tarifas y la necesidad de desplazarse en transporte público, han contribuido a que el fenómeno de evasión sea una de las preocupaciones más sentidas para la sostenibilidad financiera del sistema. Si bien se han otorgado subsidios y se han fijado tarifas diferenciales en los pasajes, este alivio no ha logrado contrarrestar este fenómeno porque, además, en muchos casos ha estado acompañado de una mala práctica con la reventa de pasajes, incluso en las mismas estaciones del sistema.

En total, se estableció un subsidio (para personas con discapacidad) y dos tarifas diferenciales (para adulto mayor y para personas con menor capacidad de pago SISBÉN). En el año 2019, el Distrito destinó \$74.617 millones para cubrir estos beneficios y, sólo en el mes de diciembre, 803.119 ciudadanos se vieron beneficiados por estas ayudas.

Subsidios en el Transporte Público⁹

| Subsidio y/o tarifa diferencial | Monto del Subsidio y Tarifa Diferencial | Beneficiarios mes dic 2019 | Recursos año 2019 destinados por la administración |
|---------------------------------|--|----------------------------|--|
| Discapacidad | 24.000 pesos mensuales | 88.827 | 25.712 millones de pesos |
| Adulto Mayor | 10% sobre el valor de tarifa plena – Hasta 3 viajes al mes | 326.100 | 11.106 millones de pesos |
| SISBÉN | 25% sobre el valor de tarifa plena – Hasta 3 viajes al mes | 388.192 | 37.799 millones de pesos |

⁸ Secretaría General, Concejo de Bogotá. Respuesta Transmilenio. Proposición 029 de 2020.

⁹ Elaboración propia con datos de: Secretaría General, Concejo de Bogotá. Respuesta Transmilenio. Proposición 029 de 2020.

El contrato interadministrativo 564 de 2017, entre Transmilenio y la Universidad Nacional, permitió adelantar el estudio de “Línea Base de Evasión para el Componente Troncal del Sistema”. El muestreo de este estudio se realizó entre los meses de octubre y noviembre de 2018 y arrojó que el porcentaje de evasión en el Componente Troncal es del 15.36%¹⁰ (de 100 pasajeros que utilizan el sistema, aproximadamente 15 evaden el pasaje). Así mismo, evidenció que el mayor porcentaje de evasión se presenta en los torniquetes (10.45%), seguido por otras entradas (4.91%). Estas cifras se traducen en casi 104 millones de colados al año y pérdidas por casi 222 mil millones anuales en el Sistema Troncal.

En cuanto al componente Zonal (servicios urbanos, complementarios, especiales y de alimentación), aún no se cuenta con línea base de evasión pues las metodologías e instrumentos de recolección de datos se entregaron en mayo del 2019 y su implementación se realizará en la actual administración.

Es así, como la sostenibilidad financiera del sistema sigue siendo una preocupación, pues a pesar de que el recaudo o ingresos del Sistema vienen en aumento, los costos del sistema siguen siendo superiores. Actualmente, los ingresos del Sistema provienen de la tarifa pagada por los usuarios y el déficit que se genera por los costos de la operación, es cubierto con recursos del Distrito a través de la Secretaría de Hacienda. En el año 2019, el déficit que presentó el Sistema fue de 892.295 millones de pesos.

Déficit del Sistema¹¹

| Valores en millones de | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Recaudo o ingresos del Sistema | \$ 1.2 | \$ 1.5 | \$ 1.9 | \$ 2.0 | \$ 2.1 | \$ 2.2 |
| Costos del Sistema | \$ 1.9 | \$ 2.3 | \$ 2.6 | \$ 2.6 | \$ 2.7 | \$ 3.1 |
| Déficit del Sistema | -\$ 6 | -\$ 7 | -\$ 6 | -\$ 5 | -\$ 5 | -\$ 8 |

Es en este contexto que el presente proyecto de acuerdo adquiere relevancia. Es necesario que la administración inicie un estudio de alternativas que realmente garanticen la sostenibilidad financiera del Sistema sin depender únicamente de las tarifas. Adicionalmente, ir trabajando en la reducción progresiva de las tarifas con miras a implementar “Tarifa Cero” en el Sistema, contribuirá a mejorar la capacidad adquisitiva de los bogotanos, las condiciones de vida de las familias, en especial las de menores ingresos, y en un futuro acabar con el fenómeno de la evasión que, además de afectar el patrimonio de la ciudad, está cobrando vidas.

Como bien lo afirma Darío Hidalgo, en una de sus columnas de opinión, una de las recomendaciones para mejorar, expandir, innovar, integrar y complementar el sistema de transporte público es la “generación de fuentes alternativas de pago, para reducir presión sobre tarifa al usuario. Aquí se recomienda insistir en temas como el cobro por congestión, cargos de estacionamiento [...] Es oportuno trabajar en medidas que desincentiven los viajes en carro y en moto, y apoyen el financiamiento del déficit del SITP”¹².

¹⁰ Secretaría General, Concejo de Bogotá. Respuesta Transmilenio. Proposición 146 de 2020.

¹¹ Secretaría General, Concejo de Bogotá. Respuesta Transmilenio. Proposición 146 de 2020.

¹² Hidalgo, Darío. Mejorar, expandir, innovar nuestro sistema de transporte. Disponible en:

<https://www.eltiempo.com/amp/opinion/columnistas/dario-hidalgo/mejorar-expandir-innovar-nuestro-sistema-de-transporte-dario-hidalgo-455206>

Al respecto, tanto el Gobierno Nacional en su Plan de Desarrollo, como la Financiera de Desarrollo Nacional en un estudio realizado en 2019, avanzaron en la identificación de estrategias de financiación y fuentes alternativas de pago a las que se puede recurrir además de las tarifas. La siguiente ilustración reúne algunas de estas fuentes de financiación identificadas por ambos actores nacionales.

Posibles fuentes de financiación identificadas¹³



Figura 26. Posibles fuentes de financiación identificadas. Fuente: elaboración de Despacio.org

Las opciones que brinda el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se encuentran en el artículo 92, en el que se determina que las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención y que entre otras fuentes, se encuentran los recursos propios territoriales, contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento fuera de vía, contribución por estacionamiento en zonas de uso público (en vía), áreas con restricción vehicular, cobros por contaminación y porcentaje del recaudo por concepto de multas de tránsito. (Ver Marco Normativo)

Adicionalmente, en el estudio de la Financiera de Desarrollo Nacional, se realiza "un dimensionamiento preliminar y un análisis de las fuentes potenciales que pueden contribuir a cubrir los déficits operativos y, en dado caso, las expansiones de la infraestructura operacional del Sistema"¹⁴ como se evidencia en el siguiente cuadro.

¹³ Financiera de Desarrollo Nacional (2019). Sistemas de Transporte público de Colombia: retos, oportunidades y estrategias de financiación. Página 52. Disponible en:

<https://www.fdn.com.co/sites/default/files/fdndocumento2019sistemasdetransportepublicodecolombia.pdf>

¹⁴ Financiera de Desarrollo Nacional (2019). Sistemas de Transporte público de Colombia: retos, oportunidades y estrategias de financiación. Página 57. Disponible en:

<https://www.fdn.com.co/sites/default/files/fdndocumento2019sistemasdetransportepublicodecolombia.pdf>

Tabla 8. Fuentes potenciales para Transporte Público en Bogotá.

Fuente: Estudio de Sostenibilidad SITP, Secretaría de Movilidad, 2016, y estimaciones propias

| FUENTE DE PAGO | POTENCIAL MILLONES POR AÑO | LEY / ACUERDO | APROBACIÓN | GESTIÓN DE RECAUDO | SUPUESTO |
|---|----------------------------|---------------|-------------|--------------------|---|
| Sobretasa Gasolina | 73.000 | Ley | Muy Difícil | Muy Fácil | +5% |
| Contribución garajes y estacionamientos | 100.000 | Acuerdo | Difícil | Difícil | Entre \$136-\$3.300 por hora |
| Cobro por Congestión | 80.000 | Acuerdo | Difícil | Difícil | (Steer Davies Gleave; Akiris; Posse Herrera Ruiz., 2014) |
| Peajes de Acceso | 27.500 | Acuerdo | Intermedia | Intermedia | 10% de Ingresos |
| Cobro por Contaminación | 386.000* | Ley | Muy Difícil | Fácil | Plan Decenal de Descontaminación (Secretaría Distrital de Ambiente, 2010) |
| | 433.511 | Acuerdo | Difícil | Muy Difícil | |
| Estacionamiento en vía | 80.000 | Acuerdo | Fácil | Difícil | Acuerdo ya fue aprobado, estudios en elaboración SDM |
| Cobro por circulación en pico y placa | 324.000 | Acuerdo | Fácil | Intermedia | Pago 3 millones por año, por 14% de carros (771.500) |
| Cobro Siniestralidad* | 1.320.000 | Ley | Muy Difícil | Fácil | Una Vida \$3.040 millones |

* No se encuentran contemplados en legislación actual, valorados de acuerdo con el costo estadístico de la vida

Esta es la oportunidad para que la Administración Distrital se ponga en sintonía con los estudios y con los avances que ha realizado el Gobierno Nacional en esta materia, se estudien las fuentes potenciales y se adopten las estrategias que permitan la reducción progresiva de tarifas hasta llegar a “Tarifa Cero” en la ciudad.

Casos Internacionales

Los siguientes ejemplos nos acercan a lo que es un modelo de “Tarifa Cero” o Sistemas de Transporte Público a bajo costo. Estas ciudades han buscado mecanismos para financiar sus sistemas vía impuestos, aportes empresariales para subsidiar el transporte, entre otros.

- *Agudos, Sao Pablo / Marica, Río de Janeiro / Porto Real, Río de Janeiro / Monte Carmelo, Minas Gerais*

Según un análisis realizado por Daniela Ponce de León Schiaffino y otros, denominado “Tarifa Zero uma reflexão sobre a proposta”, las medidas ‘Tarifa Cero’ fueron implementadas por diversas razones sociales, económicas, financieras y culturales. Por ejemplo, en Agudos, fue adoptado en 2003 con el fin de facilitar los desplazamientos de los trabajadores, estudiantes y habitantes de la ciudad.

Para el caso de Marica, se creó la Empresa Pública de Transportes -EPT-, buscando combatir el monopolio del transporte público y mejorar el transporte de sus habitantes. En Monte Carmelo el transporte público es financiado por la Alcaldía Municipal por medio de impuestos; inicialmente buscaba atender a la población estudiantil, pero terminó dando cobertura a toda la población.¹⁵ Desde 2014 se presta el servicio de transporte público gratuito, siendo la primera ciudad, con más de 100 mil habitantes en el Estado de Río de Janeiro, en hacerlo.¹⁶

¹⁵ Schiaffino, Daniela. Tarifa Zero uma reflexão sobre a proposta, Página 3. Disponible en http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/C088AE18-A9D3-4CCD-9A56-F54E04438370.pdf

¹⁶ *Ibid.* Página 6.

Por otro lado, Claudia Duarte Ribeiro en su documento “Formação Da Agenda Para O Transporte Público Gratuito: Uma Análise Do Município De Maricá” explica el impacto que ha tenido la discusión sobre Tarifa Cero en Brasil, que va desde mejoras en la calidad de vida, aumento en el comercio, mayor movilización de la población, incremento de la población en las ciudades que implementaron la medida, disminución en la congestión y mejoramiento en la calidad del aire.¹⁷

De hecho, se debe tener presente que en Brasil la discusión sobre la financiación de transporte público no es nueva. Desde 1989 en Sao Pablo, bajo la administración de Luiza Erudina, hubo un intento de subsidiar el transporte masivo por medio del impuesto predial y territorial urbano IPTU.¹⁸ En 2003, con la victoria de Lula en las elecciones de 2002, se creó el Ministerio de las Ciudades, y con él, se desarrolló el concepto de Movilidad Urbana. Así mismo, se aumentaron considerablemente las investigaciones que permitieron el desarrollo de políticas sobre los desafíos del desarrollo urbano. En este escenario, la discusión de la medida de tarifa cero ha tenido un gran impacto, pues se busca su implementación en varias ciudades del país.¹⁹

- *Tallin, Estonia*

Fue la primera capital europea en ofrecer transporte público gratuito y se dio luego de un plebiscito realizado en 2012. La política inició formalmente en 2013 con motivaciones sociales, económicas, ambientales y fiscales, buscando incentivar y aumentar la movilidad de los trabajadores que habitan en la periferia de la ciudad, además de estimular las actividades de comercio y consumo local. Esta medida motivó a la población para elegir esta ciudad como lugar de residencia y de esta manera, la ciudad aumentó las tasas de impuesto a la renta. Dentro de los resultados positivos se destaca el incremento cercano a los 13.000 habitantes nuevos, generando un ingreso de alrededor de los 13 millones de euros.²⁰

- *Hasselet, Bélgica*

Desde el 2014, en la ciudad de Hasselt, se estableció la gratuidad del sistema de transporte público para menores de 19 años y el restante de la población paga sesenta centavos de euro por viaje. Esta medida incrementó el número de pasajeros de 1.000 a 12.000 pasajeros diarios. El gráfico evidencia el crecimiento en el uso del transporte público una vez se implementó la medida en la ciudad.

Crecimiento en el uso de transporte público de pasajeros en 10 años en Hasselt²¹

¹⁷ Duarte, Claudia. Formação Da Agenda Para O Transporte Público Gratuito: Uma Análise Do Município De Maricá. Página 5. Disponible en <https://app.uff.br/riuff/bitstream/1/6764/1/TCC-%20FINAL-%20ClaudiaDuarte.pdf>

¹⁸ *Ibíd.* Página 8.

¹⁹ Duarte, Claudia. Formação Da Agenda Para O Transporte Público Gratuito: Uma Análise Do Município De Maricá. Páginas 8 - 9. Disponible en <https://app.uff.br/riuff/bitstream/1/6764/1/TCC-%20FINAL-%20ClaudiaDuarte.pdf>

²⁰ Schiaffino, Daniela. Tarifa Zero uma reflexão sobre a proposta, Página 4. Disponible en http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/C088AE18-A9D3-4CCD-9A56-F54E04438370.pdf

²¹ Schiaffino, Daniela. Tarifa Zero uma reflexão sobre a proposta, Página 5. Disponible en http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/C088AE18-A9D3-4CCD-9A56-F54E04438370.pdf

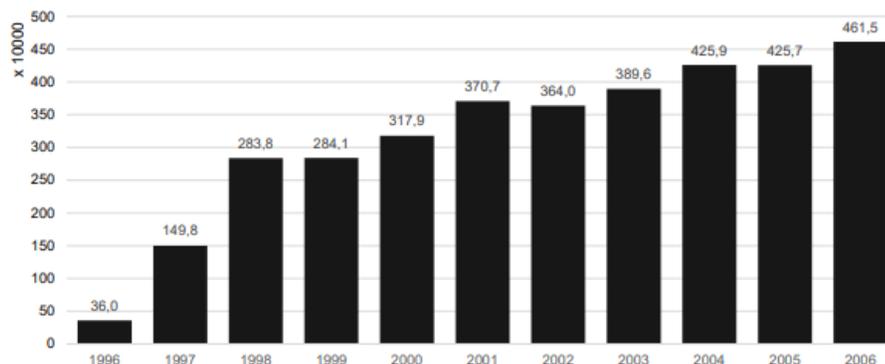


Gráfico 1: Crescimento do uso do transporte público de passageiros em 10 anos em Hasselt.

Fonte: elaboração do autor a partir do TarifaZero.org

- *Luxemburgo*

El Primer Ministro Xavier Bettel anunció en 2019 la implementación de la medida en todo el país como un incentivo para que la población utilice más el transporte público. El país cuenta con un parque automotor bastante elevado (cerca de 7 vehículos por cada 10 habitantes) por lo que la medida busca reducir el impacto ambiental.²²

- *Viena, Austria*

Esta ciudad, aunque no ha implementado “Tarifa Cero” en su red multimodal, sí financia alrededor del 45% de los costos operativos y es un ejemplo de cómo trabajar progresivamente en la disminución de las tarifas.

“Las tarifas del transporte público (€ 480 millones por año) cubren cerca del 55% de los costos operativos de la red multimodal. El 45 por ciento restante viene de un impuesto a empleadores, similar al ‘versement’ francés (cerca de € 100 por empleado por año, generando € 70 millones al año), y del recaudo por tarifas de parqueo en vía y de garajes de propiedad de la ciudad (cerca de € 100 millones por año). Estos ingresos solo pueden usarse en transporte público, sitios de integración, sitios de parqueo y bicicletas.

La política tarifaria tiene un fuerte enfoque en asequibilidad. Las tarifas en Viena siempre han estado por debajo de ciudades pares en Europa; aun así, las autoridades siguen reduciendo el costo de los pases anuales y mensuales. En 2012, el pase anual para viajes ilimitados se redujo en 20 por ciento; y el pase mensual, en 10 por ciento. También tienen descuentos para adultos mayores y estudiantes. Estas reducciones tarifarias también han contribuido a mejoras en la demanda: la participación modal subió de 36 a 39 por ciento después del aumento de descuentos”²³.

Además de la voluntad que han tenido las administraciones de esta ciudad, Viena recibe un apoyo financiero significativo del Gobierno Federal en varios aspectos: inversiones del metro, capital para

²² La Vanguardia. Luxemburgo, primer país europeo con transporte público gratuito. Disponible en <https://www.lavanguardia.com/internacional/20181207/453412758974/luxemburgo-primer-pais-europeo-transporte-publico-gratuito.html>.

²³ Hidalgo, Darío. ¿Cómo mejorar el transporte público?: el ejemplo de Viena. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario-hidalgo/como-mejorar-el-transporte-publico-el-ejemplo-de-viena-dario-hidalgo-263486>

el tren regional, la totalidad en uno de los subsidios otorgados, el costo de transporte de los estudiantes y aprendices y todos los costos administrativos de la autoridad regional de transporte. Adicionalmente, recibe, el doble del promedio de Austria, en transferencias de rentas generales del nivel federal, todo esto, sustentado por ser la capital y centro de gobierno, cultural y económico del país.²⁴

III. MARCO JURÍDICO

• Constitución Política de Colombia

Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

(...)

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

(...)

Artículo 322. Bogotá, Capital de la República y del departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.

Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.

Con base en las normas generales que establezca la ley, el concejo a iniciativa del alcalde, dividirá el territorio distrital en localidades, de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, y hará el correspondiente reparto de competencias y funciones administrativas.

²⁴ íbid.

A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.

(...)

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

(...)

Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

- **Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022**

Pacto por el Transporte y la logística para la competitividad y la integración regional. Sección D: Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

En infraestructura de transporte se han logrado importantes avances, gracias al esfuerzo realizado por el Gobierno Nacional por construir un nuevo activo financiero de infraestructura de clase mundial, basado en un marco normativo e institucional sólido, en un contrato de concesión estandarizado y bancable, y en contratos de crédito con estándares internacionales de financiación de proyectos (project finance). Sin embargo, y a pesar de lo que esto significó para la superación de la brecha en infraestructura de transporte, se requieren inversiones en los siguientes frentes:

(...)

- Transporte público colectivo y masivo de pasajeros: la mayoría de los sistemas de transporte en el país tienen un creciente déficit en infraestructura y en operación. Esto ha sacrificado la calidad en la prestación del servicio e incrementado tarifas, por lo cual los usuarios buscan medios alternativos (motorización y alternativas ilegales), y, como consecuencia, se ha puesto en riesgo la sostenibilidad operativa, económica, financiera y ambiental de los sistemas, lo cual es agravado por el uso intensivo de automóviles, motocicletas, sumado a la ilegalidad. (p. 617)

(...)

Los entes territoriales deben contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, para lo cual pueden definir y establecer fuentes de pago alternativas a las tarifas a los usuarios de transporte público. (Negrilla fuera del texto)

Entre otros, se relacionan los siguientes:

- Contribución por el servicio de estacionamientos fuera de vía.
- Contribución por estacionamiento en zonas de uso público (en vía).
- Cobros por congestión.
- Cobros por contaminación.
- Peajes urbanos.
- Multas.
- Valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de gestión y captura del valor del suelo, derecho real de superficie, cobro o aportes por edificabilidad adicional, entre otros.
- Publicidad.
- Arrendamiento de espacios en infraestructura asociada con el sistema.

Si bien las entidades territoriales han realizado esfuerzos por estructurar fuentes alternativas de pago, se han presentado retos, debido a que en algunos casos existe dificultad para la gestión del cobro o por la impopularidad de las medidas.

Es necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales (presupuesto público, peajes o tarifas) para viabilizar este tipo de proyectos. La ausencia de dichas fuentes de pago que apalanquen los proyectos dificulta cerrar la brecha actual y futura del sector transporte. (p. 620)

(...)

Objetivos y Estrategias.

Fuentes de pago alternativas para el sector transporte:

(...)

- Se implementarán programas de proyectos demostrativos para el uso de fuentes de financiación o fuentes de pago alternativas. El Gobierno nacional analizará las mejores prácticas en obra pública y esquemas de asociación público privada que permitan optimizar los costos de financiación y gestión de riesgos. MinTransporte estructurará un programa de proyectos de transporte, tanto de índole nacional como subnacional, en el cual se seleccionen aquellos que tienen un alto potencial para ser fondeados con fuentes de pago alternativas. *El Gobierno nacional apoyará a los entes territoriales que implementen programas piloto de cargos a la propiedad o a los usuarios, u otros mecanismos, mediante asistencia técnica, legal o financiera, durante el proceso de planeación, implementación y seguimiento. De igual forma, en el evento de presentarse reprogramación de recursos de cofinanciación nacional, se priorizarán aquellos que estén en proceso de implementar estos programas piloto que apuntan a la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte, por medio del uso concreto de fuentes de pago alternativas.* (p. 620) (Cursiva fuera del texto)

- **Ley 1955 de 2019: “Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022”**

Artículo 2. Parte integral de esta Ley. El documento denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, elaborado por el Gobierno Nacional con la participación del Consejo Superior de la Judicatura y del Consejo Nacional de Planeación, y construido desde

los territorios, con las modificaciones realizadas en el trámite legislativo, es parte integral del Plan Nacional de Desarrollo, y se incorpora a la presente Ley como un anexo.

Artículo 97. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

“Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.
2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento.
4. Infraestructura nueva para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía

o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

6. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.
7. Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.
8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Artículo 98. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

Artículo 14. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

- **Ley 336 de 1996: “Estatuto General del Transporte”**

Artículo 5. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo [...].

(...)

Artículo 29. En su condición rectora y orientadora del Sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

Artículo 30. De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los Tratados, Acuerdos, Convenios, Conferencias o Prácticas Internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular.

- **Ley 105 de 1993: “Disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”**

Artículo 2. Principios. Literal b. De la intervención del estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

- **Decreto Distrital 309 de 2009 “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”**

(...)

Artículo 15. Principios para la Democratización. Para hacer efectivo el mandato de democratización establecido en el Plan Maestro de Movilidad y demás normas concordantes, se establecen los siguientes principios para la implementación del SITP:

(...)

3. Propiciar la inclusión del mayor número posible de conductores y demás actores actuales del sector de transporte urbano colectivo en el nuevo sistema, sin afectar las finalidades básicas del proceso de licitación, principalmente en cuanto a la contratación de la mejor propuesta para la operación de los servicios, tendiente a generar la menor tarifa posible a los usuarios.

(...)

Artículo 20. Tarifa Técnica y Tarifa al Usuario. Se define la Tarifa Técnica del SITP como aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

Se define la Tarifa al Usuario del SITP como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

Artículo 21. Principios para la determinación de la Tarifa del SITP. Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:

21.1. Costeabilidad: El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.

21.2. Equilibrio: La tarifa técnica del SITP reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema.

21.3. Sostenibilidad: El diseño tarifario garantizará la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo, obedeciendo los principios de costeabilidad y equilibrio antes enunciados. En todo caso, el modelo financiero del SITP deberá remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.

21.4. Integración: El diseño tarifario del SITP integrará los costos de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C., y estará abierto a su integración con sistemas de transporte de pasajeros intermunicipales.

21.5. Tarifas para poblaciones específicas: El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Artículo 22. Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.

Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.

IV. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

La Constitución Política de Colombia en su Artículo 313, numeral 1, establece que corresponde a los concejos reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. Así mismo, el Decreto Ley 1421 de 1993 en su Artículo 12, numeral 1, estipula que corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la Ley, dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a su cargo.

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo anterior y en cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se aclara que el presente proyecto de acuerdo no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no establece nuevas fuentes de pago ni el mecanismo por el cual se implementará la “Tarifa Cero” en Bogotá. El alcance del presente proyecto de acuerdo se limita a conminar a la Administración Distrital a adoptar estrategias para la reducción progresiva de tarifas con miras a implementar ‘tarifa cero’.

Firmas

H.C CARLOS FERNANDO GALÁN
Autor

H.C JUAN JAVIER BAENA
Autor

H.C MARISOL GÓMEZ GIRALDO
Autor

PROYECTO DE ACUERDO N° 085 DE 2020

PRIMER DEBATE

“POR EL CUAL SE ADOPTAN ESTRATEGIAS PARA LA REDUCCIÓN PROGRESIVA DE TARIFAS CON MIRAS A IMPLEMENTAR “TARIFA CERO” EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (TRONCAL Y ZONAL) EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D. C.,

**En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,
ACUERDA:**

ARTÍCULO 1. La Administración Distrital, en cabeza de las Secretarías de Hacienda y Movilidad, adoptará estrategias orientadas a realizar una reducción anual y progresiva de tarifas en el Sistema Integrado de Transporte Público (Troncal y zonal), con miras a implementar “Tarifa Cero”, y garantizando su sostenibilidad financiera.

PARÁGRAFO 1. Las estrategias definidas por la Administración Distrital deberán establecer fuentes alternativas, distintas al cobro de tarifas y a los ingresos tributarios vigentes al momento de la promulgación del presente acuerdo.

ARTÍCULO 2. La Administración Distrital deberá hacer públicas las fuentes alternativas de financiación, en un plazo máximo de un año posterior a la promulgación del presente acuerdo. Así mismo, buscará su refrendación a través de mecanismos de participación ciudadana.

PARÁGRAFO. Posterior a la refrendación, la Administración Distrital deberá presentar, ante el Concejo de Bogotá, el conjunto de alternativas de financiación para su aprobación.

ARTICULO 3: Una vez aprobadas las alternativas de financiación, la Administración contará con 90 días calendario para presentar un plan anualizado de reducción de tarifas con proyección a 2030.

ARTÍCULO 4. La Administración Distrital establecerá como plazo máximo el 2030 para implementar “Tarifa Cero” en el Sistema Integrado de Transporte Público.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS