

DECRETO N° 557 (29 de diciembre de 2021)

“Por medio del cual se dictan medidas para continuar con el proceso de implantación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, para su entrada en operación total, y se dictan otras disposiciones.”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política dispone que 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.

Que el artículo 24 superior establece el derecho fundamental a circular libremente por el territorio nacional, en este sentido, la Corte Constitucional en la sentencia C-468 de 2011, reconoció que *“(…) el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse (…)*”.

Que el artículo 365 de la Constitución Política determina que:

“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. (…)”.

Que el literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan 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”* establece como uno de

los principios rectores del transporte la intervención del Estado en la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el literal c) del numeral 1 del artículo 3 ibídem prevé que el transporte público se rige por el principio de acceso al transporte, el cual implica *“Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo”*.

Que el numeral 5 del artículo 3 ejusdem, establece que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que en ese mismo sentido, el artículo 3 de la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”* establece que corresponde a las autoridades competentes velar por el cumplimiento de las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio de transporte público, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que el artículo 4 ídem dispone:

“Artículo 4º-El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares”.

Que el artículo 5 ibídem dispone que el transporte público es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios.

Que el artículo 8 ejusdem, señala que las autoridades competentes *“Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. (…)*”.

Que de acuerdo con el artículo 18 de esa misma Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Que el artículo 20 *ibídem* faculta a las autoridades de transporte para expedir permisos especiales y transitorios que garanticen la prestación del servicio público:

“ARTÍCULO 20.- La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso”.

Que el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”* estableció que los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles, y que el Gobierno Nacional en ningún caso podrá realizar transferencias para cubrir costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

Que el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, dispone 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, con el fin de contribuir a su sostenibilidad, 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.

Que de conformidad con lo dispuesto en los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Alcalde Mayor tiene atribuciones para hacer cumplir la Constitución y la ley; dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del Distrito; y ejercer la potestad reglamentaria expidiendo la normativa necesaria para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.

Que el Decreto Nacional 1079 de 2015 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”* en el artículo 2.2.1.2.1.1.1, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.1, dispone que los alcaldes o en los que estos deleguen tal atribución, son las autoridades competentes en el servicio público de transporte masivo de pasajeros.

Que los artículos 2.2.1.2.1.1.2 y 2.2.1.2.1.1.3 disponen que además de la habilitación para la prestación del servicio, las autoridades mencionadas ejercerán las funciones de vigilancia y control, obedeciendo los criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte.

Que de conformidad con lo establecido en la Resolución 266 de 1999, expedida por el Ministerio de Transporte, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, *“Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones”*, la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de transporte para el servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros en el Distrito Capital.

Que el artículo 2 del Acuerdo Distrital 4 de 1999 *“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 Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. y se dictan otras disposiciones”*, modificado por el artículo 90 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, establece que hace parte del objeto de TRANSMILENIO 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 y, de conformidad con el numeral 7 del artículo 3 *ídem*, debe colaborar con la Secretaría de Movilidad y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio en la ciudad.

Que el Concejo de Bogotá, expidió el Acuerdo Distrital 4 de 1999, y en su artículo 7, autorizó al Alcalde Mayor para reglamentar y destinar los recursos necesarios para la creación del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital –Fondo Cuenta, *“(…) el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las*

empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A.”.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo Distrital 4 de 1999, la Administración Distrital expidió el Decreto 542 de 1999 *“Por el cual se crea y organiza el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital”*, modificado por el Decreto Distrital 227 de 2009, mediante el cual se estableció que el Fondo Cuenta se financiará con los recursos que se destinen presupuestalmente para cumplir los fines previstos en el artículo 7 del Acuerdo 4 de 1999.

Que en el marco de la estrategia diseñada por la Administración Distrital para la reorganización del transporte público colectivo en Bogotá, se expidió el Decreto Distrital 115 de 2003 *“Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital”*, en el que se establecieron medidas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte público en la ciudad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, como la reducción de la capacidad transportadora de las empresas en función de las necesidades de movilización, y en consecuencia, también se adoptaron medidas para la reorganización de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Que como parte de estas últimas medidas, el artículo 20 ídem, estableció el Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, el cual *“(…) define el número de vehículos que cada empresa transportadora debe retirar de circulación de la ciudad de Bogotá D.C. por cada vehículo que tenga vinculado para cumplir la capacidad transportadora autorizada, racionalizando los equipos de acuerdo con la demanda”*.

Que en esa misma línea, el artículo 25 ibídem dispuso incluir en la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros el *Factor de Calidad del Servicio*, componente destinado a la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, el cual es recibido directamente por las empresas al recaudar la tarifa por la utilización de los servicios de transporte, para ser administrado mediante gestión fiduciaria.

Que mediante el artículo 3 del Decreto Distrital 259 de 2003 y la Resolución 392 de 2003 *“Por la cual se fija*

el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación”, modificada por la Resolución 497 de 2005, de la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte, se adoptaron medidas para garantizar el recaudo del Factor de Calidad del Servicio.

Que en sentencia de 26 de abril de 2007, proferida dentro de la acción de nulidad 25000 2324 000 2003 00834 02, el Consejo de Estado reafirmó que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de Transporte en el Distrito Capital y tiene la competencia legal y reglamentaria para dictar los criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital:

“(…) se deduce sin ninguna duda que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de transporte en el Distrito Capital y que en este ámbito territorial no tiene otra autoridad que le sea superior, luego está investido de las facultades que las disposiciones reseñadas le atribuyen a esas autoridades. Por tanto, sí tiene competencia legal y reglamentaria para dictar el decreto acusado en cuanto hace a su objeto general, esto es, establecer criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital, pues ese objeto encierra organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar, políticas y condiciones para la prestación del referido servicio público, del cual, como se dijo es su autoridad competente en dicho ente territorial, y todo ello con sujeción a la ley y al reglamento que profiera el Gobierno nacional y, en particular, el Ministerio de Transporte, como la autoridad nacional de la actividad transportadora en nuestro país.

De modo que el alcance general de la competencia del Alcalde Mayor respecto del transporte público colectivo en el Distrito Capital comprende la de organizar la correspondiente actividad, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para asegurar su efectiva, eficiente, segura y adecuada prestación, dándole énfasis o prelación a los sistemas masivos del mismo y, consecuentemente, ejercer su inspección, vigilancia y control”.

Que adicionalmente, en dicha decisión judicial se estableció que el *“Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio”* y la normativa que lo desarrolla se vincula a dos

finés básicos: *“racionalizar el uso de los medios o del equipo rodante del servicio público colectivo en el Distrito Capital y, simultáneamente, impulsar el aumento de la calidad del servicio, aspectos de los cuales hace parte la eficiencia”*.

Que en ese sentido, en la providencia se explicó que los permisos en materia de transporte son esencialmente revocables y su concesión no da lugar al reconocimiento de derecho alguno, pues se trata de simples habilitaciones:

“(…) además de existir siempre la posibilidad que de acuerdo a la ley y el reglamento un permiso de los comentados pierda vigencia por razones sobrevinientes a su otorgamiento, de lo expuesto también se deduce que esa situación puede darse independientemente de la vida útil que la ley le reconoce a los vehículos objeto de esos permisos, pues de ninguna forma cabe interpretar de ese reconocimiento que éstos son otorgados por un mínimo de 20 años, y menos en sentido de inmodificables. (...).

El permiso se refiere a la prestación del servicio en una determinada ruta o zona de operación, con determinados horarios o frecuencias de despacho y con vehículos de determinadas características, mientras que la vida útil es el término durante el cual puede ser utilizado el vehículo para prestar el servicio y cuyo vencimiento no afecta la ruta, ya que ésta debe seguir siendo atendida por otros vehículos que estén dentro de su vida útil; mientras que la extinción de la ruta significa la pérdida del derecho que tenía su titular para desarrollar su actividad transportadora en la misma.

(...)

(...) el decreto está acorde con esas disposiciones invocadas como violadas, tal como se ha puesto de presente, pues en cuanto a las condiciones de los permisos se refiere, lo que se señala es precisamente la extinción o modificación de éstos en virtud de los cambios en esas condiciones que conduzcan a lo uno o a lo otro, amén de que se prevé que sean esas condiciones atinentes a la demanda y a las necesidades insatisfechas del movilización las que determinen su permanencia o retiro del Ordenamiento Jurídico, por lo cual el decreto no hace más que dar aplicación a las citadas normas en lo que se refiere a ese punto”.

Que en cumplimiento de sus funciones, el 21 de febrero de 2007 la Secretaría Distrital de Movilidad expidió un nuevo Reglamento del fideicomiso Fondo

para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo. Sus más recientes ajustes se efectuaron mediante la Resolución 410 de 2019, modificada por la Resolución 259 de 2020, con el fin de garantizar la implantación e implementación total del SITP.

Que en la cláusula primera del Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, este se define como *“(…) un patrimonio autónomo administrado por la FIDUCIARIA LÍDER en los términos del presente REGLAMENTO, integrado por la totalidad de los recursos derivados del FACTOR DE CALIDAD que en cada momento se encuentren formando parte de los FIDEICOMISOS constituidos en virtud de los contratos de fiducia celebrados por LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE con las FIDUCIARIAS ACREDITADAS”*, y en la cláusula 30 se establecen los eventos para la terminación de la fiducia y la liquidación del fideicomiso.

Que en las cláusulas 22 y 24 ídem se estableció que el fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio adquirirá los vehículos que sean aprobados por el Comité de Verificación, el cual con ese fin analiza la información relacionada en la tabla de elegibilidad y verifica que se cumplan con los criterios de selección previstos en el reglamento.

Que en igual forma, para llevar a cabo el encargo fiduciario de que trata el artículo 26 del Decreto Distrital 115 de 2003, entre el 19 de noviembre de 2003 y el 26 de septiembre del 2007 se celebraron los contratos de fiducia por parte de las empresas de transporte con las fiduciarias acreditadas, con la siguiente finalidad:

“CLÁUSULA 2.- OBJETO: El presente Contrato tiene por objeto celebrar entre las partes el negocio jurídico en virtud del cual, el Fideicomitente transfiere a la Fiduciaria a título de fiducia mercantil los Bienes Fideicomitados para: (i) que la Fiduciaria constituya el patrimonio autónomo “Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio”, con los recursos que por concepto del Factor para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio recaude el Fideicomitente y los Fideicomitentes Adherentes; y (ii) que la Fiduciaria agote los procedimientos que se requieran para el cumplimiento y certificación del Índice de Reducción de la Sobreoferta que corresponda al Fideicomitente y a los Fideicomitentes Adherentes, todo ello en los términos y condiciones establecidas en el presente Contrato y en el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio el cual será expedido por la STT.”

Que en cuanto a la duración de ese mandato, en la cláusula 24 se establece lo siguiente:

“CLÁUSULA 24.- DURACIÓN: El presente Contrato tendrá un término de duración de seis (6) años contados a partir de la suscripción del mismo, o hasta que se agoten los recursos del Fondo, y terminará por el vencimiento de su término, el cumplimiento de las obligaciones o por cualquiera de las siguientes circunstancias:

24.1 Las previstas en el artículo 1240 del Código de Comercio.

24.2 Por la renuncia de la Fiduciaria, cuando se den las causales del artículo 1232 del Código de Comercio.

24.3 Por pérdida de la acreditación o de la autorización de la Fiduciaria, según lo estipulado en la Oferta de Gestión Fiduciaria.

24.4 Por la liquidación voluntaria u obligatoria del Fideicomitente.

24.5 Por el no pago de la Remuneración Fiduciaria.

PARÁGRAFO PRIMERO: Al término del plazo del Contrato, siempre y cuando no existan recursos en el mismo se liquidará sin que la liquidación implique en ningún caso la devolución y/o entrega física de vehículos que se encuentren en procesos de Desintegración Física Total cuando para ellos haya vencido su vida útil.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En caso de renuncia, la Fiduciaria permanecerá con la administración de los recursos hasta tanto haga entrega de los mismos a otra sociedad fiduciaria escogida por la STT.

PARÁGRAFO TERCERO: Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de terminación, la Fiduciaria presentará una rendición final de cuentas de conformidad con la Circular Externa 007 de 1996 de la Superintendencia Bancaria, entendiéndose que si dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a su presentación no se formulan observaciones, o diez (10) días hábiles después de haberse presentado las explicaciones solicitadas, ésta se entenderá aprobada y se dará por terminada satisfactoriamente la liquidación y, en consecuencia, el vínculo contractual que se generó con este Contrato.”

Que mediante el Decreto Distrital 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para

Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones” la acción pública se orientó “(...) a lograr un transporte urbano regional integrado, eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible, en operación sobre una red jerarquizada y a regular el tráfico en función de los modos de transporte que la utilicen, incluido el ordenamiento de estacionamientos, con el fin de corregir los problemas presentes de movilidad”, para lo cual en el artículo 12 estableció que el sistema de transporte público de la ciudad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público -SITP.

Que en ese sentido, el artículo 13 ídem define el SITP como un sistema de transporte público de pasajeros que “(...) comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema”.

Que en el artículo 17 ídem se estableció “(...) la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas”.

Que en el Documento Técnico de Soporte del Decreto Distrital 319 de 2006, el cual hace parte integral del Plan Maestro de Movilidad, se establecieron los lineamientos para la integración del sistema¹.

Que en cumplimiento de lo previsto en el Plan Maestro de Movilidad, en el año 2006, el extinto Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT) suscribió el contrato de consultoría 227 de 2006, con el fin de realizar el diseño técnico legal y financiero del sistema integrado de transporte público para la ciudad de Bogotá D.C. Se trata de los estudios previos para la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, los cuales plantearon la conformación de trece zonas de operación y un esquema de recaudo, que deberían funcionar bajo la noción de sistema, con un esquema de operación unificado.

¹ Plan Maestro de Movilidad. Documento Técnico de Soporte “Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., que incluye ordenamiento de estacionamientos”. Componente 08 Transporte Público V8. Pág. 8-109 a 8-110. En: Secretaría Distrital de Movilidad. Plan Maestro de Movilidad Vigente [En línea:] https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/28-04-2020/08-transporte_publico_v8.pdf (última consulta: noviembre 8 de 2021).

Que mediante el artículo 1 del 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”* se adoptó el SITP como Sistema de Transporte Público Distrital, y en su parágrafo se previó que la integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciaría con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo.

Que el artículo 6 ídem, estableció que la integración sería gradual y estaría orientada por los principios de progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad.

Que en atención a esa finalidad, el artículo 9 ídem, dispuso que *“(…) En el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la Autoridad de Tránsito y Transporte adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación del SITP, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía”*.

Que en ese sentido, el artículo 10 ejusdem estableció que a partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderían vigencia los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo y podría acudir a las distintas herramientas previstas en la normativa, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio:

“Artículo 10°.- Vigencia de los permisos de operación: *A partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.*

Parágrafo.- Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP. *A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría*

Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.”

Que en el artículo 19 ejusdem, se fijaron cuatro etapas o fases de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP a saber: preparación, implantación gradual, operación integrada e integración con los modos férreos.

Que para la operación de las trece zonas señaladas en los estudios previos de la estructuración del SITP, TRANSMILENIO S.A. adelantó la licitación pública TMSA-LP-04 de 2009, la cual finalizó con la adjudicación de dichas zonas a nueve empresas.

Que en cumplimiento de la normativa vigente, orientada por los principios de racionalización en la sobreoferta y democratización del SITP, en el pliego de condiciones de la licitación se estableció que los proponentes adjudicatarios o concesionarios deberán *“(…) incorporar el 100% de los vehículos de transporte público colectivo actual que le correspondan de acuerdo con lo previsto en el anexo técnico”*.

Que mediante el Decreto Distrital 156 de 2011 *“Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones”* se inició la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, estableciendo que ésta finalizará con la entrada en operación total del sistema.

Que en línea con lo anterior, se expidió el Decreto Distrital 547 de 2011 *“Por el cual se dictan medidas para la migración de equipos del transporte colectivo al transporte masivo y se dictan otras disposiciones”*, mediante el cual se estableció que la Secretaría Distrital de Movilidad definiría las condiciones de migración hacia el transporte masivo y aquellas medidas necesarias para garantizar la continuidad y cobertura del servicio de transporte en la ciudad.

Que la implementación del SITP comenzó en julio del año 2012, con la entrada en funcionamiento de la troncal fase III del Sistema TransMilenio, continuando con la entrada paulatina del componente zonal, a partir

del mes de septiembre de esa anualidad. Durante esta etapa se presentaron diferentes dificultades propias de su magnitud y complejidad, como el bajo nivel de avance en el proceso de desintegración de vehículos de dicho sistema, la falta de entrega de los vehículos del transporte público colectivo (TPC) para su operación en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y la intervención de varias empresas operadoras por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, entre otras.

Que debido a las anteriores situaciones, en el artículo 49 del Acuerdo Distrital 575 de 2014 *“Por el cual se expide el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2015 y se dictan otras disposiciones”*, se asignaron recursos al Fondo Cuenta para acelerar la implementación del SITP *“(…) para que dicho Fondo cumpla con los fines planteados en el Acuerdo 04 de 1999 y el Decreto 309 de 2009, así como para adquirir la cesión de los derechos económicos de los propietarios de Transporte Público Colectivo en el SITP”*.

Que por ello se expidió el Decreto Distrital 580 de 2014 *“Por el cual se dictan medidas orientadas a la consolidación de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., en su etapa de integración del transporte público colectivo al transporte masivo”*, con el fin de mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte en la ciudad, y disminuir el costo de implementación que venía asumiendo el presupuesto distrital.

Que en ese sentido, en aplicación del presupuesto autorizado mediante el Acuerdo Distrital 575 de 2014 exclusivamente para la vigencia fiscal 2015, se dispuso que los recursos del Fondo Cuenta se utilizaran para ceder en favor del Distrito Capital los derechos económicos de propietarios vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP y los correspondientes mecanismos para recuperar esos recursos.

Que frente a la recuperación de recursos, el artículo 5 de este Decreto 580 de 2014 dispuso:

“ARTÍCULO 5°. RECUPERACIÓN DE LOS RECURSOS. El Distrito hará efectivos los derechos económicos cedidos a su favor, una vez sea exigible el cumplimiento de las obligaciones contractuales adquiridas por los operadores del SITP con los propietarios, conforme con lo previsto en los contratos de concesión y los contratos suscritos con los propietarios.

En el caso de las empresas intervenidas o que se intervengan por la Superintendencia de Puertos y Transporte, el momento en que se inicia el pago de los derechos económicos, cedidos al Distrito Capital, será el previsto en el Plan de Mejoramiento y Recuperación, avalado por la Superintendencia de Puertos y Transporte.”

Que en aplicación de esta disposición, en los otrosíes estructurales del 29 de mayo de 2019 se acordó que los derechos económicos cedidos al Distrito Capital serán exigibles a los concesionarios a través del descuento de la remuneración a partir del 3 de enero de 2022, de acuerdo con lo acordado en el parágrafo tercero de la cláusula octava de los Otrosíes de mayo de 2019:

“PARÁGRAFO TERCERO. Los vehículos adquiridos por el Fondo Cuenta del Distrito que pertenecen al Anexo Técnico del CONCESIONARIO serán tenidos en cuenta como parte del cumplimiento del Anexo Técnico del CONCESIONARIO. Por consiguiente, teniendo en cuenta el contenido del Decreto 580 de 2014, el CONCESIONARIO reconoce con la firma del Otrosí que los derechos cedidos a favor del Distrito serán exigibles y deberán ser pagados al Distrito a partir del 3 de enero de 2022.”

Que respecto del concesionario ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S., el cual entró en proceso de reorganización empresarial, la recuperación de recursos de la aplicación del Decreto Distrital 580 de 2014 se prevé que sea al final de la concesión, es decir, en el año 2036, como se previó en el acuerdo de reorganización confirmado por la Superintendencia de Sociedades en el marco del expediente 87584.

Que mediante el Decreto Distrital 444 de 2014 *“Por medio del cual se toman medidas para el ordenamiento del tránsito de los vehículos de transporte público colectivo en las vías públicas del Distrito Capital, durante su etapa de transición al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP”*, se restringió la circulación de vehículos de transporte público colectivo, en dos dígitos, conforme al último número de la placa respectiva, durante todo el día, de lunes a sábado, en atención a la sobreoferta en la flota de vehículos que prestan el servicio de transporte público colectivo, la cual debe ser controlada para mejorar la operación del servicio, de tal manera que la restricción para la circulación de los vehículos que prestan este servicio no desmejorara la prestación del servicio.

Que de acuerdo con las dinámicas del desmonte del SITP Provisional, se aprecia la reducción de la flota para la prestación del servicio transporte público de

pasajeros de más de 500 vehículos, lo cual equivale a un 28% aproximadamente, por lo que mantener la referida medida de restricción a la circulación impactaría de manera negativa la prestación del servicio para los usuarios de transporte público de la ciudad, disminuyendo las frecuencias y generando problemas en la operación y en el servicio.

Que por esa razón, aunado a que el 31 de diciembre de 2021 vence el permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del SITP, el Comité de Transición del Sistema Integrado de Transporte público -SITP, creado mediante la Resolución 108 de 2011 de la Secretaría Distrital de Movilidad, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 3 y 4 del Decreto Distrital 444 de 2014, en sesión de 27 de octubre de 2021 recomendó la eliminación de la medida de pico y placa por congestión a los vehículos que prestan este servicio.

Que en atención a que la transición al SITP estaba tomando más tiempo del estimado, con el fin de facilitar la adecuada y oportuna finalización de esta etapa, mediante el Decreto Distrital 190 de 2015 *“Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones”* la Administración Distrital anunció la finalización de la etapa de transición del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo al SITP y definió los lineamientos para su adecuada culminación, como la terminación de todos los permisos temporales otorgados para operar las rutas del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Que por ese motivo, para garantizar la prestación del servicio público de transporte urbano, en el artículo 3 ibídem se dispuso lo concerniente al otorgamiento de los permisos especiales transitorios de que trata el parágrafo del artículo 10 del Decreto distrital 309 de 2009:

“ARTÍCULO 3. Permiso especial y transitorio. La Secretaría Distrital de Movilidad otorgará un permiso de operación especial y transitorio, para servir las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., bajo un esquema que garantice la continuidad en la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital, en condiciones de calidad, seguridad, accesibilidad y complementariedad con el SITP.”

Que en el artículo 4 ídem se dispuso que las condiciones de operación bajo esos permisos serían fijadas por TRANSMILENIO S.A.:

“ARTÍCULO 4. Condiciones de operación. El servicio de transporte que se preste a través del permiso de operación especial y transitorio definido en el artículo tres (3) del presente Decreto, será planeado, gestionado y controlado por TRANSMILENIO S.A., para lo cual expedirá el respectivo reglamento operativo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio.”

Que para dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto Distrital de 190 de 2015, TRANSMILENIO S.A. expidió la Resolución 347 de 2015 *“Por medio de la cual se adopta el reglamento de operación en el marco del Decreto 190 de 2015 ‘Por el cual se definen los lineamientos para la finalización de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP, establecida mediante Decreto 156 de 2011 y se dictan otras disposiciones’”* del cual se destaca que la operación en el esquema provisional está subordinada a las directrices, normas y políticas básicas establecidas en ese reglamento:

“En el marco de la puesta a punto de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y de lo establecido en el Decreto 190 de 2015, se hace necesario generar un esquema de operación provisional en el cual, parte de los buses de transporte público colectivo que no se ha vinculado con empresas operadoras del SITP, operen atendiendo los lineamientos establecidos por TRANSMILENIO S.A.

Conforme lo anterior, se trata de un esquema basado en la operación de rutas Provisionales que permiten garantizar cobertura en la prestación del servicio de transporte en toda la ciudad, así como su complementariedad con el SITP.

Por tratarse de un esquema provisional que permite la consolidación del SITP, las rutas provisionales podrán ser reemplazadas y/o modificadas, para posteriormente ser prestadas por los concesionarios del SITP de conformidad con los contratos de concesión.

TRANSMILENIO S.A. debe entonces ejercer la supervisión y control de las Rutas Provisionales SITP, cuya operación estará subordinada al presente reglamento y al obligatorio cumplimiento del mismo por parte de las empresas prestadoras del servicio, reglamento en el que se determinan los lineamientos y condiciones operativas mínimas requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte en este esquema, incluyendo los aspectos básicos, las directrices y las políticas generales que deben

ser consideradas para mantener unos niveles de servicio acordes con el esquema de operación del SITP.”

Que por ese motivo, mediante la Resolución 518 de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad, como autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en uso de la facultad establecida en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, en el artículo 1 otorgó permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del SITP a las empresas de transporte que manifestaron su interés en prestar el servicio, que se acogían al cumplimiento del reglamento operativo anteriormente citado y que podían operar bajo las condiciones establecidas en este y en el Decreto 190 de 2015, por un periodo de dos (2) meses, contados a partir de la fecha de inicio de la operación; y en el artículo 3 enfatizó en el deber de colaboración que se deriva de esa autorización:

“ARTÍCULO 3. Deber de colaboración frente a la culminación de la etapa de transición del transporte público colectivo al SITP. *Las empresas de transporte público colectivo, autorizadas mediante el presente acto administrativo, deberán garantizar la adecuada y continua prestación del servicio, para facilitar la finalización oportuna de la etapa de transición del servicio de transporte público colectivo al SITP, el respeto a la normatividad que rige el servicio público esencial del transporte y, en especial, la derivada de la aplicación de la normativa contenida en los siguiente actos administrativos: el Decreto Distrital 309 de 2009, el Decreto Distrital 156 de 2011, el Decreto Distrital 190 de 2015 y en la Resolución 347 de 2015, expedida por TRANSMILENIO S.A. y sus modificaciones.*

El incumplimiento de alguna de las condiciones y/o requisitos establecidos en el reglamento operativo de las rutas provisionales del SITP, adoptado mediante Resolución 347 de 2015, por parte de alguna de las empresas de transporte público colectivo, faculta a la Secretaría Distrital de Movilidad para finalizar anticipadamente el permiso especial otorgado en este acto administrativo a la empresa que incumplió, previo requerimiento por parte del Ente Gestor, el cual deberá haber agotado el debido proceso establecido en la Resolución 347 de 2015.”

Que en igual sentido, en el artículo 4 ibídem dejó expresa la facultad que le asiste a la Administración de finalizar anticipadamente estos permisos por la entrada en operación de los nuevos servicios del SITP:

“ARTÍCULO 4. Finalización anticipada del permiso de operación. *Las rutas serán*

modificadas y/o reemplazadas gradualmente por los servicios que operarán los concesionarios del SITP, por lo cual, la finalización del permiso de operación de las rutas provisionales puede producirse antes de cumplido el plazo establecido en el artículo primero de la presente Resolución y sólo requerirá para tal efecto, de una comunicación enviada por la Secretaría Distrital de Movilidad a la empresa prestadora del servicio que tiene asignada la ruta, en la cual se informará la fecha en que dicha finalización debe producirse.”

Que teniendo en cuenta el artículo 4 del Decreto 190 de 2015, TRANSMILENIO S.A., solicitó a la Secretaría Distrital de Movilidad modificar la vigencia de este permiso de operación especial y transitorio en varias ocasiones.

Que en virtud de ello, y en su condición de autoridad de transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad ha emitido las siguientes resoluciones modificando la temporalidad de los permisos de operación especial de la siguiente forma, hasta el 15 de noviembre de 2015 mediante la Resolución 652 de 2015; hasta el 14 de marzo de 2016 mediante la Resolución 945 de 2015; hasta el 14 de junio de 2016 mediante la resolución 156 de 2016; hasta el 14 de septiembre de 2016 mediante la Resolución 214 de 2016; hasta el 14 de marzo de 2017 mediante la Resolución 260 de 2016; hasta el 14 de junio de 2017 mediante la Resolución 046 de 2017; hasta el 14 de septiembre de 2017 mediante la Resolución 098 de 2017; hasta el 14 de septiembre de 2018 mediante la Resolución 156 de 2017; hasta el 14 de septiembre de 2018 mediante la Resolución 049 de 2018; hasta el 14 de septiembre de 2019 mediante la Resolución 180 de 2018; y finalmente hasta el 31 de diciembre de 2021 mediante la Resolución 381 de 2019.

Que la modificación de dicho plazo ha sido sustentada principalmente por el Ente Gestor en la problemática generada frente a la implementación del sistema, por el incumplimiento total y posterior entrada en liquidación de los concesionarios Coobús S.A.S., Egobús S.A.S. y Tranzit S.A.S., y la necesidad de garantizar la continuidad del servicio de transporte público en la ciudad a la par que se adoptan las medidas necesarias para la adecuada y oportuna terminación de la etapa de transición del TPC al SITP.

Que al respecto, se tiene que las sociedades Coobús S.A.S. y Egobús S.A.S., fueron inicialmente intervenidas por la entonces Superintendencia de Puertos y Transporte, con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte en el marco de los contratos de concesión, pero luego, por la configuración de las causales previstas en el artículo

218 del Código de Comercio y como consecuencia del incumplimiento total de esos contratos de concesión, la Superintendencia de Sociedades ordenó iniciar los procesos de liquidación judicial, los cuales actualmente se encuentran terminados, comoquiera que las providencias de adjudicación de bienes se encuentran ejecutoriadas.

Que en el caso de la sociedad Tranzit S.A.S., aunque esta inicialmente solicitó entrar en proceso de reorganización, mediante Auto No. 400-005399 de 27 de junio de 2019, la Superintendencia de Sociedades decretó la terminación de este procedimiento y ordenó la apertura de liquidación por adjudicación con la celebración del acuerdo de adjudicación de los bienes de la sociedad. Actualmente, el trámite se encuentra en proceso de inventario para adjudicación de bienes por parte del agente liquidador y posterior convocatoria a audiencia de acuerdo de adjudicación.

Que la entrada en liquidación de la sociedad Tranzit S.A.S, dio lugar a la terminación anticipada y unilateral por parte de TRANSMILENIO S.A. del contrato de concesión que le fue adjudicado a Tranzit S.A.S.

Que a lo anterior se sumó la pandemia por Coronavirus SARS-Cov-2 (COVID-19), en razón de la cual se expidió el Decreto Distrital 073 de 2021 *“Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”*, que en su artículo 7, dispuso como medida para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia, que mientras se mantengan las medidas de restricción de ocupación en los sistemas de transporte público decretadas por el Gobierno Nacional, el valor correspondiente al factor de calidad incluido en la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros se destine a cubrir los costos operativos de los propietarios de los vehículos vinculados a las empresas de transporte que se encuentren prestando el servicio.

Que el 31 de mayo de 2021 se expidió el Decreto Nacional 580 de 2021 *“Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID – 19, y el mantenimiento del orden público, se decreta el aislamiento selectivo con distanciamiento individual responsable y la reactivación económica segura”*, lo que hizo necesario establecer las normas de autocuidado y actualizar el protocolo general de bioseguridad, para que fuera implementado y adoptado por todas las personas actividades económicas, sociales, culturales y todos los sectores de la administración, a fin de propiciar el retorno gradual y progresivo a todas las actividades.

Que en consecuencia, el 3 de junio de 2021 entró en

vigencia de la Resolución 777 de 2021 *“Por medio de la cual se definen los criterios y condiciones para el desarrollo de las actividades económicas, sociales y del Estado y se adopta el protocolo de bioseguridad para la ejecución de estas”*, mediante la cual quedaron derogadas las Resoluciones 666, 677 y 1537 de 2020.

Que en el artículo 4 de la citada Resolución 777 de 2021, modificada por el artículo 1 de la Resolución 1687 de 2021, se establecieron los criterios y condiciones para el desarrollo de las actividades, supeditando la actividad del transporte público al porcentaje de ocupación de las Unidad de Cuidados Intensivos –UCI:

“Artículo 4. Criterios y condiciones para el desarrollo de las actividades económicas, sociales y del Estado. El desarrollo de todas las actividades económicas, sociales y del Estado se realizará por ciclos, de acuerdo con los siguientes criterios:

(...)

Parágrafo 1: Si la ocupación de camas UCI de un departamento es mayor al 85%, el transporte público de ese departamento deberá operar con un aforo de máximo el 70%. El aforo podrá aumentarse por encima del 70% si la ocupación de camas UCI es inferior al 85%.”

Que en respuesta a la solicitud de la Secretaría de Movilidad sobre el nivel de ocupación de las camas unidad de cuidados intensivos del Distrito, mediante oficio 2021EE77311 del 19 de agosto de 2021, la Secretaría Distrital de Salud informó que para el 18 de agosto de 2021, el porcentaje de ocupación de camas UCI asignadas para COVID-19 era de 51,4% y que el porcentaje total de ocupación de camas UCI era de 62,4%.

Que según los datos reportados por la Secretaría Distrital de Salud en la plataforma distrital de datos abiertos de Bogotá sobre ocupación unidades de cuidado intensivo por los casos con diagnóstico presuntivo o confirmado de COVID-19 en Bogotá, al 23 de noviembre de 2021 la ocupación de camas UCI se mantiene por debajo del 85%, por lo que en estos momentos se puede operar con una capacidad mayor al 70%².

2 Para el 23 de noviembre de 2021 el porcentaje de ocupación de camas UCI asignadas para COVID-19 era 46.8% y el porcentaje total de ocupación de camas UCI era de 66.1%. Secretaría Distrital de Salud. *Ocupación Unidades de Cuidado Intensivo (UCI) COVID-19 en Bogotá -Ocupación UCIS COVID-19*. Fecha de corte: 22/11/2021 10:45 A.M. En: Plataforma Distrital de Datos Abiertos de Bogotá. [En línea:] <https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/enfermedades-trasmisibles/ocupacion-ucis/> (última consulta: 23 de noviembre de 2021).

Que dado que el objeto del recaudo del factor de calidad es la racionalización de la oferta y, de acuerdo con las proyecciones de Transmilenio S.A. dada la implementación total del SITP y la eliminación del transporte público colectivo para el 31 de diciembre de 2021, se pierde el soporte para el cobro por concepto de Factor de Calidad para dicha racionalización, por lo que procede la eliminación de este componente de la tarifa.

Que como consecuencia de la racionalización de la oferta, conforme se recomienda en el Documento Técnico de Soporte, el cual hace parte integral del presente acto administrativo, también es procedente eliminar la medida de restricción impuesta mediante el Decreto Distrital 444 de 2014 y derogar el artículo 6 del Decreto 073 de 2021 con el que esta fue suspendida.

Que la eliminación del factor de calidad, no implicará la disminución de las tarifas fijadas en el Decreto Distrital 074 de 2020 *“Por medio del cual se establecen las tarifas de Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C., se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 505 de 2016 y se dictan otras disposiciones”* pues es necesario que los valores que ingresaban por ese concepto sean destinados al cubrimiento de los costos operativos en que incurran los prestadores de ese servicio, hasta que se desmonte el esquema total del SITP Provisional.

Que como quiera que se informó que ya se adquirió la totalidad de los vehículos aprobados en el Comité de verificación y no se tienen reclamaciones ni solicitudes pendientes por resolver, procede la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio -FMCS con sus respectivos patrimonios autónomos.

Que en relación con la liquidación del FMCS se encontró, por una parte, que a la fecha está en curso el proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo No. 2060 que adelanta la Contraloría Distrital en contra de 13 empresas del antiguo TPC, las cuales adeudan al FMCS dineros no transferidos por concepto de factor de calidad.

Que por el estado de estas obligaciones es posible no se alcancen a pagar antes de la liquidación del FMCS, motivo por el cual, en el caso de existir saldos o cuentas por cobrar en el marco de la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS, lo procedente es que estos recursos sean depositados en la Secretaría Distrital de Hacienda donde deberán tener una destinación con la misma finalidad para la que fueron recaudados.

Que a la par del manejo de la pandemia, las autoridades distritales han venido dando cumplimiento a las funciones que les fueron asignadas en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, en especial las encaminadas a la implantación total del sistema.

Que en ese sentido, con el fin de garantizar la correcta migración del TPC al SITP y la continuidad en la prestación del servicio público de transporte, mediante el artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 *“Por el cual se adopta El Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 “Bogotá Mejor Para Todos”*”, el Concejo de Bogotá autorizó a la Administración Distrital para asumir en favor de los propietarios vinculados a contratos de concesión terminados anticipadamente, las obligaciones de renta o compraventa de vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público:

“Artículo 78. Sostenibilidad, cobertura y garantía de prestación del servicio de transporte público masivo

Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte público derivado de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, se autoriza al Gobierno Distrital para poder asumir las obligaciones de renta o compraventa de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público, en favor de los propietarios de vehículos del Transporte Público Colectivo. Para tal fin, se podrán destinar recursos del presupuesto general del Distrito, o de otras fuentes de financiación, y se podrán canalizar, entre otros, a través del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital.

Lo anterior, previa reglamentación que expida el Gobierno Distrital, restringiendo los beneficiarios de estos pagos exclusivamente a los propietarios de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público que entreguen o hubieren entregado al Sistema Integrado de Transporte Público sus vehículos que tengan origen en el Transporte Público Colectivo”.

Que mediante el Decreto Distrital 351 de 2017 *“Por medio del cual se reglamenta el artículo 78 del Acuerdo Distrital No. 645 de 2016 y se dictan otras disposiciones”* se establecieron las condiciones bajo las cuales el Distrito Capital ejerce dicha autorización dada por el Concejo Distrital. Esta normativa fue modificada mediante el Decreto Distrital 068 de 2019,

con el fin de atender el hecho sobreviniente de que varias sociedades concesionarias del SITP entraron en proceso de reorganización.

Que como resultado de la aplicación de esta normativa y las medidas que han sido adoptadas por el Ente Gestor, de acuerdo con las proyecciones realizadas por TRANSMILENIO S.A., y conforme se detalla en el Documento Técnico de Soporte que hace parte integral de este decreto, al 31 de diciembre de 2021 serán retiradas la totalidad de las rutas que operan el esquema SITP Provisional.

Que la totalidad de vehículos del TPC debía migrar al SITP. Para ello, los concesionarios del SITP deben acreditar los vehículos provenientes del TPC que les correspondan, de conformidad con lo establecido en el Anexo Técnico de los contratos de concesión.

Que, adicionalmente, aquellos vehículos provenientes del TPC vinculados a concesiones no vigentes, están siendo cubiertos por el artículo 78 del Acuerdo 645 de 2016, reglamentado por el Decreto 351 de 2017, modificado por el Decreto 068 de 2019.

Que existe un grupo de vehículos que no serán cobijados por los contratos de concesión como tampoco por el artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016, reglamentado por el Decreto 351 de 2017 porque no se vincularon al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, pero que fueron incluidos en el anexo técnico de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004 de 2009.

Que por lo anterior, con base en la autorización dada por el Concejo de Bogotá mediante el artículo 7 del Acuerdo Distrital 4 de 1999 para que la Administración Distrital adelante todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A. por los concesionarios, y dado que actualmente existe un esquema para atender los vehículos vinculados al Sistema, se requiere adoptar un procedimiento que permita la incorporación de los vehículos no vinculados, de tal forma que sea posible la terminación del proceso de desintegración.

Que teniendo en cuenta que, como se detalla en el Documento Técnico de Soporte, el fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio no puede seguir adquiriendo vehículos provenientes del Transporte Público Colectivo porque el monto de los recursos obrantes impide la apertura de nuevos procesos de postulación, por lo que operó la condición para que proceda su liquidación; se hace necesario que estos vehículos no vinculados con

concesionarios del SITP sean adquiridos a través del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, como lo dispone el artículo 7 del Acuerdo Distrital 004 de 1999.

Que mediante radicado 2017EE94483 el Director Jurídico de la Secretaría Distrital de Hacienda se pronunció frente a la destinación de los recursos del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros -Fondo Cuenta que no estén comprometidos para financiar las actividades e intervenciones relacionadas con la organización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación del transporte masivo:

“(...) con cargo a los recursos no comprometidos del citado Fondo Cuenta se pueden realizar los siguientes gastos:

- 1. Adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio.*
- 2. Hacer la dotación de parqueaderos.*
- 3. Señalización.*
- 4. La financiación de las actividades e intervenciones relacionadas con la organización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A.*
- 5. Adicionalmente, se debe priorizar para los gastos previstos en el artículo 25 del Decreto 309 de 2009.*

En la ejecución efectiva de dichos gastos se podrán asumir los gastos necesarios de funcionamiento (administrativos y operativos), cumpliendo en cada caso con las premisas del Principio Presupuestal de Programación Integral, así como las obligaciones accesorias y derivadas.

Para este efecto, se deberá tener en cuenta el alcance y la integralidad del gasto así como los criterios de razonabilidad y proporcionalidad para elegir los gastos conexos de funcionamiento a financiar, observando que las exigencias técnicas y administrativas los demanden como necesarios para su ejecución y operación.

De ejecutarse efectivamente según lo expresado, no podría entenderse como una destinación

diferente a la prevista en el artículo 7 del Acuerdo 4 de 1999.”

Que con esa finalidad, TRANSMILENIO S.A. mediante el oficio 2021-EE-14994, el cual fue radicado en la Secretaría de Movilidad el 9 de septiembre de 2021 bajo el número 20216121529632, remitió el *Estudio Técnico y Financiero de Requerimiento de Recursos Desmante TPC-Provisional*, en el que se presenta la necesidad de recursos para el desmante del TPC -SITP Provisional en la ciudad de Bogotá, el cual se considera adecuado por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que en atención a lo anterior, mediante oficio STPU 20212216431621, la Secretaría Distrital de Movilidad como administrador del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda, incluir dentro del presupuesto para la vigencia 2022 para el Fondo Cuenta, recursos presupuestales con el fin de adquirir los vehículos del antiguo TPC (SITP Provisional) que no han migrado al SITP porque no se vincularon.

Que dichos recursos hacen parte del Decreto Distrital 518 de 2021 “Por el cual se expide el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022 y se dictan otras disposiciones”.

Que a través del memorando DIM 20212100190693, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad estableció los valores y las condiciones mediante las cuales se procederá a adquirir los vehículos no vinculados del Sistema.

Que en línea con lo anterior, como se detalla en el Documento Técnico de Soporte, los concesionarios del SITP adeudan al Distrito Capital cincuenta y cuatro mil ciento once millones ochocientos setenta y siete mil setecientos ochenta y nueve pesos (\$54.111.877.789), por concepto de cesión de derechos económicos de rentas y ventas de propietarios, derivados de los Decretos Distritales 580 de 2014, 351 de 2017 y 068 de 2019, los cuales deberán pagar en favor del Distrito de conformidad con lo previsto en los Contratos de Concesión de Fase III.

Que, en ese sentido, también es necesario viabilizar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de los Concesionarios del SITP, teniendo en cuenta las condiciones establecidas en los otrosíes suscritos el 29 de mayo de 2019 respecto al cumplimiento del Anexo Técnico y las Proformas 6B, acorde con

el principio de sostenibilidad, de conformidad con el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019.

Que para financiar dichas modificaciones contractuales, el CONFIS Distrital en sesión No. 07 celebrada el 16 de mayo de 2019, otorgó aval fiscal a las necesidades de recursos externos que se requerían para la modificación de los contratos del SITP y para soportar el Decreto Distrital 383 de 2019 “*Por medio del cual se regula el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá*” por medio del cual se regula el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención a la Demanda del Sistema Integrado de Transporte público de Bogotá -FET, en desarrollo de lo establecido en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

Que en el artículo 2 del referido Decreto distrital 383 de 2019 se estableció que “*El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- de Bogotá, D.C., en los términos del artículo 97 de la ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione mediante la provisión de recursos financieros para cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario*”.

Que por tanto, al existir conexión teleológica es procedente utilizar el Fondo de Estabilización Tarifaria de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -FET para efectuar los flujos financieros que se requieran para dar cumplimiento a lo acordado en los otrosíes de 2019 respecto al cumplimiento del Anexo Técnico y las Proformas 6B, para lo cual TRANSMILENIO S.A. dará cuenta de la gestión a la Secretaría Distrital de Movilidad, en su condición de administradora.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto Distrital 542 de 1999, la liquidación del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital procede cuando se extingan las obligaciones contraídas en cumplimiento de su objeto o cuando la Administración Distrital así lo decida mediante Decreto.

Que el Decreto Distrital 542 de 1999, modificado por el Decreto Distrital 227 de 2009, asigna a la Secretaría Distrital de Movilidad, la facultad de ordenar y ejecutar los gastos e inversiones del “*Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de pasajeros en el Distrito Capital*”.

Que por cuanto el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –FET canaliza

recursos destinados al mejoramiento de la calidad del servicio, es procedente que en el caso de existir excedentes en el marco de la liquidación del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, estos sean depositados en el FET para ese fin, por la conexión finalística.

Que en virtud de lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, mediante el artículo 89 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 *“Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 ‘Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI’”* se dieron lineamientos para la sostenibilidad del SITP:

“Artículo 89. Sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-. El Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- deberá ser sostenible en los aspectos técnicos y fiscales, basado en la calidad en la prestación del servicio. La Administración Distrital habilitará otras fuentes de financiación que sumadas a las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, para lo cual el Gobierno Distrital establecerá los parámetros que garanticen la efectiva implementación y priorización de los subsidios autorizados y tarifas diferenciales adoptadas por el Concejo Distrital, siempre y cuando se cuente con una fuente presupuestal para la respectiva vigencia fiscal.”

Que en atención a esta normativa serán destinados al FET, como recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los pagos establecidos en los otrosíes suscritos el 29 de mayo de 2019, que se causen a partir de marzo de 2022, como fuente de ingreso sin gasto asociado.

Que el referido Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024, contempla la integración del SITP como una estrategia a consolidar en la agenda pública. Es así como en el artículo 9 se estableció el Propósito 4 *“Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, multimodal, incluyente y sostenible”* para lo cual se prevé la formulación de *“(…) estrategias y proyectos para mejorar la experiencia de los tiempos de desplazamiento en Bogotá – Región, teniendo un sistema de transporte masivo multimodal, regional, sostenible, limpio y que cumple con todos los parámetros en materia de bioseguridad (…)”*.

Que en línea con lo anterior, en el artículo 12 ídem se

trazó como unas de las metas el *“Aumentar en 20% la oferta de transporte público del SITP”* y *“Disminuir en un 10% el tiempo promedio en minutos, de acceso al Transporte Público”*.

Que igualmente, en el marco del *“Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática”* se estableció la meta de *“Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire”* la cual está relacionada con el SITP.

Que en el artículo 15 ídem se definieron los programas del Plan Distrital de Desarrollo, entre los que se destaca el Programa 49, encaminado a aumentar la confiabilidad del servicio y la oferta de transporte del SITP:

“Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (...)”.

Que por todo lo anterior, se hace necesario adoptar medidas que permitan continuar con el proceso de implementación del SITP, que dará lugar a la fase de operación integrada, y garantizar la eficiente prestación del servicio de transporte público.

■ En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto. Adoptar las medidas requeridas para continuar con el proceso de implantación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, para su entrada en operación total, con el fin de garantizar la operación integrada del Sistema y la adecuada disposición de los recursos que se han destinado y recaudado con ese objetivo, en aras de lograr la eficiente prestación del servicio de transporte

público, dando prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Artículo 2. Finalización de la operación del SITP Provisional. Con el vencimiento del permiso de operación especial y transitorio de las rutas del SITP Provisional, otorgado por la Secretaría Distrital de Movilidad mediante Resolución 518 de 2015, modificada por la Resolución 381 de 2019, se dará por terminada la prestación del servicio de transporte público en el esquema del SITP Provisional.

TÍTULO II DISPOSICIONES SOBRE EL FIDEICOMISO FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO - FMCS Y SUS PATRIMONIOS AUTÓNOMOS

CAPÍTULO I SOBRE EL FACTOR DE CALIDAD DEL SERVICIO PARA LA COMPRA DE VEHÍCULOS EN LA TARIFA

Artículo 3. Eliminación del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos. Eliminar de la tarifa del servicio público colectivo de pasajeros, el componente correspondiente al factor de calidad del servicio en materia operativa de que trata el artículo 25 del Decreto Distrital 115 de 2003.

Parágrafo. La eliminación del factor de calidad de la tarifa del usuario no implica una disminución de las tarifas establecidas por la Administración Distrital. Estos recursos se destinarán a cubrir los costos operativos de los propietarios de los vehículos vinculados a las empresas de transporte autorizadas para la prestación del servicio del SITP Provisional hasta el desmonte de este esquema.

CAPÍTULO II SOBRE EL FIDEICOMISO FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO Y SUS PATRIMONIOS AUTÓNOMOS

Artículo 4. Terminación y liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio. El cese de la obligación de recaudar los recursos por concepto de factor de calidad del servicio para la compra de vehículos, conforme se establece en el artículo 3 de este Decreto, dará lugar a que proceda la terminación del encargo fiduciario de que trata el artículo 26 del Decreto Distrital 115 de 2003, y por tanto a la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio -FMCS con sus respectivos patrimonios autónomos, en armonía con lo establecido en el cláusula 30 del Reglamento del fondo.

Parágrafo 1. Para la terminación del encargo fiduciario de que trata el artículo 26 del Decreto Distrital 115 de 2003 y la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio y sus patrimonios autónomos se aplicará lo establecido en el contrato fiduciario en su cláusula 24 y lo establecido en la Resolución 410 de 2019 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad en la cláusula 30.

Parágrafo 2. En caso de existir saldos o cuentas por cobrar en el marco de la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS, estos recursos serán depositados en la Secretaría Distrital de Hacienda, donde deberán tener una destinación con la misma finalidad para la que fueron recaudados.

Parágrafo 3. Para lograr la recuperación efectiva de los recursos adeudados al fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio por concepto de Factor de calidad, se dará aplicación a lo establecido en los artículos 1 y 2 de la Ley 1066 de 2006.

TÍTULO III DISPOSICIONES SOBRE EL FONDO CUENTA DE REORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

CAPÍTULO I MEDIDAS PARA ASUMIR UN DESEMBOLSO A FAVOR DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS NO VINCULADOS AL SITP

Artículo 5. Desembolso a favor de propietarios de vehículos no vinculados al SITP. Con el fin de garantizar la desintegración del 100% de los vehículos de transporte público colectivo incluidos en el anexo técnico de la Licitación Pública No. TMSA-LP-004 de 2009, el Distrito Capital, a través de TRANSMILENIO S.A. efectuará un desembolso a favor de los propietarios de los vehículos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Que hagan parte de la base de datos de vehículos no vinculados al SITP administrada por TRANSMILENIO S.A. porque fueron incluidos en el anexo técnico de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009 o porque el Comité de Transición recomendó su inclusión.
2. Que no se hayan vinculado, con ocasión de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009, a proponentes que hayan resultado adjudicatarios de dicha licitación.

3. Que no les sea aplicable el artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 ni los Decretos Distritales 351 de 2017 y 068 de 2019.
4. Que no hayan recibido el pago total por concepto de la venta o renta por parte de concesionarios del SITP, del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital o del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

Para efectos del presente decreto, se entenderá por pago total el recibido por parte del propietario por la totalidad de la contraprestación por el concesionario del SITP o el Distrito a través de sus Fondos.

5. Que no tengan relación con ningún concesionario vigente, es decir, que a 31 de diciembre de 2021, fecha límite para dar cumplimiento a la obligación de Anexo Técnico, no debían ser presentados por los concesionarios ante TRANSMILENIO S.A. para efectos de la verificación del cumplimiento de esa obligación, bien fuera mediante equivalencia financiera o como vehículos desintegrados o vinculados a la operación del SITP.

Parágrafo 1. De conformidad con lo anterior, vencida la fecha límite para acreditar la obligación pendiente del Anexo Técnico de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009 por parte de los concesionarios del SITP, TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad depurarán la base de vehículos del SITP y la remitirán al Comité de Transición, para que, con base en las recomendaciones que este imparta, integren el listado de vehículos cuyos propietarios serían beneficiarios del desembolso de que trata el presente Decreto.

Parágrafo 2. Los beneficiarios que se acojan al presente Decreto deberán realizar la desintegración del vehículo y la cancelación de la matrícula, obligación que deberá ser cumplida previamente al desembolso.

Parágrafo 3. La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. elaborarán el reglamento operativo para dar cumplimiento a las obligaciones asumidas por el Distrito Capital, el cual deberá ser expedido en un término máximo de 30 días calendario, contado a partir de la fecha de publicación del presente decreto.

Artículo 6. Fuente de financiación. La fuente de financiación para la adquisición de que trata el artículo anterior serán los recursos del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo, creado mediante el artículo 1 del Decreto Distrital 542

de 1999, que se asignen y entreguen en la vigencia fiscal de 2022.

Parágrafo 1. Para dar cumplimiento a la medida dispuesta en el artículo 5 del presente decreto, TRANSMILENIO S.A. podrá abrir cuentas bancarias para manejar los recursos, a través de un medio idóneo que garantice la transparencia y control en la ejecución de los mismos, o podrá hacer uso de la cuenta de destinación específica con la que actualmente da cumplimiento a las medidas adoptadas en el Decreto Distrital 068 de 2019.

Parágrafo 2. Las cuentas referidas en el parágrafo anterior se cerrarán cuando se extingan las obligaciones contraídas en cumplimiento de su objeto o por imposibilidad en su cumplimiento, de acuerdo con lo definido por TRANSMILENIO S.A.

CAPÍTULO II

LINEAMIENTOS PARA EL DESEMBOLSO A FAVOR DE PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS NO VINCULADOS AL SITP

Artículo 7. Condiciones de pago de los vehículos. El desembolso a cargo del Distrito, conforme se dispone en el artículo 5 de este Decreto, se regirá por el valor del vehículo que según el modelo y tipología se encuentra contenido en la “Tabla de Valores” anexa y se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P = VV \times \left[\frac{FF - FFO}{FF - FI} + IC \right]$$

Donde:

VV = Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)

FFO = Fecha final de la operación del SITP Provisional (establecida en Resolución 381 de 2019 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad)

FI = Fecha inicial de la primera concesión del SITP (29/09/2012)

FF = Fecha Final de la primera concesión del SITP (28/09/2036)

IC = Incentivo, que tomará el valor de cero punto quince (0.15) si el propietario postula su vehículo dentro de los plazos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A.

Parágrafo. La aplicación de las disposiciones contenidas en el presente artículo están condicionadas a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Distrito para la vigencia 2022.

Artículo 8. *Presentación de solicitudes por parte de los propietarios de los vehículos.* Las solicitudes serán presentadas ante TRANSMILENIO S.A., dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigencia del reglamento operativo de este proceso.

Parágrafo. Quienes no presenten su postulación en el término de tres meses de que trata este artículo, perderán la condición de beneficiarios del presente decreto.

Artículo 9. *Requisitos para la presentación de solicitudes.* Los propietarios de los vehículos a que se hace referencia en el presente Decreto deberán acreditar la totalidad de los requisitos exigidos en el marco del reglamento operativo de este proceso, y que obedecen a los siguientes criterios:

1. Postularse a partir del día siguiente de la expedición del reglamento operativo, en los términos y condiciones que allí se establezcan.
2. Figurar en el listado de vehículos de que trata el parágrafo 1 del artículo 5 del presente Decreto.
3. Manifestar por escrito y de manera expresa su voluntad de aceptar el desembolso en las condiciones previstas en el presente Decreto.
4. Manifestar por escrito la no vinculación del vehículo al SITP y no haber recibido contraprestación alguna por parte del Distrito a través de sus Fondos, la cual se entenderá hecha bajo la gravedad del juramento.
5. Manifestar por escrito que sobre el vehículo específico que se está postulando, no tiene ningún proceso vigente en contra del Distrito y sus entidades descentralizadas en el que reclame el desembolso de recursos. En caso de tenerlo, expresar en el mismo el compromiso de presentar desistimiento o retiro de la acción judicial o medio de control que se haya iniciado, de acuerdo con la etapa procesal en la que se encuentre.
6. No ser accionista de los concesionarios vigentes y no vigentes del SITP.

Artículo 10. *Criterios para el trámite de las solicitudes.* De conformidad con la disponibilidad de recursos, el grupo de propietarios que podrán ser reconocidos conforme lo dispone el presente Decreto son los propietarios de los vehículos de los que trata el artículo 5 del presente Decreto.

Parágrafo 1. El orden de asignación de recursos deberá cumplirse en función del orden de presentación de las solicitudes válidas presentadas y de la disponibilidad de recursos.

Artículo 11. *Formalización del desembolso a cargo del Distrito.* Para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5 del presente Decreto, el desembolso que asume el Distrito será formalizado con la suscripción de un documento contentivo del acuerdo de voluntades entre los beneficiarios y TRANSMILENIO S.A. en nombre del Distrito Capital, previa verificación conjunta por parte de TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad del cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 9 del presente Decreto y de la disponibilidad de recursos.

Parágrafo 1. En el documento contentivo del acuerdo de voluntades cada propietario manifestará expresamente que acepta el desembolso de los recursos con cargo al Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y como consecuencia de ello se entiende a paz y salvo por todo concepto respecto de este.

Parágrafo 2. Para el desembolso que asuma el Distrito Capital a favor del beneficiario se deberá acreditar que no tiene procesos judiciales en curso en contra de la Administración Distrital, o de cualquiera de sus entidades descentralizadas, en los que persiga o reclame alguna reparación por la implementación del SITP, mediante declaración que se entenderá rendida bajo juramento o, en los casos que proceda, con la presentación de copia de la providencia ejecutoriada que acepte el desistimiento o que autorice el retiro de la demanda, proferida por la autoridad judicial correspondiente.

Artículo 12. *Limitación de responsabilidad.* La recepción de las solicitudes no compromete al Distrito Capital, a la Secretaría Distrital de Movilidad ni a TRANSMILENIO S.A. a realizar erogación alguna hasta tanto no se verifique la veracidad de la información, el criterio de selección, así como la disponibilidad de recursos.

Parágrafo 1. En igual sentido, el desembolso se podrá realizar a los propietarios de los vehículos de que trata el artículo 5 del presente Decreto hasta el límite de los recursos ejecutados en el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, sin que sea obligatoria la asignación adicional de recursos por parte del Distrito Capital.

Parágrafo 2. En todo caso, podrán disponerse recursos adicionales por parte del Distrito, los cuales una vez viabilizados deberán distribuirse de acuerdo con los criterios de selección señalados en este Decreto.

Artículo 13. Recursos. Los recursos a utilizar para el desembolso a favor de los propietarios vinculados, en los términos de este Capítulo, serán los que se encuentran disponibles en el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y que sean asignados para tal fin en los términos definidos en este Decreto. La radicación de solicitudes no constituirá derecho adquirido alguno.

CAPÍTULO III SOBRE LA RECUPERACIÓN Y DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS EROGADOS EN APLICACIÓN DEL DECRETO DISTRITAL 580 DE 2014

Artículo 14. Destinación de los pagos derivados de cesiones de derechos económicos. Los pagos de los derechos económicos cedidos al Distrito Capital en la modalidad de renta y de venta derivados de la aplicación del Decreto Distrital 580 de 2014 serán destinados al Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -FET de que trata el Decreto Distrital 383 de 2019, de acuerdo con el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, para lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. darán las instrucciones correspondientes a los Concesionarios del SITP para efectuar dichos pagos.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5° del Decreto Distrital 580 de 2014 y en armonía con lo establecido en los contratos de Concesión de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009, los derechos económicos cedidos al Distrito Capital serán exigibles a partir del año 2022.

Artículo 15. Gestiones relacionadas con cesiones de derechos económicos. Sin perjuicio de lo establecido en los numerales 2° y 3° del artículo 14 del Decreto Distrital 351 de 2017, se autoriza a TRANSMILENIO S.A. a adelantar las acciones pertinentes para la recuperación de los recursos derivados del Decreto Distrital 580 de 2014 por concepto de las obligaciones derivadas de los derechos económicos en favor del Distrito Capital, y en este caso podrá efectuar cruces de cuentas con base en las obligaciones de anexo técnico.

CAPÍTULO IV LIQUIDACIÓN DEL FONDO CUENTA DE REORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Artículo 16.- Liquidación del Fondo Cuenta. De conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Decreto Distrital 542 de 1999, el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital se liquidará cuando se termine la adquisición de todos los vehículos vinculados y no vinculados al SITP a cargo del Distrito y en la medida que se extingan las obligaciones contraídas en cumplimiento de su objeto.

Parágrafo. En el caso de existir excedentes en el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros, estos se destinarán al Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –FET.

TÍTULO IV OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 17.- Vigencia y derogatorias. El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su publicación y deroga el artículo 25 del Decreto Distrital 115 de 2003, el artículo 3 del Decreto Distrital 259 de 2003, el Decreto 444 de 2014, los artículos 6 y 7 del Decreto Distrital 073 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

**Dado en Bogotá, D.C., a los veintinueve (29) días
del mes de diciembre de dos mil veintiuno
(2021).**

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

DIANA CONSUELO BLANCO GARZÓN
Secretaria Distrital de Hacienda (E)

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Anexo del Decreto No. _____ DE _____

“Por medio del cual se dictan medidas para continuar con el proceso de implantación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, para su entrada en operación total, y se dictan otras disposiciones.”

Tabla de Valores por Clase y Modelo de Vehículo Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)				
AÑO	Microbús	Buseta	Bus	Camioneta
	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta
1968	49.093.857	52.383.281	59.035.090	49.093.857
1969	49.093.857	52.383.281	59.035.090	49.093.857
1970	49.093.857	52.383.281	59.035.090	49.093.857
1971	50.874.463	54.283.193	61.176.258	50.874.463
1972	51.433.530	55.089.420	63.395.087	51.433.530
1973	52.033.085	55.954.005	65.694.391	52.033.085
1974	52.676.092	56.881.322	68.077.088	52.676.092
1975	53.365.717	57.875.976	70.546.205	53.365.717
1976	54.105.413	58.942.571	73.104.877	54.105.413
1977	54.898.776	60.086.718	75.756.348	54.898.776
1978	55.749.549	61.313.741	78.503.989	55.749.549
1979	56.662.046	62.629.683	81.351.283	56.662.046
1980	57.640.730	64.041.019	84.301.848	57.640.730
1981	58.690.490	65.554.222	87.359.428	58.690.490
1982	59.816.200	67.093.567	90.527.904	59.816.200
1983	61.023.584	68.874.002	93.811.300	61.023.584
1984	62.318.513	70.786.912	97.213.782	62.318.513
1985	63.707.336	74.962.358	100.739.671	63.707.336
1986	65.196.860	77.264.465	104.393.440	65.196.860

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación Anexo del Decreto N°. _____ DE _____
de 3

Pág. 2

“Por medio del cual se dictan medidas para continuar con el proceso de implantación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, para su entrada en operación total, y se dictan otras disposiciones.”

Tabla de Valores por Clase y Modelo de Vehículo Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)				
AÑO	Microbús	Buseta	Bus	Camioneta
	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta
1987	66.794.384	79.710.454	108.179.731	66.794.384
1988	68.507.743	82.300.324	112.103.348	68.507.743
1989	70.345.336	85.177.958	116.169.273	70.345.336
1990	72.316.168	88.199.473	120.382.667	72.316.168
1991	74.429.903	91.508.752	123.708.165	74.429.903
1992	76.696.899	95.105.794	127.035.494	76.696.899
1993	79.128.273	98.789.165	130.362.824	79.128.273
1994	81.735.939	102.822.456	133.689.630	81.735.939
1995	84.532.685	107.148.115	137.017.221	84.532.685
1996	87.532.217	111.787.437	140.344.812	87.532.217
1997	90.749.238	116.763.153	143.672.141	90.749.238
1998	94.199.521	122.099.725	146.999.471	94.199.521
1999	101.868.233	127.823.050	147.850.374	101.868.233
2000	106.184.684	133.961.475	155.440.996	106.184.684
2001	116.328.343	147.572.322	171.761.064	116.328.343
2002	121.464.919	154.986.215	180.928.795	121.464.919
2003	127.054.722	162.937.786	190.761.411	127.054.722

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Continuación Anexo del Decreto N°. _____ DE _____
de 3

Pág. 3

“Por medio del cual se dictan medidas para continuar con el proceso de implantación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, para su entrada en operación total, y se dictan otras disposiciones.”

Tabla de Valores por Clase y Modelo de Vehículo Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)				
AÑO	Microbús	Buseta	Bus	Camioneta
	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta
2004	133.097.753	171.465.862	201.306.952	133.097.753
2005	139.442.935	180.612.291	212.616.938	139.442.935
2006	146.241.345	190.421.792	224.747.264	146.241.345
2007	153.644.058	200.942.709	237.757.003	153.644.058
2008	177.649.997	233.449.047	251.710.013	177.649.997
2009	191.206.787	253.701.361	279.568.959	191.206.787
2010	206.503.331	273.997.469	301.934.475	206.503.331
2011	220.958.564	293.177.292	323.069.889	220.958.564
2012	220.958.564	293.177.292	323.069.889	220.958.564

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN: PÚBLICA
2310460-FT-078 Versión 01



**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DEL PROYECTO DE DECRETO “POR
MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA CONTINUAR CON EL
PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO - SITP, PARA SU ENTRADA EN OPERACIÓN
TOTAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

DPM-ET-008-2021

**SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
TRANSMILENIO S.A.**

DICIEMBRE 2021

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DEL PROYECTO DE DECRETO “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA CONTINUAR CON EL PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP, PARA SU ENTRADA EN OPERACIÓN TOTAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

COMPILACIÓN SUBDIRECCIÓN DE
TRANSPORTE PÚBLICO

FECHA: DICIEMBRE DE 2021

CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de entrega	Modificación	Nº de folios
1.0	Diciembre 2021	N/A	138

CONTROL DE REVISIÓN

Aprobó:

Susana Morales Pinilla	Subsecretaria de Política de Movilidad SDM (E)	
Ingrid Carolina Silva Rodríguez	Subsecretaria de Gestión Jurídica SDM	
Alejandra Moreno Gámez	Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía SDM	GLORIA ALEJANDRA MORENO GAMEZ Firmado digitalmente por GLORIA ALEJANDRA MORENO GAMEZ Fecha: 2021.12.20 11:30:32 -05'00'
Álvaro José Rengifo Campo	Subgerente General TMSA	

Revisó:

Deyanira Ávila Moreno	Directora Planeación de la Movilidad SDM (E)	
Claudia Montoya Campos	Directora de Normatividad y Conceptos SDM	
Danny Stiwar Usma Monsalve	Director de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte SDM	
Claudia Mercado Velandia	Subdirectora de Transporte Público SDM	

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





Carol Angie Pinzón Ruiz	Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público SDM	
Tatiana García Vargas	Subgerente Jurídica TMSA	
Ana Catalina Villa Doutreligne	Subgerente Económica TMSA	
Nicolás Adolfo Correal Huertas	Subgerente Técnico y de Servicios TMSA	
Marcos Antonio Ataya Saray	Subgerencia General TMSA	

Elaboró:

María Angélica Bejarano Puello	Dirección de Normatividad y Conceptos SDM	
Ruth Dary Borrero Gómez	Subdirección de Transporte Público SDM	
Jorge Enrique Mosquera Urrutia	Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público SDM	
Cristian Fabián Martínez Martínez	Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público SDM	
Daniel Melo Moreno	Subgerencia Jurídica TMSA	
Jhonn Haiver Cubillos M	Subgerencia Técnica y de Servicios TMSA	
Nataly Olarte Garzón	Subgerencia Técnica y de Servicios	



TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción	6
2. Objetivo	7
3. Antecedentes	7
4. Implementación del SITP	11
4.1. SITP Provisional - Transporte Público Colectivo	13
4.2. Estado del Desmonte del SITP Provisional	16
4.3. Adquisición de vehículos para chatarrización	18
4.3.1. Adquisición por Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital (Fondo Cuenta)	18
4.3.2. Adquisición por Concesionarios del SITP	21
4.3.3. Adquisición de vehículos a través del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS	33
5. Fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS	37
5.1. Antecedentes	37
5.1.1. Regulación	39
5.1.2. Recursos adeudados al Fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio por concepto de Factor de Calidad	43
5.1.3. Recursos adeudados al Distrito Capital por la suscripción de contratos de cesiones de renta con propietarios de vehículos vinculados al SITP con recursos del Factor de Calidad	45
5.2. Justificación de las medidas que se proponen en el proyecto de decreto en relación con el Fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio	52
5.2.1. Eliminación del Factor Calidad como componente de la tarifa del Servicio De Transporte Colectivo De Pasajeros	52
5.2.2. Terminación y liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS).	52
5.2.3. Destinación de los recursos adeudados por factor de calidad y los saldos obrantes en el FMCS	53
6. Desembolso a propietarios de vehículos no vinculados al SITP	54
6.1. Análisis jurídico para adquisición de vehículos no vinculados al SITP	55
6.2. Metodología de pago para adquisición de vehículos no vinculados al SITP asignados a zonas de concesionarios no vigentes	65
6.3. Condiciones para el desembolso a través del Fondo cuenta de vehículos no vinculados al SITP	67

4

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





6.4. Necesidades de recursos para adquirir los vehículos no vinculados al SITP	70
7. Recuperación y destinación de recursos del Decreto Distrital 580 de 2014	71
7.1. Destinación de los pagos derivados de cesiones de derechos económicos	73
7.2. Mecanismo para la realización del cumplimiento del Anexo Técnico	73
8. Destinación de recursos al Fondo de Estabilización Tarifario y de Subvención de la demanda del SITP -FET	76
9. No disminución de las tarifas para el servicio de transporte público colectivo establecidas por la Administración Distrital	78
10. Eliminación de la medida de restricción a la circulación de vehículos de transporte público colectivo (Pico y placa para vehículos que operan en el esquema del SITP Provisional)	79
11. Conclusiones	81

Listado de Figuras

Figura 1. Cronograma de desmonte de las rutas del SITP Provisional	16
Figura 2. Estadísticas generales del desmonte.	17

Listado de Tablas

Tabla 1. Proyección recursos Fondo Cuenta (cifras en millones de COP)	21
Tabla 2. Desintegración de vehículos general con corte a mayo de 2019	25
Tabla 3. Desintegración de vehículos con corte a 31 de agosto de 2021	27
Tabla 4. Vehículos adquiridos por el FMCS	36
Tabla 5. Proceso 2060 de 2008 Contraloría Distrital*	44
Tabla 6. Reporte Adquisición FMCS vehículos modalidad cesión de rentas	51
Tabla 7. Fechas inicio del SITP Fase III:	66
Tabla 8. Obligación Concesionarios SITP (cifras en millones de cop)	72
Tabla 10. Estado de vehículos SITP Provisional	81

Listado de Anexos

Anexo 1. Detalle de las rutas desmontadas del SITP Provisional	85
Anexo 2. Evolución de desintegración por el fideicomiso Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio- FMCS	97
Anexo 3. Tabla De valores por clase y modelo de vehículo Proforma 8 (IPC 2016)	99
Anexo 4. Soportes estado fideicomiso FMCS	101
Anexo 5. Acta 07 de 2019 del Confis Distrital	120
Anexo 6. Acta sesión extraordinaria del Comité de Transición	130

5

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





DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DEL PROYECTO DE DECRETO “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA CONTINUAR CON EL PROCESO DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP, PARA SU ENTRADA EN OPERACIÓN TOTAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

1. INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Bogotá el servicio de transporte público es un elemento esencial para el desarrollo de la vida diaria, porque es un medio fundamental para el desplazamiento de muchos de sus habitantes.

Desde su estructuración en el Decreto Distrital 319 de 2006 *“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”* la acción pública se orientó a lograr con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) un transporte urbano regional integrado, eficiente, competitivo y ambientalmente sostenible, que tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por la ciudad de Bogotá.

Se trata de uno de los proyectos de transporte público más ambiciosos del país y como es natural, en el proceso de implementación del mismo se han sorteado múltiples dificultades y retos. En este sentido, desde julio de 2012 la ciudad se encuentra en período de transición hacia el SITP, el cual se ha llevado a cabo de forma gradual y ahora se encuentra en proceso de finalización.

Es así como debe destacarse que mediante el Decreto Distrital 190 de 2015 la Administración Distrital anunció la finalización de la etapa de transición del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo (TPC) al SITP y definió los lineamientos para su adecuada culminación.

Como desarrollo de esta disposición, mediante la Resolución 518 de 2015, la Secretaría Distrital de Movilidad otorgó permiso de operación especial y transitorio para operar las rutas provisionales del SITP a las empresas de transporte que manifestaron su interés en prestar el servicio bajo ese esquema comúnmente conocido como “SITP Provisional”, y mediante la Resolución 381 de 2019 estableció que estos permisos estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2021.

En atención a que este plazo está próximo a finalizar, en este documento elaborado de manera conjunta entre la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad de

6

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





Transporte de Bogotá, y la empresa TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor del SITP, se pretende presentar y sustentar las acciones que se han identificado que son necesarias para el buen término de la operación del SITP Provisional, la finalización de la implantación del Sistema para su entrada en operación total y la adecuada disposición de los recursos que se han destinado y recaudado con ese fin.

2. OBJETIVO

El objetivo del presente documento es presentar de forma clara y concreta el estado actual de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y el retiro del esquema provisional, así como las acciones que se han identificado que son necesarias adelantar para la entrada en operación total del Sistema, la adecuada disposición de los recursos que se han destinado y recaudado con ese fin; de manera que se garantice la eficiente prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C., dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

3. ANTECEDENTES

La movilidad urbana es el derecho de los ciudadanos a desplazarse de manera eficiente por la ciudad, y constituye un factor de competitividad y productividad de los agentes económicos y sociales, pues es la base para la circulación y el intercambio de bienes y servicios. La movilidad es, fundamentalmente, un elemento que contribuye a la calidad de vida de los ciudadanos.

En la sentencia C-468 de 2011 la Corte Constitucional reconoció que “(...) *el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse* (...)”.

En ese sentido, la Ley 336 de 1996 ha previsto que el transporte público es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios.

Lo anterior implica que el servicio de transporte público, por ser un servicio básico y fundamental en nuestra ciudad, debe ser prestado de acuerdo con principios de eficiencia, calidad, continuidad, oportunidad, equidad y seguridad; en términos de movilidad, comodidad, seguridad y accesibilidad.

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





El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. fue incluido como asunto prioritario en la agenda pública en el Plan Maestro de Movilidad adoptado mediante el Decreto Distrital 319 de 2006, como respuesta a la problemática socialmente relevante que se presentaba en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, por la sobreoferta, falta de cobertura del servicio, la accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros problemas que se diagnosticaron.

El Plan Maestro de Movilidad estableció el SITP como el eje estructurador del sistema de movilidad en la ciudad, definió su objeto y alcance, de manera que permita garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Adicionalmente, como la acción pública se orientó mediante el literal c) del numeral 1 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 3 de la Ley 336 de 1996, para que las autoridades propendan por el uso de medios de transporte masivo, el Plan Maestro de Movilidad también planteó la migración del transporte público colectivo al sistema masivo.

Siguiendo estos lineamientos la Secretaría Distrital de Movilidad contrató en el año 2006, los estudios previos para la estructuración del SITP para la ciudad de Bogotá D.C.

Luego, se expidió el Decreto Distrital 309 de 2009, por medio del cual se adoptó el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá D.C. y se definieron, entre otros aspectos, los lineamientos para su implementación, de los cuales vale la pena resaltar los siguientes:

“Artículo 1º. - Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público. Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público;

8

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





(...).

Parágrafo. - La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. (...)

Artículo 2°. - Eje Estructurante. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. (...).

Artículo 3°. - Régimen Aplicable. El SITP de Bogotá, D.C., se estructurará con base en las estipulaciones del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del transporte masivo, sus normas reglamentarias, modificatorias y el presente acto administrativo.

En consecuencia, el acceso al servicio público que se prestará a través del SITP requerirá, en todos los casos, de la celebración de contratos de concesión, adjudicados en licitación pública, bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente. // (...)

(...)

Artículo 8°. - Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.

Artículo 9°. - Garantía de la continuidad del servicio. La prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción distrital se mantendrá a través del sistema colectivo y masivo actual hasta que entre en operación gradualmente el SITP. En el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la Autoridad de Tránsito y Transporte adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación del SITP, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía.

Artículo 10°. - Vigencia de los permisos de operación: A partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de

9

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





operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.

Parágrafo. - Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP. A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.”

En cumplimiento de lo anterior, TRANSMILENIO S.A. adelantó la licitación pública TMSA-LP-04 de 2009, la cual finalizó con la adjudicación de trece zonas a nueve empresas, para operar dicho servicio de transporte en la ciudad.

Bajo ese marco normativo, el SITP en su componente troncal inició su operación desde junio de 2012 y la Administración Distrital viene implementando todos sus componentes de manera gradual, a través de TRANSMILENIO S.A., ente gestor del SITP.

En el proceso de implementación del mismo, se han sorteado múltiples dificultades, siendo una de las más complejas la integración del servicio de transporte público colectivo (TPC) al SITP, es decir, la migración de los vehículos de dicho servicio al nuevo sistema, ya sea para su operación en el transporte masivo o su desintegración.

Para superar este y muchos otros retos, la Administración Distrital, con base en los análisis de la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., ha proferido varias normas y llevado a cabo varias actuaciones encaminadas a impulsar la implementación del SITP, la migración total de los vehículos provenientes del Transporte Público Colectivo y que la ciudad pueda contar con un servicio masivo integrado, seguro y que contribuya en la mitigación del cambio climático y en la mejora de la calidad del aire de la ciudad.



4. IMPLEMENTACIÓN DEL SITP

En cumplimiento de la normativa vigente, particularmente los Decretos Distritales 319 de 2006 y 309 de 2009, TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor del Sistema, y la Secretaría Distrital de Movilidad han adelantado acciones necesarias para avanzar en la migración del transporte público colectivo (TPC) al sistema de transporte masivo.

Inicialmente, para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) la ciudad se organizó en 13 zonas operacionales y una zona neutra ubicada en el centro expandido de la ciudad, por ser donde se concentra gran parte de la demanda de viajes atraídos, principalmente por la presencia de usos del suelo dedicados a oficinas, comercio, servicios y educación.

Es así como, luego de desarrollar el proceso licitatorio correspondiente, la operación de cada una de las 13 zonas se asignó mediante contrato de concesión a nueve (9) de los oferentes, quienes fueron seleccionados como concesionarios.

Posteriormente, a cuatro (4) concesiones les fue declarada la terminación anticipada del contrato por incumplir sus compromisos contractuales. En el 2016, a COOBÚS S.A.S. en la zona de Fontibón y a EGOBÚS S.A.S. en las zonas de Perdomo y Suba Centro. En el 2019, a TRANZIT S.A.S. en la zona Usme.

A esta problemática se sumaron las dificultades de orden técnico, legal y financiero que presentaron los concesionarios SITP que continuaron operando, todo lo cual derivó en la afectación del desarrollo de los cronogramas de implementación del Sistema planteados por el Ente Gestor, a pesar de los esfuerzos realizados tanto en materia operacional como en las mesas de negociación con los concesionarios. TRANSMILENIO S.A. contempló entonces la necesidad de avanzar en el desarrollo de un plan estratégico que tiene como principio: minimizar el impacto generado en los usuarios del transporte público.

Ahora bien, como el esquema de rutas provisionales establecido en el Decreto Distrital 190 de 2015 surgió como un elemento transitorio de operación de la flota de vehículos de transporte público colectivo (TPC), que se definió bajo una premisa de complementariedad con los servicios del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), es claro entonces que su desmonte es inminente en la medida que la cobertura del servicio ofrecida por las rutas a retirar pueda ser atendida por la red de servicios del SITP, tanto en sus componentes zonal como troncal.

11

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





Así las cosas, se proyectó que el total de rutas del esquema provisional sería desmontado al 31 de diciembre de 2021 manteniendo las condiciones de prestación de servicio. Sin embargo, se aclara que las rutas desmontadas no tendrán necesariamente una ruta homóloga o similar en el SITP, puesto que lo que se verifica es que exista cobertura de la red del Sistema con servicios que permitan a los usuarios realizar los viajes entre los pares – origen destino de su interés.

Es importante tener en cuenta que el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) se definió como un sistema de rutas jerarquizadas que se complementan de acuerdo con sus características, y fue diseñado para dar cubrimiento total de transporte en la ciudad y permitir el desplazamiento de los usuarios, a partir de la combinación de servicios, sin importar su origen o destino de viaje.

De esta manera, las rutas del SITP Provisional han sido y seguirán siendo paulatinamente reemplazadas o cubiertas por servicios urbanos del SITP hasta diciembre de 2021.

Por último, debe ponerse de presente que el Acuerdo Distrital 761 del 11 de junio de 2020 *“Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020 -2024 ‘UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI’*”, contempla la integración del SITP como una estrategia a consolidar en la agenda pública.

Es así como en el artículo 9 se estableció el Propósito 4 *“Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, multimodal, incluyente y sostenible”* para lo cual se prevé la formulación de *“(…) estrategias y proyectos para mejorar la experiencia de los tiempos de desplazamiento en Bogotá – Región, teniendo un sistema de transporte masivo multimodal, regional, sostenible, limpio y que cumple con todos los parámetros en materia de bioseguridad (…)*”.

En línea con ese propósito, en el artículo 12 del Plan se trazó como unas de las metas el *“Aumentar en 20% la oferta de transporte público del SITP”* y *“Disminuir en un 10% el tiempo promedio en minutos, de acceso al Transporte Público”*.

Igualmente, en el marco del *“Propósito 2: Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática”* se estableció la meta de *“Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire”* la cual está relacionada con el SITP.

12

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.



Y en el artículo 15 se definieron los programas del Plan Distrital de Desarrollo, entre los que se destaca el Programa 49, encaminado a aumentar la confiabilidad del servicio y la oferta de transporte del SITP.

4.1. SITP Provisional - Transporte Público Colectivo

Como se mencionó anteriormente, el esquema de rutas provisionales del Sistema Integrado de Transporte (SITP Provisional), corresponde a un lineamiento dado por la Administración Distrital a través del Decreto 190 de 2015, en la fase final del proceso de implantación del Sistema, que busca organizar con mayores estándares de calidad la flota remanente del transporte público colectivo y garantizar su operación de manera armónica y complementaria con el SITP.

Es así como entre las disposiciones adoptadas en el Decreto 190 de 2015, se encuentra la terminación de los permisos de operación temporal del transporte público colectivo tradicional y el otorgamiento de un permiso de operación temporal, basado en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, para prestar el servicio de transporte de las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., bajo su gestión y control, garantizando así un marco de complementariedad con el SITP:

“ARTÍCULO 3. Permiso especial y transitorio. La Secretaría Distrital de Movilidad otorgará un permiso de operación especial y transitorio, para servir las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., y, bajo un esquema que garantice la continuidad en la prestación del servicio de transporte público en el Distrito Capital, en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad.

ARTÍCULO 4. Condiciones de operación. El servicio de transporte que se preste a través del permiso de operación especial y transitorio definido en el artículo tres (3) del presente Decreto, será planeado, gestionado y controlado por TRANSMILENIO S.A., para lo cual expedirá el respectivo reglamento operativo, el cual será de obligatorio cumplimiento para los prestadores del servicio.

El prestador del servicio de transporte público deberá garantizar adicionalmente:

- 1. Administración sobre los vehículos que prestan el servicio.*
- 2. Responsabilidad en la prestación del servicio, comprometiéndose con los Niveles de cobertura, frecuencia y paradas, definidas por TRANSMILENIO S.A. y las condiciones de seguridad que establezca la normativa vigente.*
- 3. Mantenimiento correctivo y preventivo de la flota.*
- 4. Cumplimiento del mecanismo de integración tarifaria que se establezca*

13

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





para el efecto, en el caso en que TRANSMILENIO S.A. lo estime conveniente para la sostenibilidad del sistema.”

El diseño de este permiso temporal, obedeció a la necesidad de darle mayor orden al parque automotor del transporte público colectivo existente, ante la imposibilidad de que estos vehículos pudieran migrar al SITP en el corto plazo, ya sea para su operación o para su desintegración, debido, entre otras razones, a la falta de adquisición de los mismos por parte de los operadores del SITP y a la necesidad de evitar una afectación mayor al servicio, ante la suspensión de la operación por parte de las sociedades COOBÚS S.A.S. y EGOBÚS S.A.S., intervenidas en ese momento por la entonces Superintendencia de Puertos y Transporte.

En aplicación del Decreto distrital 190 de 2015 TRANSMILENIO S.A. expidió la Resolución 347 de 2015 *“Por medio de la cual se adopta el Reglamento Operativo de las Rutas Provisionales del SITP”*, y desde ese momento, varias empresas de transporte público colectivo comunicaron por escrito a la Secretaría Distrital de Movilidad y a TRANSMILENIO S.A., su voluntad de prestar el servicio de transporte bajo las condiciones establecidas en dicho reglamento.

Una vez definidas las rutas provisionales por parte de TRANSMILENIO S.A., así como las condiciones operacionales de dichas rutas, la Secretaría Distrital de Movilidad solicitó a todas las empresas de transporte público colectivo, habilitadas en la ciudad de Bogotá y con vehículos disponibles, informar si estaban interesadas en prestar el servicio de transporte en las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A., bajo las condiciones definidas en el Decreto distrital 190 de 2015.

Respondieron 55 de 62 empresas, quienes manifestaron su interés y solicitaron que el permiso de operación *“que se les otorgue les permita operar de manera conjunta, en el marco de un convenio de colaboración empresarial”*, con el fin de facilitar la adecuada finalización de la etapa de transición de los vehículos del sistema de transporte público colectivo al SITP.

Por lo anterior, y dado que el artículo 36 del Decreto Nacional 170 de 2001, compilado por el Decreto 1079 de 2015, permite a la autoridad competente autorizar Convenios de Colaboración Empresarial entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio, mediante Resolución 518 de 2015 se otorgó el permiso de operación de las rutas provisionales definidas por TRANSMILENIO S.A. a las 55 empresas que manifestaron interés en prestar el servicio, en el marco de lo dispuesto en el Decreto 190 de 2015 y la Resolución 347

14

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





de 2015, y a su vez se autorizó la operación en el marco de un convenio de colaboración empresarial.

A medida que la implementación del SITP avanza, el SITP Provisional va realizando su proceso de desmonte o retiro de rutas, por lo que las empresas autorizadas van reduciendo su operación.

Así mismo, la flota del SITP provisional se viene reduciendo porque sus vehículos van perdiendo vida útil y porque son adquiridos por los concesionarios SITP, por el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital (Fondo Cuenta) o por el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

Finalmente, mediante Resolución 381 de 2019, se dispuso que estos permisos finalizarán el 31 de diciembre de 2021:

“ARTÍCULO 1. Plazo. Modifíquese el artículo 1 de la Resolución 180 de 2018 el cual quedará así:

‘Artículo 1. Permiso especial y transitorio. El permiso de operación Especial y Transitorio de las rutas provisionales del SITP, otorgado mediante Resolución 518 de 2015, finalizará el día 31 de diciembre de 2021, inclusive.’.”

Como se mencionó, el permiso del SITP Provisional se estableció como una solución a las problemáticas que presenta la migración al SITP, entre otras causas, por el incumplimiento de los compromisos contractuales adquiridos por los concesionarios no vigentes, por lo que para definir que el permiso finalizará el 31 de diciembre de 2021, se tuvo en cuenta que TRANSMILENIO S.A. viene trabajando en estrategias que permitan mejorar las condiciones de viaje de los usuarios del transporte público a cargo del Ente Gestor.

Dentro de las estrategias se encuentra la estructuración, desarrollo y adjudicación del proceso licitatorio Fase V que busca garantizar la oferta de rutas bajo las nuevas Unidades Funcionales del SITP (UFO) para cubrir las zonas operacionales de concesiones no vigentes.

Así mismo como complemento a la implementación de las UFO el Ente Gestor realiza el proceso de optimización del Sistema, proceso que contempló la evaluación de una reestructuración integral de los servicios de la operación zonal con el fin de completar el tendido de red zonal actual, mejorar la pertinencia y calidad de las rutas operadas, aumentar la regularidad y puntualidad de las mismas,

15

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





disminuir el tiempo de trayecto promedio de los usuarios, mejorar la repartición de carga entre diferentes componentes del sistema, adaptarlo a cambios futuros en la movilidad de la ciudad.

En 2020 y 2021, se ha avanzado en el retiro de las rutas provisionales, por lo que es necesario seguir con el trabajo conjunto para cumplir con el retiro de este servicio en la fecha estipulada y contar con la implementación total del SITP.

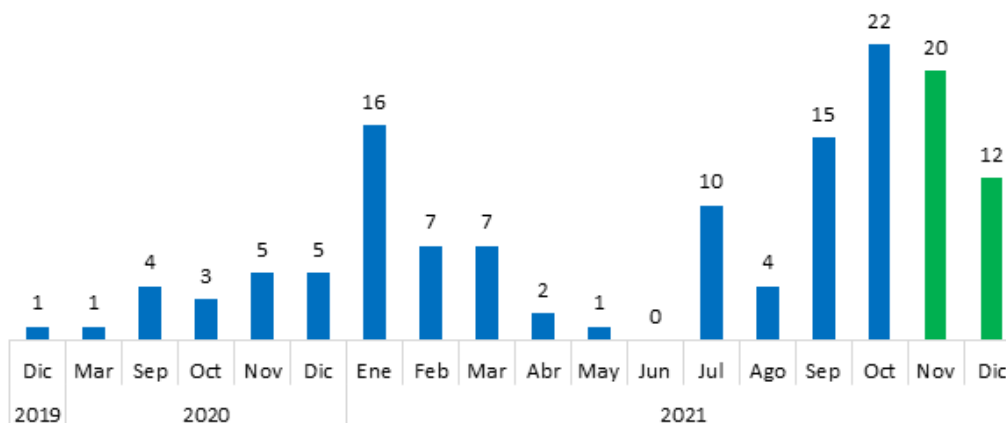
Por otro lado, por la situación generada por la pandemia por Coronavirus SARS-Cov-2 (COVID-19) se han realizado diferentes reuniones y acciones tendientes a apoyar en minimizar los efectos que esta situación ha traído para la ciudadanía en especial para el gremio del SITP Provisional.

4.2. Estado del Desmante del SITP Provisional

El SITP Provisional inició en el año 2015 con 135 rutas habilitadas para operación, las cuales comenzaron su desmante en diciembre del 2019, el cual continúa adelantándose paulatinamente por el trabajo conjunto entre TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad.

En la Figura 1, se presentan la cantidad de rutas desmontadas entre el año 2019, 2020 y 2021. Allí se detalla cómo de las 135 rutas a desmontar, a octubre de 2021 103 de estas rutas ya han sido desmontadas, equivalentes a un avance del 76%. Por tanto, quedan por desmontar 32 rutas entre noviembre y diciembre del 2021.

FIGURA 1. CRONOGRAMA DE DESMONTAJE DE LAS RUTAS DEL SITP PROVISIONAL



Fuente: TRANSMILENIO S.A., Octubre 2021.

Nota: el cronograma de desmontaje está sujeto a cambios en el marco de la implementación

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





del Diseño Operacional Actualizado - DOA y las unidades funcionales.

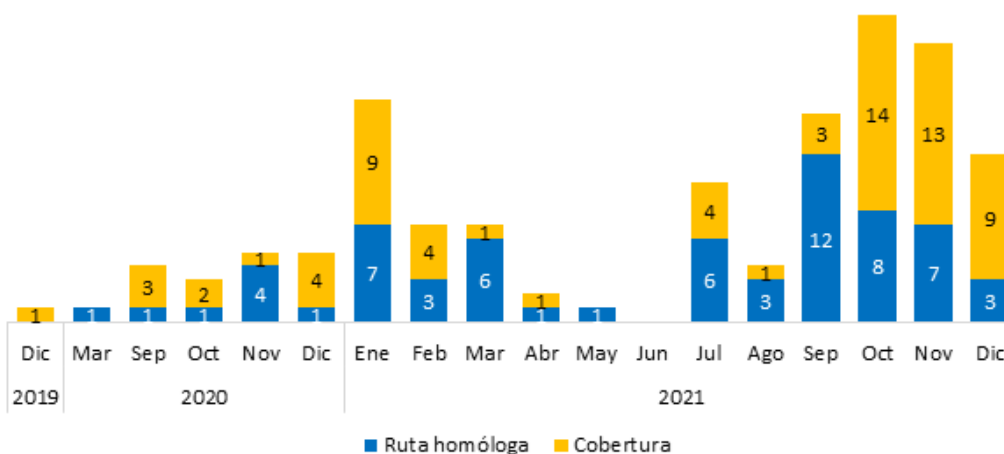
De las 103 rutas desmontadas, en el Anexo 1 se presenta el detalle de cada ruta: año y mes de desmonte, código de la ruta, tipo de desmonte, ruta análoga.

Respecto a la clasificación del desmonte es importante aclarar que no todas las rutas del provisional se reemplazan por una ruta homóloga en el SITP, dado que esta definición corresponde al resultado del análisis técnico desarrollado entre TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad.

Así por ejemplo, cuando se identifica que la demanda de la ruta a desmontar puede ser servida por rutas del SITP ya existentes en la zona, se realiza un desmonte por cobertura. En otros casos, existen rutas que fueron abandonadas previamente a la fecha de desmonte oficial, las cuales también son reemplazadas por cobertura considerando el tiempo que lleva sin operar y la no existencia de comunicados por parte de la ciudadanía solicitando su reinserción.

A manera de resumen, en la Figura 2 se presentan las estadísticas que consolidan el avance en el proceso del desmonte, se especifica la modalidad de desmonte para las 103 rutas que han salido del esquema provisional, a partir de lo cual se observa que 48 se han suplido por cobertura y 55 han sido reemplazadas de manera homóloga en el SITP.

FIGURA 2. ESTADÍSTICAS GENERALES DEL DESMONTE.



Fuente: TRANSMILENIO S.A., Octubre de 2021.

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





Por otro lado, TRANSMILENIO S.A. mediante oficio 2021-ER-33722, radicado en la Secretaría de Movilidad con número 20216121819952 del 21 de octubre de 2021, remitió la actualización del cronograma de desmonte del SITP Provisional, en el que se evidencia que a diciembre de 2021 serán retiradas la totalidad de las rutas que operan el esquema SITP Provisional.

4.3. Adquisición de vehículos para chatarrización

De acuerdo con lo establecido en el artículo segundo de la Resolución 381 de 2007 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, se entiende por “*desintegración física*” o “*chatarrización*” de los vehículos de servicio de transporte público de pasajeros de la modalidad individual, colectivo y masivo, del radio de acción metropolitano, distrital y municipal, la destrucción de todos los componentes del vehículo, hasta convertirlos en chatarra; la cual debe ser realizada por una entidad desintegradora debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte.

En ese sentido, y con el fin de acelerar la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) mediante la desintegración física de la flota de vehículos de servicio de transporte público colectivo, la normativa vigente en el Distrito Capital, dispone de tres alternativas: 1. Con recursos del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital (Fondo Cuenta); 2. Por parte de los Concesionarios del SITP, quienes tienen la obligación de acreditar el cumplimiento del Anexo técnico al que se comprometieron; y 3. Con recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

4.3.1. Adquisición por Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital (Fondo Cuenta)

El Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital se creó mediante el artículo 7 del Acuerdo Distrital 4 de 1999 para permitir, en términos generales, permitir la implementación y operación del sistema masivo de transporte en el Distrito Capital:

“Artículo 7º.- Fondo Cuenta. Autorízase al Alcalde Mayor para que dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo y de conformidad con las normas vigentes, constituya, reglamente y destine los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban

18

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





salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A.”

De acuerdo con la información de TRANSMILENIO S.A. en relación con el avance en la implementación del SITP, la estrategia de adquisición de vehículos vinculados al SITP a través del Fondo Cuenta surgió a partir de la necesidad de acelerar la implementación del SITP mediante la chatarrización de vehículos del TPC.

Es así como, en el marco del Decreto 580 de 2014 el Distrito aprobó la cesión de derechos económicos de aproximadamente 1.600 vehículos, de los cuales 1.200 fueron efectivamente pagados por valor aproximado de ciento veintiocho mil millones de pesos (\$128.000.000.000).

Luego, el 24 de mayo de 2017, mediante radicado 2017EE94483, el Director Jurídico de la Secretaría Distrital de Hacienda se pronunció frente a la destinación de los recursos del Fondo Cuenta que no estén comprometidos para financiar las actividades e intervenciones relacionadas con la organización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación del transporte masivo:

“(…) con cargo a los recursos no comprometidos del citado Fondo Cuenta se pueden realizar los siguientes gastos:

- 1. Adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio.*
- 2. Hacer la dotación de parqueaderos.*
- 3. Señalización.*
- 4. La financiación de las actividades e intervenciones relacionadas con la organización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A.*
- 5. Adicionalmente, se debe priorizar para los gastos previstos en el artículo 25 del Decreto 309 de 2009.*

19

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





En la ejecución efectiva de dichos gastos se podrán asumir los gastos necesarios de funcionamiento (administrativos y operativos), cumpliendo en cada caso con las premisas del Principio Presupuestal de Programación Integral, así como las obligaciones accesorias y derivadas.

Para este efecto, se deberá tener en cuenta el alcance y la integralidad del gasto así como los criterios de razonabilidad y proporcionalidad para elegir los gastos conexos de funcionamiento a financiar, observando que las exigencias técnicas y administrativas los demanden como necesarios para su ejecución y operación.

De ejecutarse efectivamente según lo expresado, no podría entenderse como una destinación diferente a la prevista en el artículo 7 del Acuerdo 4 de 1999.”

Es por ello que ante la necesidad de garantizar la prestación del servicio público de transporte y de dar cumplimiento al mandato de democratización, principios orientadores del SITP, con el fin de abordar de manera integral la problemática social generada a pequeños propietarios que fueron afectados por la terminación anticipada de los contratos de los concesionarios COOBÚS S.A.S. y EGOBÚS S.A.S., surgió la necesidad de establecer una estrategia de atención integral en favor de los propietarios.

Esta se materializó a través del artículo 78 del Acuerdo Distrital No. 645 de 2016 *“Por el cual se adopta El Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 ‘Bogotá Mejor Para Todos’*”, mediante el cual se autorizó al Gobierno Distrital para asumiera las obligaciones de renta o compraventa de los vehículos vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público, que tengan origen en el Transporte Público Colectivo y que sus propietarios entregaran o hubieren entregado al Sistema.

Esta disposición se reglamentó mediante el Decreto Distrital 351 de 2017 *“Por medio del cual se reglamenta el artículo 78 del Acuerdo Distrital No. 645 de 2016 y se dictan otras disposiciones”* que durante su ejecución y desarrollo ha reconocido el pago a propietarios de 584 vehículos por valor aproximado de noventa y cinco mil doscientos millones de pesos (\$95.200.000.000).

Posteriormente se advirtió la necesidad de incluir a todos los propietarios afectados y a los nuevos propietarios afectados por la terminación anticipada de la concesión de TRANZIT S.A.S., razón por la cual se expidió el Decreto distrital 068 de 2019 *“Por medio del cual se modifica parcialmente el Decreto Distrital 351 de 2017”*, el cual sigue vigente, por disposición del artículo 157 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 (Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024).

20

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.



TRANSMILENIO S.A. informa que a septiembre de 2021, en ejecución y desarrollo del Decreto 068 de 2019, se han hecho aprobaciones de reconocimiento a propietarios de 2.361 vehículos, de los cuales, se han pagado a propietarios de 1.559 vehículos un valor aproximado de doscientos treinta mil millones de pesos (\$230.000.000.000).

4.3.1.1. Proyecciones del Fondo Cuenta

La proyección de recursos necesarios para terminar el desmonte del SITP Provisional, a través del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público Colectivo (Fondo Cuenta), es de veinticuatro mil seiscientos noventa y tres millones de pesos (\$24.693.000.000), conforme con el desarrollo del proceso realizado y las actividades pendientes que se presentó por TRANSMILENIO S.A. mediante el oficio 2020-EE-11533, como se detalla en la Tabla 1.

TABLA 1. PROYECCIÓN RECURSOS FONDO CUENTA (CIFRAS EN MILLONES DE COP)

Uso	Costo Actual
Necesidades Decreto 068	\$420.000
Necesidades Decreto 351	\$94.357
Total, Costo SITP Provisional C. No Vigentes (1)	\$514.357
Fuente	Total Recursos
Saldo FCRTPC 2017	\$71.491
Asignado y girado vigencias 2018 y 2019	\$207.000
Asignado vigencia 2021	\$211.173
Total Recursos Asignados	\$489.664
Necesidades de recursos para el Fondo Cuenta	\$24.693

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

De conformidad con esta información remitida por TRANSMILENIO S.A., mediante oficio STPU 20212216431621, la Secretaría Distrital de Movilidad como administrador del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda, incluir tales recursos presupuestales dentro del presupuesto para la vigencia 2022.

4.3.2. Adquisición por Concesionarios del SITP

En el marco de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009 que TRANSMILENIO S.A. adelantó con el objeto de *“Seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación*

21

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





preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme” se suscribieron los contratos de concesión, en los que quedó que la desintegración de la flota del Transporte Público Colectivo era una obligación a cargo de los concesionarios.

Así quedó consignado en la cláusula 17 de los contratos de concesión:

“CLAUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

A través del presente **Contrato**, y como consecuencia de la **Concesión** no exclusiva y conjunta con otros concesionarios y de la explotación de la actividad de transporte mediante la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP**, el **CONCESIONARIO** adquiere las siguientes obligaciones:

(...)

17.4. Respecto a la participación y sostenibilidad de propietarios:

17.4.1. Incluir en la calidad y bajo las condiciones establecidas en su propuesta a los **Propietarios** que le transferirán la propiedad o el control de los vehículos de la **Flota**.

17.4.2. Garantizar el cumplimiento del compromiso de adquisición de **Flota Usada** y garantía de mantenimiento de oferta a **Propietarios** no incluidos en la oferta.

Teniendo en cuenta que el **CONCESIONARIO** deberá adquirir o incorporar el número de vehículos de la **Flota** actual de transporte público colectivo, establecidos en la tabla del Anexo técnico del pliego de condiciones, deberá garantizar a los propietarios que no participaron en las propuestas cualquiera de las siguientes alternativas:

- Participación en el negocio como parte del **CONCESIONARIO** en las condiciones definidas en la propuesta respecto de la vinculación y la renta fija mensual (por tipo y modelo de vehículo) durante los 24 años de **Concesión**, la cual se incrementará anualmente, de conformidad con el IPC. Para esto deberá acordar con cada **Propietario** la vinculación al **CONCESIONARIO**. En este caso la renta fija mensual podrá ser inferior máximo hasta en un 10% con respecto a la renta ofrecida a quienes participaron desde un comienzo en la

22



*propuesta. Los **Propietarios** que participaron en el proceso de selección en proponentes que no resultaron adjudicatarios, no serán sujetos del descuento señalado en la presente viñeta.*

- *Compra de los vehículos en las condiciones definidas en la propuesta respecto del valor de los mismos (por tipo y modelo)."*

En el numeral 2.6 del Anexo Técnico de los Pliegos de Condiciones de la Licitación 004 de 2009 se estableció lo relacionado con la obligación de adquirir la flota del Transporte Público Colectivo, calculada en ese momento en 15.647 vehículos:

"2.6. VEHÍCULOS DE TPC ACTUAL QUE DEBE ADQUIRIR O INCORPORAR CADA OPERADOR ZONAL. El presente listado incluye la totalidad de vehículos del Transporte Público Colectivo actual que deben ser adquiridos o incorporados por cada operador zonal, es decir, abarca aquellos vehículos aptos para la operación, como aquellos que deben ser desintegrados."

De manera que el Anexo Técnico es el documento que contiene el listado de los vehículos del TPC que deberán adquirir los CONCESIONARIOS en función de sus zonas, con el fin de eliminar la competencia del TPC y, con ello, culminar la implementación del SITP.

Mediante los otrosíes de 2019 se acordó, la actualización del Anexo Técnico teniendo en cuenta lo siguiente:

- Inclusión y exclusión de los vehículos conforme con la actualización del Registro Distrital Automotor (RDA) que realizó inicialmente la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).
- Inclusión y exclusión de los vehículos que por decisión del Comité de Transición del SITP debían o no pertenecer a la Base de datos de vehículos del TPC que deben migrar al SITP.
- Inclusión al Anexo Técnico de los vehículos que fueron objeto de reposición entre la fecha de presentación de la licitación y el inicio de la etapa de operación.
- Exclusión de los vehículos que fueron adquiridos y desintegrados con los recursos del Fondo de Mejoramiento de la Calidad del Servicio hasta el año 2015.





- Exclusión de los vehículos que fueron adquiridos y desintegrados por el concesionario Conexión Móvil S.A.S. que hacían parte de la base de datos del SITP y fueron presentados en el marco del Otrosí firmado con TRANSMILENIO en el año 2018.

Para efectos de facilitar el cumplimiento del Anexo Técnico, TRANSMILENIO S.A. y los Concesionarios tienen como referencia el listado de cantidades de vehículos por modelo y por tipología definidos en el Anexo Técnico para cada zona actualizado al año 2019.

No obstante, lo anterior, para hacer seguimiento y control al cumplimiento de las obligaciones por parte del Concesionarios, se estableció que TRANSMILENIO S.A. valoraría financieramente la presentación y acreditación de vehículos provenientes del antiguo TPC, incluyendo los ya acreditados por los Concesionarios conforme con la proforma 8 de la licitación del SITP (tabla de valores en venta de la licitación) actualizada al año 2019.

En ese sentido, para la presentación y acreditación de vehículos provenientes del antiguo TPC ante TRANSMILENIO S.A. se valorará financieramente cualquier vehículo contenido en el Registro Distrital Automotor (RDA) y reconocido en la base de datos de los vehículos del TPC para migrar al SITP (base de vehículos del SITP) hasta completar financieramente la obligación de Anexo Técnico pactada en el marco de la Licitación 004 de 2009, teniendo en cuenta las siguientes notas:

“NOTA 1: En caso de no poder acreditar la desintegración de alguno de los vehículos por limitaciones jurídicas o por cualquier otro caso, el concesionario informará por escrito a TRANSMILENIO S.A. el motivo que impide este proceso, para realizar seguimiento a la obligación.

NOTA 2: Una vez definida la adjudicación e implementación de las rutas faltantes en el SITP que están contempladas para las zonas de Fontibón, Suba Centro y Perdomo, TRANSMILENIO S.A. expedirá un segundo cronograma de chatarrización para las vigencias 2020 y 2021, el cual será de obligatorio cumplimiento para el concesionario.

NOTA 3: El concesionario podrá avanzar en el proceso de chatarrización de vehículos no incluidos en el presente cronograma cuando así lo considere, siempre y cuando acredite su vinculación a la concesión, y este se encuentre en la base de datos global de vehículos del TPC que deben migrar al SITP. No obstante, lo anterior, esta chatarrización no lo exime de llevar a cabo el proceso de chatarrización de los vehículos definidos en el presente Anexo.



NOTA 4: El concesionario deberá chatarrizar a más tardar a julio 31 de 2019 la flota vinculada a su concesión, a la cual le fue cancelada la Tarjeta de Operación en el marco de la resolución 125 de 2014 (SDM) por capacidad transportadora, y por la aplicación de las circulares 002 de 2012 y 006 de 2014 (SDM) por solicitud del mismo concesionario incluidas o no dentro del presente Anexo.”

4.3.2.1. Seguimiento Anexo Técnico - Anexo N° 3 otrosíes estructurales de 2019

En cuanto a la adquisición de vehículos en el marco del Anexo Técnico (Anexo No. 3) para el cumplimiento del cronograma de chatarrización de los otrosíes firmados con los Concesionarios vigentes y TRANSMILENIO SA, y a pesar de que algunos vehículos se encuentran pendientes porque tienen limitaciones que impiden su desintegración, se evidencia que los concesionarios de la Fase III del SITP han cumplido con esta obligación de acuerdo con los cronogramas establecidos por el Ente Gestor a 31 de agosto de 2021.

Es importante recordar el avance en el proceso de chatarrización al momento de la firma de los otrosíes, el cual era para mayo de 2019:

TABLA 2. DESINTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS GENERAL CON CORTE A MAYO DE 2019

CONCESIONARIO	ZONA	META CHATARRIZACIÓN	TOTAL FLOTA DESINTEGRADA	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DESINTEGRACIÓN
Etib	BOSA	1.159	755	65%
Coobús	FONTIBÓN	1.062	495	47%
Este Es Mi Bus	CALLE 80	498	380	76%
	TINTAL ZONA FRANCA			
Suma	CIUDAD BOLÍVAR	627	463	74%
Gmóvil	ENGATIVÁ	884	710	80%

25

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



CONCESIONARIO	ZONA	META CHATARRIZACIÓN	TOTAL FLOTA DESINTEGRADA	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DESINTEGRACIÓN
Masivo Capital	KENNEDY	1.075	571	53%
	SUBA ORIENTAL			
Egobús	PERDOMO	2.025	879	43%
	SUBA CENTRO			
Consortio Express	SAN CRISTÓBAL	2.565	1.799	70%
	USAQUÉN			
Tranzit	USME	606	309	51%
**Sin Concesionario		0	540	5%
Otrosi Connexion Movil Fase II 2018			48	0,5%
TOTAL		10.501	6.949	66,2%

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

NOTA: El reporte del mes de mayo se mantuvo con un avance porcentual del 66.2%, teniendo en cuenta que, con el hito de la firma de los otrosíes de los concesionarios vigentes el 29 de mayo de 2019, cambiaron las metas de chatarrización para los concesionarios vigentes del SITP.

De acuerdo con lo anterior y, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Anexo No. 3 de los otrosíes firmados con los concesionarios vigentes, en la Tabla 3 se evidencia el avance en el proceso de chatarrización desde el inicio de la fecha de firma del otrosí hasta el 31 de agosto de 2021.

TABLA 3. DESINTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS CON CORTE A 31 DE AGOSTO DE 2021

CONCESIONARIO	ZONA	META	FLOTA DESINTEGRADA	% DESINTEGRACIÓN	FLOTA PENDIENTE POR LIMITACIÓN JURÍDICA	% FLOTA PENDIENTE POR LIMITACIÓN	FLOTA CON REQUERIMIENTO A PROPIETARIO	% FLOTA PENDIENTE CON REQUERIMIENTO A PROPIETARIO	% CUMPLIMIENTO
Este es mi bus	Calle 80	125	73	58%	16	13%	36	29%	100%
	Tintal zona franca	36	29	81%	1	3%	6	17%	100%
Etib	Bosa	118	88	75%	2	2%	28	24%	100%
Gmóvil	Engativá	207	195	94%	12	6%	0	0%	100%
Masivo Capital	Kennedy	267	145	54%	35	13%	87	33%	100%
	Suba oriental	92	51	55%	15	16%	26	28%	100%
Consorcio Express	San Cristóbal	281	210	75%	10	4%	61	22%	100%
	Usaquén	194	156	80%	23	12%	15	8%	100%
Suma	Ciudad Bolívar	195	151	77%	32	16%	12	6%	100%
TOTAL		1.515	1.098	72%	146	10%	271	18%	100%

Fuente: TRANSMILENIO S.A.



El avance en el cumplimiento del Anexo Técnico en cuanto a la acreditación de vehículos, a 31 de agosto de 2021 es del 100% conforme con los cronogramas definidos a esta fecha. No obstante, los vehículos previstos para el proceso de desintegración corresponden a un 65%.

4.3.2.2. Actualización de las obligaciones de Anexo Técnico en el marco de la conciliación de cifras con los concesionarios vigentes del SITP

Luego de las mesas de trabajo realizadas entre TRANSMILENIO S.A. y los concesionarios de operación de Fase III, las cuales contaron con el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República, el 29 de mayo de 2019 se suscribieron los Otrosíes Estructurales a los contratos de concesión, en procura del mejoramiento de la prestación del servicio público de transporte y la sostenibilidad financiera de las concesiones.

Dentro de los temas contemplados en dichos Otrosíes se acordaron, entre otros, la modificación del Diseño Operacional y la definición del Anexo Técnico definitivo para adquisición, desintegración y acreditación a TRANSMILENIO S.A., todo esto como medidas para el cumplimiento de las obligaciones a 31 de diciembre de 2021.

Asimismo, los Otrosíes previeron que la obligación pendiente de Anexo Técnico de las zonas de Fontibón, Suba Centro y Perdomo, será asumida por el Distrito Capital a través de TRANSMILENIO S.A., así como aquellas zonas que correspondan a concesiones que con posterioridad a la suscripción de esos otrosíes sean objeto de terminación anticipada. Actividad que viene desarrollando bajo el mandato establecido en el artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 y sus decretos reglamentarios.

Con el fin de validar las obligaciones de los concesionarios vigentes del SITP Fase III, en el marco del cumplimiento de Anexo Técnico, según las condiciones definidas en los otrosíes firmados en mayo de 2019, la Subgerencia Técnica y de Servicios de TRANSMILENIO S.A. llevó a cabo las siguientes sesiones de trabajo con los concesionarios:

1. MASIVO CAPITAL S.A.S.: La sesión de trabajo se desarrolló el 19 de septiembre de 2021 y en esta se revisaron las cifras del Anexo Técnico del concesionario evidenciando lo siguiente:

- El total de la flota actual corresponde a 1.663 vehículos, valorados según Tabla Proforma 8 del año 2019 por \$332.415.939.622 pesos.

28

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





- Para Kennedy son 1.372 vehículos valorados en \$278.723.021.758.
- Para Suba Oriental son 291 vehículos valorados en \$53.692.917.864.
- El total de vehículos pagados por Decretos Distritales (580 de 2014, 351 de 2017 o 068 de 2019) corresponde a 116 vehículos, por valor girado de \$12.283.712.613.

2. GMÓVIL S.A.S.: La sesión de trabajo se desarrolló el 6 de octubre de 2021 y en esta se revisaron las cifras del Anexo Técnico del concesionario evidenciando lo siguiente:

- El total de la flota actual corresponde a 1.417 vehículos, valorados según Tabla Proforma 8 del año 2019 por \$ 257.753.789.632.
- El total de vehículos pagados por Decretos Distritales (580 de 2014, 351 de 2017 o 068 de 2019) corresponde a 3 vehículos; por valor girado de \$ 447.548.095

3. ESTE ES MI BUS S.A.S.: La sesión de trabajo se desarrolla el 6 de octubre de 2021 y en esta se revisaron las cifras del Anexo Técnico del concesionario evidenciando lo siguiente:

- El total de la flota actual corresponde a 1.009 vehículos, valorados según de Tabla Proforma 8 del año 2019 por \$ 176.244.934.398.
 - Para Calle 80 son 781 vehículos valorados en \$ 134.973.458.863
 - Para Tintal Zona Franca son 228 vehículos valorados en 41.271.475.535
- El total de vehículos pagados por Decretos Distritales (580 de 2014, 351 de 2017 o 068 de 2019) corresponde a 12 vehículos por valor girado de \$1.296.078.660

4. CONSORCIO EXPRESS S.A.S.: La sesión de trabajo se desarrolla el 7 de octubre de 2021 y en esta se revisaron las cifras del Anexo Técnico del concesionario evidenciando lo siguiente:

- El total de la flota actual corresponde a 3.371 vehículos, valorados según de Tabla Proforma 8 del año 2019 por \$ 622.566.726.002 .
 - Para San Cristóbal son 1.916 vehículos valorados en \$366.021.218.449.
 - Para Usaquén son 1.455 vehículos valorados en \$256.545.507.553
- Se evidencia que los vehículos identificados con el número de placas SVS705, VDE291, SID640, SID641 y SID186 no se vincularon al concesionario y el Ente

29

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





Gestor no tiene la Proforma 6B, por lo cual no hay documento que certifique la vinculación al Sistema. Por esa razón, estos vehículos se retiran de la obligación del concesionario y quedan dentro del universo de vehículos sin vinculación.

- Con la clausura de la revisión de cifras con los demás concesionarios, se evidencia que 9 vehículos que se encontraban en la obligación de otros concesionarios realmente corresponden a la obligación de Consorcio Express.
- El total de vehículos pagados por Decretos Distritales (580 de 2014, 351 de 2017 o 068 de 2019) corresponde a 155 vehículos por valor de \$ 19.017.247.537.

5. ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.: La sesión de trabajo se desarrolla el 7 de octubre de 2021 y en esta se revisaron las cifras del Anexo Técnico del concesionario evidenciando lo siguiente:

- El total de la flota actual corresponde a 1.065 vehículos, valorados según de Tabla Proforma 8 del año 2019 por \$181.526.036.400.
- El total de vehículos pagados por Decretos Distritales (580 de 2014, 351 de 2017 o 068 de 2019) corresponde a 78 vehículos por valor de \$ 7.500.434.134.
- Con la clausura de la revisión de cifras con los demás concesionarios, se evidencia que 1 vehículo que se encontraba en la obligación de SUMA realmente corresponde a la obligación de otro concesionario.

6. ETIB S.A.S.: La sesión de trabajo se desarrolló el 8 de octubre de 2021 y en esta se revisaron las cifras del Anexo Técnico del concesionario evidenciando lo siguiente:

- El total de la flota actual corresponde a 1.546 vehículos, valorados según de Tabla Proforma 8 del año 2019 por \$ 273.560.347.349.
- El total de vehículos pagados por Decretos Distritales (580 de 2014, 351 de 2017 o 068 de 2019) corresponde a 127 vehículos por valor de \$13.566.856.750.

Dado que la obligación del cumplimiento de Anexo Técnico tiene que evaluarse en enero de 2022 y que aún hay vehículos pendientes por acreditar por parte de los concesionarios y que a la vez siguen existiendo vehículos sin vinculación, es posible que las cifras aquí proyectadas puedan presentar variaciones.

Ahora bien, es importante resaltar que los ajustes realizados mediante los otrosíes estructurales de 2019 surgen como resultado de todo el proceso que ha surtido esta



obligación de Anexo Técnico, desde la firma de los contratos en el 2010 a la finalización del esquema del SITP provisional el 31 de diciembre de 2021.

La anterior información presenta pequeñas diferencias con la que obra en el *Estudio Técnico y Financiero de Requerimiento de Recursos Desmante TPC – SITP Provisional* remitido por TRANSMILENIO S.A. mediante el oficio 2021-EE-14994 y radicado en la Secretaría de Movilidad con número 20216121529632 el 9 de septiembre de 2021, con el que se sustentó la necesidad de recursos para el desmante del TPC -SITP Provisional del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá.

Sin embargo estas diferencias no modifican las obligaciones contractuales de los concesionarios ni alteran la cifra global de vehículos definidos en el Anexo Técnico (14.818 vehículos), por lo que los pocos ajustes que serán necesarios adelantar, de todas formas se enmarcan en el deber de dar cumplimiento a la obligación de anexo técnico como fue pactada en la cláusula séptima de los otrosíes estructurales de 2019.

4.3.2.3. Situación de las sociedades COOBÚS, EGOBÚS y TRANZIT.

Respecto a las sociedades COOBÚS S.A.S. y EGOBÚS S.A.S., que en su momento hacían parte de los concesionarios del SITP se tienen los siguientes antecedentes:

Mediante Resolución 4677 del 30 de abril de 2013, la entonces Superintendencia de Puertos y Transporte ordenó el sometimiento a control de la sociedad EGOBÚS S.A.S., lo cual, con posterioridad, implicó que con Resoluciones Nos. 10764 y 10790 del 25 de junio de 2014, la Superintendencia ordenara la remoción los representantes legales y de los miembros de la Junta directiva de estas sociedades y se instara a la presentación de un plan de mejoramiento y de recuperación en aras de garantizar la prestación del servicio público de transporte en el marco de los contratos de concesión.

Luego, mediante Radicado No. 2016-01-379192 (20161000585271) y 2016-01-387884 (2016000587631), la entonces Superintendencia de Puertos y Transporte solicitó a la Superintendencia de Sociedades iniciar el trámite de liquidación judicial para las sociedades COOBÚS S.A.S. y EGOBÚS S.A.S. por la configuración de las causales previstas en el artículo 218 del Código de Comercio y como consecuencia de la terminación anticipada y unilateral de los contratos de concesión por parte de TRANSMILENIO S.A.

31

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





La Superintendencia de Sociedades, mediante Autos 400-012523 y 400-012524 del 19 de agosto de 2016, decretó la apertura de la liquidación judicial de las sociedades COOBÚS S.A.S. y EGOBÚS S.A.S. en los términos de la Ley 1116 de 2006.

En curso de los procesos, mediante Auto No. 2020-01-293489 del 24 de junio de 2020, modificado por Auto No. 2020-01-405779 del 10 de agosto de 2020, y Auto 2021-01-017067 del 26 de enero de 2021, modificado por Auto 2021-01-368910 del 25 de mayo de 2021, la Superintendencia de Sociedades aprobó la adjudicación de bienes de la sociedad COOBÚS S.A.S. y EGOBÚS S.A.S. en Liquidación, respectivamente.

Actualmente, los procesos de liquidación judicial se encuentran terminados en la medida que las providencias de adjudicación se encuentran ejecutoriadas y la consecuencia legal de los procesos es la extinción de la persona jurídica conforme lo dispuesto en la Ley 1116 de 2006.

En relación con la sociedad TRANZIT S.A.S., se tiene la siguiente información:

Mediante Auto 400-005940 (2019-01-257223) de 13 de marzo de 2017, la Superintendencia de Sociedades admitió a la sociedad TRANZIT S.A.S. al proceso de reorganización convocado por esta.

El 23 de mayo de 2018 se llevó a cabo la audiencia de resolución de objeciones presentadas al proyecto de calificación y graduación de créditos y derechos de voto, y al inventario de bienes, con lo cual corrió el término de cuatro (4) meses para la negociación del acuerdo de reorganización, el cual no fue presentado dentro del término señalado en el artículo 31 de la ley 1116 de 2006.

Por ello, mediante Auto No. 400-005399 del 27 de junio de 2019, la Superintendencia de Sociedades decretó la terminación del proceso de reorganización de la sociedad TRANZIT S.A.S. y ordenó la apertura de liquidación por adjudicación con la celebración del acuerdo de adjudicación de los bienes de la sociedad.

Actualmente, el trámite se encuentra en proceso de inventario para adjudicación de bienes por parte del Agente Liquidador y posterior convocatoria a audiencia de acuerdo de adjudicación.



4.3.3. Adquisición de vehículos a través del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS

Como un mecanismo supletorio a las demás medidas que la Administración Distrital determinó adelantar en el marco de la política pública de reorganización del servicio de transporte urbano de pasajeros en el Distrito Capital, implementada a partir del Acuerdo Distrital 004 de 1999, se expidió el Decreto distrital 115 de 2003 *“Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital”* en el que se establecieron medidas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte público en la ciudad dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo en la ciudad, como la reducción de la capacidad transportadora de las empresas en función de las necesidades de movilización, y en consecuencia, también se adoptaron medidas para la reorganización de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Como parte de estas últimas medidas, se estableció el Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, el cual se define en el artículo 20 como *“(...) el número de vehículos que cada empresa transportadora debe retirar de circulación de la ciudad de Bogotá D.C. por cada vehículo que tenga vinculado para cumplir la capacidad transportadora autorizada, racionalizando los equipos de acuerdo con la demanda”*.

En ese sentido, inicialmente, el artículo 25 ibidem dispuso incluir en la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros el *Factor de Calidad del Servicio*, componente destinado a la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, el cual es recibido directamente por las empresas al recaudar la tarifa por la utilización de los servicios de transporte, para ser transferido en administración mediante gestión fiduciaria por las personas jurídicas habilitadas para esta finalidad.

Con ese fin, mediante la Resolución 392 de 2003 expedida por la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte se constituyó el fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS), a través del cual se administran los recursos provenientes del Factor de Calidad.

Luego, mediante el artículo 24 del Decreto Distrital 309 de 2009, se dispuso que los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio se destinarán para apoyar la implementación del sistema de transporte masivo en la ciudad:

Artículo 24°. - Recursos del Factor de Calidad del Servicio. A partir de la

33

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





adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto 115 de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad. (Textual).

En ese sentido, esta normativa refuerza las medidas adoptadas por la Administración para sacar de circulación aquellos vehículos de Transporte Público Colectivo que por no cumplir con las condiciones de vida útil establecidas en la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009, debían ser desintegrados.

De manera que la finalidad ya no es sólo la reducción del número de vehículos de tipología TPC sino también buscar la forma de mitigar el impacto por la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Sobre el particular, la Resolución 410 de 2019 “*Por la cual se modifica el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo*” expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, prevé las siguientes cláusulas relacionadas con la desintegración y adquisición de vehículos:

“CLÁUSULA 6. DEFINICIONES

(...)

6.2. DESINTEGRACIÓN FÍSICA: *se entiende por tal, el proceso de inhabilitación y destrucción de todos los elementos integrantes de los vehículos de transporte público colectivo hasta convertirlos en chatarra por parte de la ENTIDAD DESINTEGRADORA.*

(...)

6.9. FONDO: *Es el FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO, patrimonio autónomo reglamentado por los artículos 1226 y siguientes del Código de Comercio, cuyo objeto es adquirir los vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de conformidad con lo estipulado en el Decreto 309 de 2009 y la Resolución 515 de 2009 (Reposición de vehículos de transporte Público), con miras a la implementación y puesta en marcha del SITP, el cual será administrado por la FIDUCIARIA LÍDER en los términos del presente REGLAMENTO*

34

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





(...)

CAPÍTULO 2 - MECANISMO DE COMPRA DE VEHÍCULOS

CLÁUSULA 18. ELEGIBILIDAD DE LOS VEHÍCULOS A COMPRAR: *Cada FIDUCIARIA ACREDITADA podrá comprar al PROPIETARIO (sea persona natural o jurídica) y con cargo al FIDEICOMISO que administra; los vehículos cuya propuesta se ajuste a los parámetros y criterios de selección establecidos en las Cláusulas 21 22 y subsiguientes del presente reglamento; siempre y cuando el automotor se encuentre incluido en el RDA y haya estado vinculado al parque automotor de cualquiera de las EMPRESAS habilitadas para tales efectos, y se encuentre en el listado de vehículos que hacen parte de la Base de vehículos del TPC a ser adquiridos por el SITP administrada por TRANSMILENIO S.A., y verificada dicha información por la Dirección de Atención al Ciudadano y la Subdirección de Transporte Público de la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD con los datos proporcionados por el SIM del RDA del Transporte Público Colectivo.”*

En relación con la aplicación de estas disposiciones, es pertinente mencionar que acorde con los reportes de las sociedades fiduciarias habilitadas para este efecto, la evolución del proceso de desintegración de vehículos, en el período comprendido entre el 25 de agosto de 2003 y el 31 de octubre de 2021 se refleja con la compra de 3.037 vehículos, incluidos los aprobados en la última fase de postulación del 2021. Los datos por año se presentan en detalle en el Anexo 2.

En cuanto a la inversión total de recursos en la adquisición y desintegración de vehículos a través del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS), se informa que con base en los reportes de las sociedades fiduciarias SERVITRUST GNB SUDAMERIS y CORFICOLOMBIANA, al 31 de octubre de 2021, para la compra de estos 3.037 vehículos se destinaron \$253.661.095.370,35 que con gestión fiduciaria ascienden aproximadamente a \$254.347.224.142,06, como se detalla en la Tabla 4.



TABLA 4. VEHÍCULOS ADQUIRIDOS POR EL FMCS

FMCS - VEHÍCULOS ADQUIRIDOS AÑOS 2003-2016				Total compra
Total vehículos		2.905		\$ 233,887,633,485.43
FMCS - VEHÍCULOS ADQUIRIDOS AÑOS 2020 - 2021				
POSTULACIÓN		APROBACIÓN		
Fecha de apertura	# de vehículos Postulados	Fecha Aprobación	# de vehículos Aprobados	Total compra
16 de junio de 2020	74	31 de julio de 2020	58	\$ 8,248,370,707.40
24 de agosto de 2020	41	15 de diciembre de 2020	28	\$ 4,149,962,138.42
1 de marzo de 2021	70	30 de abril de 2021	46	\$ 8,061,257,810.81
Total vehículos		132		\$ 20,459,590,656.63
TOTAL 2003-2021		3.037		\$ 254,347,224,142.06

Fuente: SDM SCITP. Corte: 3 de octubre de 2021.

En relación con estas cifras debe tenerse en cuenta que en el 2017, en el marco del proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo N° 2060, que se explica en detalle más adelante, la Contraloría Distrital decretó el embargo de los recursos obrantes en el FMCS, medida cautelar que impidió que se autorizaran compras hasta el 2019.

Por ese motivo, la adquisición de vehículos mediante este mecanismo sólo se reactivó cuando la misma Contraloría revocó la medida de embargo a finales de 2019 y los recursos se reintegraron al fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio. Es así como con corte a 30 de junio de 2020 quedó en las cuentas de las sociedades fiduciarias un saldo disponible de \$21.830.788.926,98 que permitió que el 16 de junio de 2019 se abrieran postulaciones y el 31 de julio siguiente el Comité de Verificación aprobara la compra de 58 vehículos.

Igualmente, y como se explica con detalle en la exposición de motivos, se destaca que a raíz de la pandemia por Coronavirus SARS-Cov-2 (COVID-19) la Administración Distrital, mediante el Decreto distrital 139 de 2020 y el artículo 7 del Decreto distrital 073 de 2021, decidió el cambio de destinación de los recursos recaudados por concepto de Factor de Calidad, en virtud de lo cual autorizó a las empresas de transporte para que en lugar de transferir los recursos al FMCS, estos no se cobraran a los propietarios de los vehículos vinculados y en cambio se

36

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





pudieran utilizar para cubrir los costos operativos en los que incurrieran en la prestación del servicio.

Esta medida de cambio de destinación ocasionó que una disminución importante en los recursos del FMCS. Es así como en los años 2020 y 2021, con los recursos disponibles en las fiducias se realizaron tres procesos de postulaciones, mediante las que se adquirieron 132 vehículos por \$19.773.461.884,92 que con gestión fiduciaria ascienden aproximadamente a \$20.459.590.656,63.

Adicional al anterior, existen otros factores que inciden en la disminución de los recursos del FMCS e impactan la adquisición de vehículos a través de este mecanismo. El primero son los gastos derivados de la administración fiduciaria, por los cuales entre junio de 2020 y diciembre de 2021 se calcula que se desembolsarán \$798.000.000 incluyendo los honorarios del auditor externo; \$92.924.915,16 aproximadamente por las comisiones fiduciarias por desintegración de vehículos; y alrededor de \$593.203.856,55 por comisiones por compra.

El segundo factor adicional es que cerca de \$266.000.000 corresponden a recursos transferidos de más por algunas empresas que operan en el esquema del SITP Provisional, los cuales excedieron el valor liquidado por la Secretaría Distrital de Movilidad por concepto de Factor Calidad y que, de conformidad con lo establecido en el reglamento del Fondo, deben ser devueltos a las respectivas empresas.

Todo lo anterior conlleva a estimar que si para diciembre de 2021 este no se ha liquidado, en el FMCS quedará un saldo aproximado de \$300.000.000, monto que aunque permite comprar un vehículo de hasta modelo 2005, no será suficiente para adelantar una nueva etapa de postulaciones, por el tiempo que ello demanda y los costos que ello implica por comisiones fiduciarias y trámites requeridos hasta su pago.

5. FIDEICOMISO FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO - FMCS

5.1. Antecedentes

Como se señaló anteriormente, el Decreto Distrital 115 de 2003 *“Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital”*, estableció, entre otras, la reducción de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo en función de las necesidades de movilización y, como consecuencia, adoptó medidas para la reorganización de los servicios de transporte en la ciudad de Bogotá y medidas dirigidas a fomentar el

37

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





uso de los medios masivos, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Con ese fin el artículo 25 incluyó el factor de calidad como un componente de la tarifa del servicio de transporte colectivo de pasajeros:

“Artículo 25. Inclusión del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa. Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originarán en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, según el valor que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Este factor, que tendrá una destinación específica, será recaudado directamente por las empresas de transporte bajo esquemas operativos que centralicen en la empresa el recaudo de la tarifa por la utilización de los servicios de transporte. Con los recursos recaudados por concepto de factor de calidad del servicio para la compra de vehículos, se constituirá un patrimonio autónomo a través del cual la fiduciaria los administrará y utilizará como fuente de pago para los efectos previstos en el numeral 2º del artículo 23 del presente Decreto.”

El párrafo del artículo 26 ibidem otorgó a la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte, hoy Secretaría Distrital de Movilidad, la facultad de adoptar las medidas que resultaran pertinentes para dar cumplimiento a este Decreto y facilitar su permanente y adecuada aplicación.

Con ese fin, se tiene en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Resolución 4350 de 1998 *“Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto”* expedida por el Ministerio de Transporte:

“ARTÍCULO 4º. Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.”

En aplicación de esta normativa, la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte expidió la Resolución 392 de 2003 *“Por la cual se fija el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de*

38

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





Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación”, modificada por la Resolución 497 de 2005, mediante la cual se establecen las reglas para la fijación del índice de reducción de sobreoferta de vehículos para el mejoramiento de la calidad del servicio, la operación del sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte colectivo de pasajeros, así como los parámetros para su administración y aplicación.

En ese sentido, el artículo 11 ibidem establece que la Secretaría Distrital de Movilidad tiene a su cargo liquidar el *índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio* que deberá acreditar cada empresa, tomando en consideración lo establecido en el artículo 21 del Decreto Distrital 115 de 2003.

Luego, con la expedición del artículo 24 del 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*”, se estableció que los recursos recaudados por concepto de Factor de Calidad sean destinados a facilitar la transición al SITP mediante la racionalización de la flota de vehículos de Transporte Público Colectivo en la ciudad:

“Artículo 24°. - Recursos del Factor de Calidad del Servicio. A partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto 115 de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.”

De manera que la finalidad es la reducción del número de vehículos de tipología TPC y mitigar el impacto por la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

5.1.1. Regulación

Con el fin de dar cumplimiento a esta normativa, el funcionamiento del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS) ha sido regulado mediante distintas clases de documentos. En principio el mecanismo de compra de vehículos a través del FMCS operó conforme lo establecido en la Resolución 392 de 15 de agosto de 2003, expedida por la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte.

39

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





Posteriormente, el 9 de marzo de 2005, dicha entidad expidió el *Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo*, el cual fue remplazado el 21 de febrero de 2007, con el Reglamento que expidió la Secretaría Distrital de Movilidad.

Con ocasión de lo previsto en el artículo 24 del Decreto distrital 309 de 2009, se destaca que, tal y como quedó consignado en la modificación 1 de 2012 del reglamento del FMCS, en el marco del proceso de socialización del SITP se fijó la tabla de valores para adquirir los vehículos de común acuerdo con los gremios de propietarios:

“NOVENO. En el marco del proceso de socialización del Sistema Integrado de Transporte Público con el sector transportador se han realizado diversas mesas de trabajo, algunas de las cuales arrojaron como resultado la fijación de la tabla especial de precios con base en la cual se adelantará el proceso de compra de vehículos con cargo a los recursos del Factor de Calidad, para aquellos propietarios que no están interesados en participar en el Sistema Integrado de Transporte Público, cuyo contenido refleja aspectos como el valor actual de los vehículos y un componente adicional no incluido para quienes se mantienen en servicio y gozarán de la renta mensual fija, como quiera que quienes vendan al Fondo se retirarán del servicio y los vehículos no pueden ser repuestos”.

La últimas modificaciones efectuadas al reglamento del FMCS son las establecidas en la Resolución 410 de 2019, modificada por la 259 de 2020, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Igualmente, para reglamentar las gestiones fiduciarias previstas en el Decreto Distrital 115 de 2003, la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte expidió las Resoluciones 443 de 11 de septiembre de 2003 y 575 de 23 de junio de 2005, en las cuales estableció los requisitos de autorización.

Como únicamente la Fiduciaria Lloyds Trust S.A. (hoy Fiduciaria Servitrust Gnb Sudameris S.A.) y la Fiduciaria del Valle S.A. (hoy Corficolombiana S.A.) cumplieron con los requisitos establecidos para alcanzar dicha autorización, la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte expidió los respectivos actos administrativos que las faculta para desarrollar las gestiones fiduciarias previstas en el Decreto Distrital 115 de 2003.

Luego de la autorización, el 19 de noviembre de 2003, se suscribió el contrato de fiducia mercantil para la administración del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio entre la Cooperativa de Transportadores Ciudad Bolívar -

40

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.



Cootransbolivar Ltda. y Lloyds Trust S.A. (hoy Fiduciaria Servitrust GNB Sudameris), al cual se adhirieron, entre el 16 de mayo de 2005 y el 26 de septiembre de 2007, 16 empresas del Transporte Público Colectivo, a través del otrosí al contrato de Fiducia suscrito por las mismas.

El 26 de mayo de 2005 la empresa Unión Comercial de Transportes suscribió contrato de fiducia mercantil para la administración del fondo para el mejoramiento de la calidad del Servicio con la Fiduciaria del Valle S.A. (hoy Corficolombiana S.A.) S.A., al cual se adhirieron las 48 empresas restantes del TPC.

De las cláusulas de estos contratos es pertinente citar la relacionada con la duración de la gestión fiduciaria:

“CLÁUSULA 24.- DURACIÓN: *El presente Contrato tendrá un término de duración de seis (6) años contados a partir de la suscripción del mismo, o hasta que se agoten los recursos del Fondo, y terminará por el vencimiento de su término, el cumplimiento de las obligaciones o por cualquiera de las siguientes circunstancias:*

24.1 Las previstas en el artículo 1240 del Código de Comercio.

24.2 Por la renuncia de la Fiduciaria, cuando se den las causales del artículo 1232 del Código de Comercio.

24.3 Por pérdida de la acreditación o de la autorización de la Fiduciaria, según lo estipulado en la Oferta de Gestión Fiduciaria.

24.4 Por la liquidación voluntaria u obligatoria del Fideicomitente.

24.5 Por el no pago de la Remuneración Fiduciaria.

PARÁGRAFO PRIMERO: *Al término del plazo del Contrato, siempre y cuando no existan recursos en el mismo se liquidará sin que la liquidación implique en ningún caso la devolución y/o entrega física de vehículos que se encuentren en procesos de Desintegración Física Total cuando para ellos haya vencido su vida útil.*

PARÁGRAFO SEGUNDO: *En caso de renuncia, la Fiduciaria permanecerá con la administración de los recursos hasta tanto haga entrega de los mismos a otra sociedad fiduciaria escogida por la STT.*

PARÁGRAFO TERCERO: *Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de terminación, la Fiduciaria presentará una rendición final de cuentas de conformidad con la Circular Externa 007 de 1996 de la Superintendencia*

41

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





Bancaria, entendiéndose que si dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a su presentación no se formulan observaciones, o diez (10) días hábiles después de haberse presentado las explicaciones solicitadas, ésta se entenderá aprobada y se dará por terminada satisfactoriamente la liquidación y, en consecuencia, el vínculo contractual que se generó con este Contrato.”

En igual sentido, la Resolución 410 de 2019 “*Por la cual se modifica el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo*”, establece en la Parte VI lo relacionado con la terminación y liquidación del FMCS:

“CLÁUSULA 30. LIQUIDACIÓN DEL FONDO: *Una vez el FONDO cumpla con su objeto y haya atendido el total de las obligaciones contraídas, cada FIDUCIARIA ACREDITADA deberá proceder a la liquidación del FIDEICOMISO que administra. Liquidados la totalidad de los FIDEICOMISOS, se entenderá igualmente liquidado el FONDO. La liquidación de los FIDEICOMISOS y la del FONDO no implicarán la devolución a las EMPRESAS de dineros, en el caso de existir excedentes, los cuales deberán ser destinados para fines de mejoramiento de la calidad del servicio.*

PARÁGRAFO: *Los contratos de Fiducia mercantil que celebren las EMPRESAS con las FIDUCIARIAS ACREDITADAS tendrán la duración necesaria para el cumplimiento de su objeto sin que dicho término pueda sobrepasar el máximo permitido por la Ley. Los mencionados contratos se darán por terminados, cuando ocurra alguno de los siguientes eventos:*

- Por el cumplimiento del objeto del FONDO o porque se haya hecho imposible su cumplimiento.*
- Por las causales previstas en el artículo 1240 del Código de Comercio.*
- Por la renuncia de las FIDUCIARIAS ACREDITADAS, cuando se den las causales del artículo 1232 del Código de Comercio.*
- Por pérdida de la acreditación o de la autorización de las FIDUCIARIA ACREDITADA.*
- Por la liquidación voluntaria u obligatoria de la EMPRESA que obre como fideicomitente. En este caso, terminará el contrato única y exclusivamente, en cuanto hace relación con la EMPRESA que se encuentre en tal circunstancia, quedando en consecuencia vigente con relación a las demás EMPRESAS que se encuentren vinculadas al contrato.*

Al término de los contratos, se liquidarán los FIDEICOMISOS, sin que la

42

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





liquidación implique en ningún caso la entrega de recursos a las EMPRESAS fideicomitentes. La FIDUCIARIA ACREDITADA permanecerá con la administración de los recursos hasta tanto, la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD determine su destinación, la cual deberá ser para fines de mejoramiento de la calidad del servicio.

En el caso de existir excedentes de caja después de haber cumplido con el total de las obligaciones contraídas por el FONDO, la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD podrá disponer de los mismos, únicamente con fines relacionados para el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte público de la ciudad de Bogotá D.C.

Ocurrida una de las causales, cesará el cobro por parte de las FIDUCIARIAS ACREDITADAS de las comisiones fiduciarias. Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de terminación de los contratos, las FIDUCIARIAS ACREDITADAS presentarán una rendición final de cuentas de conformidad con la Circular Básica Jurídica de la Superintendencia Financiera; aprobada la rendición se dará por terminada satisfactoriamente la liquidación de los fideicomisos y, en consecuencia, el vínculo contractual que se haya generado por la celebración del respectivo contrato.”

5.1.2. Recursos adeudados al Fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio por concepto de Factor de Calidad

Dado que algunas empresas habilitadas para la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo, entre el 25 de agosto de 2003 y el 31 de julio de 2008 no transfirieron los valores al FMCS que les correspondía por Factor de Calidad, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Contraloría Distrital iniciaron actuaciones encaminadas a la recuperación de estos recursos.

Se trata de actuaciones que tienen sustento en los artículos 1 y 2 de la Ley 1066 de 2006 “*por la cual se dictan normas para la normalización de la cartera pública y se dictan otras disposiciones*”, conforme lo ha entendido el Consejo de Estado: “(...) según los antecedentes de la Ley, su objeto fue mejorar el recaudo de una cuantiosa cartera pública, lo que justificó un marco legal para que los servidores públicos encargados del manejo y recaudo de créditos a favor del Tesoro Público, pudieran gestionarlos con unos principios y reglas básicas que hicieran más eficiente esa función”¹.

¹ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN CUARTA. C.P.: MARTHA TERESA BRICEÑO DE VALENCIA. Bogotá, 12 de mayo de 2010. Acción de nulidad y restablecimiento del derecho. Radicado: 25000-23-27-000-2007-00193-01 (17461).



Para evitar cobrar dos veces las mismas obligaciones, finalmente sólo se continuó con el proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo N° 2060 de 2008 por parte de la Contraloría Distrital.

5.1.2.1. Proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo N° 2060 de 2008 de la Contraloría Distrital

Como se mencionó anteriormente, la Contraloría Distrital adelanta el proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo N° 2060 de 2008, con el fin de recaudar los recursos adeudados por Factor de Calidad por algunas empresas habilitadas para la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo, quienes entre el 25 de agosto de 2003 y el 31 de julio de 2008 no transfirieron estos valores al FMCS.

En el marco del citado proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo, la Contraloría ya libró mandamiento de pago, decretó medidas cautelares (como se detalla en la Tabla 5) y ha manifestado que el proceso de cobro continúa vigente y que efectuará las acciones pertinentes para la recuperación de los recursos.

TABLA 5. PROCESO 2060 DE 2008 CONTRALORÍA DISTRITAL*

No	Empresa	VALOR LIQUIDADO POR LA SDM (Consolidado de las liquidaciones que generó la SDM por concepto de factor de calidad)	FIDUCIARIA (Entidad con la cual la empresa tiene el contrato fiduciario)	VALOR TRANSFERIDO EN FIDUCIA (Consolidado de los valores que la empresa ha transferido a la sociedad fiduciaria)	LIQUIDADO MENOS TRANSFERIDO (Valor total adeudado por la empresa al FMCS)	MEDIDA CAUTELAR DE EMBARGO DECRETADO POR LA CONTRALORÍA DISTRITAL
1	Buses Rojos	1,387,777,624.10	Corficolombiana	1,078,360,366.35	309,417,257.75	Auto 009-2017-Corfi
2	Cía. Metropolitana de Transportes	9,665,625,898.83	Corficolombiana	7,721,964,684.35	1,943,661,214.48	Auto 009-2017-Corfi
3	Sidauto	9,521,063,585.97	HSBC hoy GNB	7,203,796,412.85	2,317,267,173.12	Auto 010-2017-GNB
4	Transportes Bermúdez	4,186,921,856.68	Corficolombiana	4,148,332,908.81	38,588,947.87	Auto 009-2017-Corfi
5	Transportes Flota Blanca	2,999,389,310.72	Corficolombiana	2,566,450,198.95	432,939,111.77	Auto 009-2017-Corfi
6	Universal Automotora De Transportes	15,799,906,998.80	Corficolombiana	10,424,989,045.91	5,374,917,952.89	Auto 009-2017-Corfi
7	Transervilujo	621,377,486.59	HSBC hoy GNB	575,568,010.03	45,809,476.56	Auto 010-2017-GNB
8	Coodiltra	2,479,734,334.49	HSBC hoy GNB	2,100,563,487.74	379,170,846.75	Auto 010-2017-GNB
9	Transconfort	4,106,244,421.23	HSBC hoy GNB	2,968,497,100.59	1,137,747,320.64	Auto 010-2017-GNB
10	Sotransmiur	1,219,453,213.47	Corficolombiana	1,122,422,069.19	97,031,144.28	Auto 009-2017-Corfi



No	Empresa	VALOR LIQUIDADO POR LA SDM (Consolidado de las liquidaciones que generó la SDM por concepto de factor de calidad)	FIDUCIARIA (Entidad con la cual la empresa tiene el contrato fiduciario)	VALOR TRANSFERIDO EN FIDUCIA (Consolidado de los valores que la empresa ha transferido a la sociedad fiduciaria)	LIQUIDADO MENOS TRANSFERIDO (Valor total adeudado por la empresa al FMCS)	MEDIDA CAUTELAR DE EMBARGO DECRETADO POR LA CONTRALORÍA DISTRITAL
11	Transandino	1,428,745,162.74	Corficolombiana	852,198,352.00	576,546,810.74	Auto 009-2017-Corfi
12	Líneas Especiales Nuevo Milenio	520,234,594.00	Corficolombiana	365,509,939.36	154,724,654.64	Auto 009-2017-Corfi
13	Tampa Dc	845,916,409.30	HSBC hoy GNB	701,749,464.14	144,166,945.16	Auto 010-2017-GNB
TOTALES		54,782,390,896.92		41,830,402,040.28	12,951,988,856.64	

***Nota:** Sólo se muestran los valores adeudados a capital, no se incluyen los intereses causados que liquidaría la Contraloría.

Fuente: SCITP - SDM, valores transferidos por las empresas TPC a Sociedades Fiduciarias Habilitadas.

5.1.3. Recursos adeudados al Distrito Capital por la suscripción de contratos de cesiones de renta con propietarios de vehículos vinculados al SITP con recursos del Factor de Calidad

Por otra parte, en el marco del proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), cerca de 300 propietarios que se vincularon al Sistema en la modalidad de renta y decidieron retirarse del mismo, y presentar sus vehículos en julio de 2012 al fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, pues prefirieron contar con el valor que para ese momento se tenía pactado por acceder a ese mecanismo y así no tener que esperar el inicio del Sistema.

Por ese motivo, el 28 de septiembre de 2012, se llevó a cabo la modificación número dos (2) al Reglamento para autorizar al Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, la adquisición de vehículos postulados al Sistema Integrado de Transporte Público en modalidad de renta:

“PRIMERA: Modifíquese en el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, el artículo 20, numeral **20.1. Recepción de Postulaciones y/o Propuestas de Venta;** eliminando los literales k.), m.) y n.); e inclúyase como literal c.), el siguiente texto:

c. Carta de venta del PROPIETARIO donde se exprese el valor de adjudicación de acuerdo a la tabla indicada en la cláusula 20.1.2. y el compromiso explícito de aportar como requisito para el perfeccionamiento del contrato de compraventa; el certificado actualizado de revisión de la DIJIN, los paz y salvos por FACTOR DE

45

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





CALIDAD y para fines de traspaso, expedidos por la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo, o del documento que haga sus veces, de acuerdo con la normativa vigente.

SEGUNDA: Modifíquese el artículo vigésimo primero, incorporando numerales del siguiente contenido:

“21.1.1. Autorízase la adquisición de vehículos postulados al Sistema Integrado de Transporte Público en **modalidad de renta y facúltase al COMITÉ DE VERIFICACIÓN DEL FACTOR DE CALIDAD**, para evaluar y viabilizar las propuestas relacionadas con vehículos postulados al SITP en modalidad de **Renta Mensual**. Las propuestas en general, se recibirán por parte de las sociedades fiduciarias y de ello se informará al COMITÉ DE VERIFICACIÓN, determinando para cada vehículo las características físicas como placa, modelo y propietario, entre otros. Una vez establecido por parte de la Secretaría el tipo de vinculación con el correspondiente operador del SITP; el Comité de Verificación viabilizará la compra, para la que se exigirá además de los requisitos previstos para la adquisición en las restantes cláusulas, **la cesión a favor de quien indique la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, del Contrato de Renta Mensual** que el propietario hubiere celebrado con el operador de transporte del Sistema.

21.1.2 HSBC Fiduciaria, en su calidad de líder del negocio verificará antes de efectuar el pago de los vehículos que se adquieran, adicionalmente a lo previsto para adquisición de vehículos en general, que se hayan cumplido los siguientes requisitos:

Que el operador SITP al que se hubiere vinculado el vehículo, autorice por escrito la venta del vehículo al Fondo y su desintegración por éste, quien deberá entregarle el certificado correspondiente cuando requiera acreditar la desintegración ante Transmilenio S.A.

Que el operador SITP al que se hubiere vinculado el vehículo manifieste por escrito que ha sido **notificado de la cesión del contrato de renta a favor del Distrito Capital – Secretaría de Movilidad NIT 8999.999.061-9, y que impartirá las órdenes para que la renta mensual sea cancelada en las cuantías y periodicidad señalada dentro de la proforma 6B, a la cuenta que la Dirección Distrital de Tesorería indique.**

Que el Distrito Capital – Secretaría de Movilidad NIT 8999.999.061-9 haya certificado por escrito que ha suscrito y recibido como cesionario, documento de **cesión de los derechos de renta, a su favor.**

La Fiduciaria conservará el certificado en que conste la desintegración física del vehículo adquirido.

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

46





21.1.3. La Subsecretaría de Servicios de la Movilidad, coordinará la adecuación de los correspondientes procedimientos con la fiduciaria líder, las entidades habilitadas o contratadas para llevar a cabo los procesos de administración y manejo del Registro Distrital Automotor – RDA - “software QX_TRÁNSITO, Desintegración de vehículos; a efectos de que se certifique a TRANSMILENIO S.A., la respectiva desintegración y cuota de chatarra que deba acreditar la operadora a la cual se encuentra afiliado el vehículo adquirido bajo esta modalidad.”

TERCERA: *Suprímase del reglamento anterior, el párrafo tercero del artículo 21, numeral 21.1.*

CUARTA: *Todo vehículo de transporte público colectivo podrá postularse al Fondo, y las decisiones sobre su adquisición corresponderán a las indicaciones que los miembros del Comité de Verificación señalen, dentro de los límites del reglamento. Se priorizará la adquisición de vehículos de año modelo 1994 y anteriores.”*

Esta modificación número dos (2) al reglamento del FMCS contó con el aval previo de TRANSMILENIO S.A., quien mediante el oficio 2013EE6725 de 16 de agosto de 2012 señaló:

“De acuerdo con lo anterior, el propietario vinculado a través de la modalidad de renta, tiene a su favor un título valor, que como tal, puede negociarlo con un tercero ya sea personal natural, jurídica, pública o privada. Es decir, el Distrito puede negociar dicho título con los propietarios y remplazarlos en su posición frente a los concesionarios del SITP.

(...)

Por lo tanto, en el evento en que las rentas sean adquiridas por el Distrito y considere el ingreso de las mismas al Fondo de Estabilización Tarifaria; el Distrito o el titular de las rentas debe dar la orden al concesionario respectivo, con el fin de indicarle en donde debe consignar dicho valor cuando realice el pago mensual de las mismas”.

En igual sentido, la Secretaría Distrital de Hacienda mediante el oficio 2012EE236198 de 23 de septiembre de 2012 indicó:

“En este orden de ideas, podemos concluir que la Dirección Distrital de Tesorería tiene la competencia para efectuar el recaudo de los recursos provenientes de las rentas cedidas por los propietarios de los vehículos al Distrito Capital.

Sin embargo, la Dirección Distrital de Tesorería no ostenta la competencia para

47

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





suscribir, ni recibir ni custodiar a nombre el Distrito Capital Contratos de Cesión de Derechos del asunto, como se pretende en la modificación número dos de 2.012 al Reglamento del Fondo para el mejoramiento de la calidad del servicio para la compra de vehículos de transporte público colectivo, el cual señala:

‘(...) 21.1.2 HSBC Fiduciaria, en su calidad de líder del negocio verificará antes de efectuar el pago de los vehículos que se adquieran, adicionalmente a lo previsto para adquisición de vehículos en general, que se hayan cumplido los siguientes requisitos:

(...)

*2. Que el Distrito Capital - Dirección de Tesorería NIT 8999.999.061 - 9 haya certificado por escrito **que ha suscrito y recibido como cesionario documento de cesión de los derechos de renta del vehículo, a su favor.**’ (Negrilla y Subrayado fuera de texto)*

Por consiguiente, consideramos que la Secretaría Distrital de Movilidad sería la competente para recibir la cesión de derechos en nombre del Distrito Capital y custodiar los contratos de cesión de derechos de la renta”.

Por su parte, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó un “análisis técnico jurídico sobre el Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, creado por el Decreto distrital 115 de 2003, de vehículos presentados en renta al SITP” en el que se concluyó lo siguiente:

“De acuerdo con las cláusulas contractuales se tiene lo siguiente:

El pago a los propietarios vinculados a través de la modalidad de la renta fija mensual ofertada, en los términos del pliego de condiciones de la Licitación Pública TMSA-LP-004 de 2009, establece que tratándose de la desintegración física total (chatarización); este debe efectuarse al momento de cumplirse la vida útil determinada en el pliego de condiciones y el contrato.

(...)

El pago de la Renta se supedita al control total del vehículo por el concesionario, bien sea a través del pago del valor total del vehículo al propietario o mediante el pago de la renta mensual fija por el período de 24 años de la concesión a quienes optaron por esta alternativa contractual.

(...)

De conformidad con el modelo contractual definido en el pliego de condiciones de

48

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





la Licitación pública, la autorización de cesión del derecho de renta a favor del Distrito Capital preserva el esquema original del modelo y permite que a través del ingreso de las rentas al Distrito se racionalice la oferta de vehículos y se obtengan recursos que generarán [sic] un impacto positivo en la tarifa SITP.

(...)

ii. Rentabilidad del SITP para el Distrito

La adquisición de estas rentas futuras por parte del Distrito, sin erogación alguna de recursos del presupuesto distrital, legítima y fortalece la intención de la Administración Distrital de construir una ciudad donde el respeto por lo público y la apuesta por una ciudad sin segregación social, económica y cultural es una realidad.

Los propietarios de vehículos de transporte público que decidan ceder estos derechos al Distrito, recibirán el valor del vehículos de acuerdo a los precios establecidos en el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio. Los recursos para cubrir estas obligaciones provendrán del mismo Fondo, de manera que los recursos públicos no se verán afectados por este hecho, por el contrario, habrá un ingreso para el Distrito, sostenido en el tiempo, que será destinado para el Fondo de estabilización tarifaria, lo cual permitirá a la ciudad beneficiarse de los derechos (rentas futuras) de los propietarios que se adquieran y desintegren con cargo a los recursos del Factor de Calidad.

iii. La necesidad de recursos frescos para la estabilización tarifaria

(...)

El mecanismo expuesto aquí representa un puro escenario de distribución de recursos donde el negocio privado estaría contribuyendo de manera indirecta a la financiación de la tarifa futura. La contribución es indirecta ya que los propietarios que decidan ceder al Distrito estos derechos de rentas futuras están manifestando una clara preferencia por una liquidez de recursos inmediata. La tasa intertemporal de descuento (grado de impaciencia) de estos agentes es alta y por esta razón revelan esa necesidad de recursos presente y desean vender a un precio que en este momento les satisface.

El Distrito considera que trasladar la preferencia por liquidez de estos agentes para el beneficio futuro de los ciudadanos fortalece la estabilidad de los recursos públicos y anticipa la satisfacción de la necesidad de recursos para llevar al Fondo que mitiga las variaciones en la tarifa técnica, sin sacrificios presupuestales, pues simplemente toma para si recursos que de otro modo se perderían si simplemente se desintegraran los buses y no se cedieran las rentas al Distrito.

49

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.



iv. Aspectos socioeconómicos de los propietarios

La tasa intertemporal de descuento revelada por estos propietarios de vehículos de transporte público refleja una clara necesidad de liquidez que no puede ser obstaculizada. La Administración Distrital está comprometida con facilitar los mecanismos para que esto se dé, entendiendo que cualquier agente económico está en la libertad de disponer de sus recursos de la mejor, especialmente cuando se trata de derechos que pueden ser negociados por sus propietarios, quienes recibirán los pagos del vehículo desde el Fondo de Calidad, mecanismo previsto desde el año 2003 para todo propietario que quisiera retirarse de la actividad.

El papel social del Distrito es brindar entonces las condiciones para la justa remuneración de estos derechos y garantizar que las rentas futuras sean utilizadas para el beneficio común, es decir, la sostenibilidad del sistema tarifario de transporte público. Es importante además mencionar que los beneficios de este mecanismo no solamente descansan en la generación de un flujo de ingresos durante un periodo de tiempo.

Un beneficio innegable es que a través de este Fondo de Calidad la ciudad podrá comprar vehículos que han cumplido con ciclo de trabajo, y que hoy en día no presentan las mejores condiciones de servicio. Esto complementa la apuesta hecha por la Administración de fortalecer la idea de un transporte público con modos de transporte más respetuosos del medio ambiente, más seguros, cómodos e integrados.”

Luego de la suscripción de los contratos de cesión de rentas, en cumplimiento de lo previsto en el Reglamento del FMCS, mediante oficio 2013EE6427 de 25 de enero de 2013, la Secretaría Distrital de Hacienda informó a la Secretaría Distrital de Movilidad el número de cuenta, el banco y la forma de diligenciar los formatos por parte de los concesionarios, para el pago de las rentas en favor del Distrito Capital.

Con base en dicha comunicación, mediante el memorando SDM-SF-2378-13 la Subdirección Financiera le comunicó a la entonces Subsecretaría de Servicios de a Movilidad, lineamientos para los contratos de cesión de rentas:

“Teniendo en cuenta asunto de la referencia y lineamientos preliminares recibidos de la Secretaría de Hacienda a través de la Dirección de Tesorería y Dirección de Contabilidad, para la contabilización, recaudo y conciliación conjunta de estas rentas (copia anexa), solicitamos su directa intervención a fin de que:



La Dirección de Control y Vigilancia coordine con TRANSMILENIO S.A. la información sobre la estimación de las Rentas de los vehículos con contrato de cesión suscrito, notificando a esta Subdirección para su contabilización.

La Subsecretaría de Servicios de la Movilidad formalice el procedimiento para el cobro y recepción de las rentas, indicando responsables, periodicidad, canales y entregables, sobre la base de la proyección de las mismas y contratos suscritos.

La Oficina de gestión de ingresos de la Tesorería Distrital debe informar a esta Subdirección los valores recaudados por este concepto en la cuenta Otros Recursos de Capital - Rentas Cedidas SITP, dispuesta - Código de recaudo asignado 102, mediante Acta de Legalización mensual.

La Subdirección Financiera cruzará dicha información contra lo reportado por los bancos con los cuales la Entidad tiene suscrito convenio de recaudo a fin de conciliar y tramitar devoluciones y/o solicitud de aclaraciones a que haya lugar.”

Con base en lo anterior, se adquirieron 305 vehículos con recursos del FMCS por \$24.120.804.367, como se detalla en la tabla 6.

TABLA 6. REPORTE ADQUISICIÓN FMCS VEHÍCULOS MODALIDAD CESIÓN DE RENTAS

OPERADOR	No. VEHÍCULOS ADQUIRIDOS CON RECURSOS DEL FMCS	VALOR VEHÍCULOS ADQUIRIDOS CON RECURSOS DEL FMCS
ETIB	0	\$ 0
COOBÚS	134	\$ 10,326,863,815
ESTE ES MI BUS	0	\$ 0
SUMA	0	\$ 0
GMÓVIL	3	\$ 275,336,865
MASIVO CAPITAL	0	\$ 0
EGOBÚS	168	\$ 13,518,603,687
CONSORCIO EXPRESS	0	\$ 0
TRANZIT	0	\$ 0
TOTALES	305	\$ 24,120,804,367

Nota: Actualmente los 3 buses de Gmóvil son los únicos que están consignando oportunamente las rentas cedidas en favor del Distrito Capital en la cuenta indicada por la Secretaría Distrital de Hacienda.

Fuente: SDM y Sociedades fiduciarias habilitadas.

Finalmente, en relación con el cumplimiento de las obligaciones de pago de renta por parte de los Concesionarios a favor del Distrito Capital, en razón de los contratos de cesión celebrados, debe destacarse que el operador Gmóvil es el



único que viene consignando el valor de las rentas en la cuenta del tesoro indicada por la Secretaría Distrital de Hacienda.

Es importante precisar que estos recursos no podrían ingresar al FMCS, debido a que este no contempla los recursos que ingresen al mismo los recursos provenientes del pago de rentas en favor del Distrito, únicamente previó los recursos que por Factor de Calidad las empresas recaudan y transfieren, los rendimientos financieros por la inversión de los mismos y la venta de chatarra.

5.2. Justificación de las medidas que se proponen en el proyecto de decreto en relación con el Fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio

5.2.1. Eliminación del Factor Calidad como componente de la tarifa del Servicio De Transporte Colectivo De Pasajeros

Dado que, como se explicó anteriormente, el sustento del recaudo del Factor de calidad es la racionalización de la oferta del Transporte Público Colectivo en la ciudad y que, como más adelante será detallado, esta situación ha sido superada, lo procedente es disponer la eliminación de este componente de la tarifa del servicio de transporte colectivo de pasajeros.

Por ese motivo, el proyecto de decreto incluye un artículo mediante el cual se ordena la eliminación del factor de calidad.

5.2.2. Terminación y liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS).

Como consecuencia de la cesación de la obligación de recaudar el Factor de Calidad porque este se elimina de la tarifa, operan las causales de terminación del encargo fiduciario establecidas en la cláusula 24 de los contratos de fiducia mercantil para la administración del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio entre las empresas de TPC y las fiduciarias autorizadas por la Administración Distrital, así como la terminación y liquidación del FMCS, como lo prevé la cláusula 30 de la Resolución 410 de 2019 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Por ese motivo, el proyecto de decreto incluye un artículo mediante el cual se ordena la terminación y liquidación del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio y sus patrimonios autónomos.

52

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





5.2.3. Destinación de los recursos adeudados por factor de calidad y los saldos obrantes en el FMCS

Por último, con base en lo contextualizado, debe destacarse que actualmente la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, las Sociedades fiduciarias y el Auditor externo, adelantan el proceso de verificación y depuración de partidas no identificadas dentro de los estados financieros del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS).

Al respecto, se encuentra que el FMCS actualmente no registra deudas de ninguna índole y el pago de las comisiones fiduciarias y honorarios del auditor externo tienen en el Fondo la respectiva provisión. Así mismo, el FMCS no tiene reclamaciones pendientes por resolver ni postulaciones de compra de vehículos en curso. Por el contrario, existen unos saldos. Como Anexos 3 y 4 se incorporan la certificación expedida por la Secretaría Técnica del Comité de Verificación, y el acta de la sesión de 30 de abril de 2021.

Respecto a los excedentes del proceso conciliatorio de partidas no identificadas (consignaciones hechas por las empresas de transporte) se encuentra que en las dos fiduciarias, al 30 de junio de 2021, último corte auditado, estas partidas ascienden a \$143.579.051, de los cuales figuran en los registros contables de Corficolombiana setenta y cuatro (74) partidas y de SERVITRUST GNB SUDAMERIS seis (6) partidas. Es pertinente tener en cuenta que los totales liquidados y transferidos se toman sin discriminar mayores o menores valores consignados por cada empresa. En consecuencia, los acumulados adeudados por algunas compañías podrían variar una vez concluya en cada sociedad fiduciaria el proceso de verificación de las mismas.

En ese sentido, conforme lo prevé el parágrafo de la cláusula 9 de la Resolución 410 de 2019 (Reglamento del FMCS), dentro del proceso de depuración de partidas y liquidación del fideicomiso, en caso de existir excedentes a favor del Fideicomitente (empresas de transporte que celebraron o se adhirieron a los contratos de fiducia), se optará por la devolución de dichos recursos, previa certificación por parte de la Autoridad de tránsito y transporte, de la inexistencia de capacidad transportadora para la correspondiente empresa, como consecuencia de la extinción del parque automotor afiliado y la cancelación de su habilitación para operar bajo la modalidad de Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C.



Respecto a los excedentes del fideicomiso, es decir, los recursos del FMCS que queden en caja después de haber cumplido con el total de las obligaciones contraídas por el mismo, la cláusula 30 del Reglamento establece que podrán destinarse para “*únicamente para fines relacionados para el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte público de la ciudad de Bogotá D.C.*”:

“CLÁUSULA 30. LIQUIDACIÓN DEL FONDO: Una vez el FONDO cumpla con su objeto y haya atendido el total de las obligaciones contraídas, cada FIDUCIARIA ACREDITADA deberá proceder a la liquidación del FIDEICOMISO que administra. Liquidados la totalidad de los FIDEICOMISOS, se entenderá igualmente liquidado el FONDO. La liquidación de los FIDEICOMISOS y la del FONDO no implicarán la devolución a las EMPRESAS de dineros, en el caso de existir excedentes, los cuales deberán ser destinados para fines de mejoramiento de la calidad del servicio.

PARÁGRAFO: Los contratos de Fiducia mercantil que celebren las EMPRESAS con las FIDUCIARIAS ACREDITADAS tendrán la duración necesaria para el cumplimiento de su objeto sin que dicho término pueda sobrepasar el máximo permitido por la Ley. Los mencionados contratos se darán por terminados, cuando ocurra alguno de los siguientes eventos:

(...)

Al término de los contratos, se liquidarán los FIDEICOMISOS, sin que la liquidación implique en ningún caso la entrega de recursos a las EMPRESAS fideicomitentes. La FIDUCIARIA ACREDITADA permanecerá con la administración de los recursos hasta tanto, la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD determine su destinación, la cual deberá ser para fines de mejoramiento de la calidad del servicio.

En el caso de existir excedentes de caja después de haber cumplido con el total de las obligaciones contraídas por el FONDO, la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD podrá disponer de los mismos, únicamente con fines relacionados para el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte público de la ciudad de Bogotá D.C.”

Es por esto, que en el proyecto de Decreto se propone que en el caso de existir saldos o cuentas por cobrar en el marco de la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio - FMCS, lo procedente es que estos recursos sean depositados en la Secretaría Distrital de Hacienda donde deberán tener una destinación con la misma finalidad para la que fueron recaudados.

6. DESEMBOLSO A PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS NO VINCULADOS AL SITP

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

54



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Como se indicó anteriormente, en el proyecto de Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) se contempló la adquisición del 100% de los vehículos de transporte público colectivo en el marco de la implementación del SITP.

En este sentido, en el marco de la Licitación 004 de 2009, se estableció la obligación de que los vehículos con derecho a reponer a la fecha de apertura de la licitación debían vincularse con las propuestas de operadores al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Igualmente, se dispuso que los Concesionarios adjudicatarios del SITP debían adquirir la flota relacionada en su propuesta más aquellos vehículos que les hicieran falta para cumplir el anexo técnico de la zona adjudicada, incluyendo aquellos que quedaron sin vinculación a los Concesionarios del SITP.

Como será detallado enseguida, ante la salida de tres (3) concesionarios (EGOBÚS S.A.S., COOBÚS S.A.S. y TRANZIT S.A.S.), esta responsabilidad se redefinió dejando a los concesionarios la posibilidad de adquirirlos.

6.1. Análisis jurídico para adquisición de vehículos no vinculados al SITP

Mediante el artículo 7 del Acuerdo Distrital 004 de 1999 *“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 Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones”* se dispuso la creación del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, con el cual se podría adquirir el parque automotor de los prestadores del servicio colectivo:

“Artículo 7º.- Fondo Cuenta. Autorízase al Alcalde Mayor para que dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo y de conformidad con las normas vigentes, constituya, reglamente y destine los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de

55

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





transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A. Ver Decretos Distritales 542 de 1999 y 206 de 2003, Ver el art. 25, Decreto Distrital 309 de 2009”

En línea con lo anterior, el artículo 17 del Plan Maestro de Movilidad -Decreto 319 de 2006 estableció la integración del servicio de transporte público:

“Artículo 17. Etapa II: Integración. *La administración distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas.”*

En ese sentido, en el documento técnico de soporte, el cual hace parte integral del Decreto del PMM, se estableció que a los operadores del Sistema les corresponde la adquisición de toda la flota de transporte público colectivo:

“8.3.4.2 La integración a partir de la iniciativa del gestor de transporte masivo

TRANSMILENIO S.A. iniciará de acuerdo con los resultados de los estudios que elabore la Secretaría de Tránsito y Transporte, como autoridad del sector, procesos de selección tendientes a contar con nuevos operadores del Sistema, los cuales desde luego, deberán provenir, en cuanto a sus vehículos, del transporte colectivo actual, el cual abandonarán cuando los postulantes de los mismos (sus propietarios) sean objeto de adjudicación, bien en las troncales existentes o en las nuevas que se construyan.

Al tiempo, esa situación debe disminuir la capacidad transportadora de las empresas de transporte colectivo, pues tanto deberán desintegrarse los vehículos, como habrá cobertura del servicio masivo en zonas donde antes se prestaba sólo el colectivo.

Ello resulta además en la consecución de objetivos como la reducción de la sobreoferta, en la cual juegan papel determinante los contratos de concesión u operación que se celebren y ejecuten al culminar cada fase del sistema TransMilenio, pues el valor de los buses que fueron operados por los mismos como articulados, habrá sido recuperado ya, y su vida útil (que no debería exceder los 10 años) exigirá que para la operación de las generaciones posteriores se desintegren de nuevos vehículos en servicio para el registro inicial de los que operen en esas fases, por lo menos en cuanto a vehículos articulados se refiere.

Se procura la integración y democratización de la operación del sistema, con el

56

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





fin de suprimir la exclusión de los propietarios de vehículos del transporte colectivo. Se ha planteado que la admisión de esos propietarios, pueda darse a través de su participación como oferentes de los procesos de licitación de la operación de la Fase III o de servicios de alimentación o complementarios de las troncales de Fase I y II que TRANSMILENIO S.A. llegue a requerir.

El esquema legal propuesto exige dentro de los procesos de selección de operadores de TransMilenio, la participación de los propietarios registrados de los vehículos a desintegrar, cualquiera sea su vida útil, como parte de los proponentes, con lo que, al momento de la adjudicación, se conocerán ya cuantos vehículos y de qué empresas serán desvinculados para ser desintegrados.

Esto representa además una ventaja para el servicio, pues será entonces responsabilidad exclusiva de los adjudicatarios, asegurar sin condicionamiento a terceros, la existencia de los vehículos a desintegrar, y en ese sentido, el registro inicial y operación de los que ingresen a la operación del transporte masivo.

Desde luego existen otras condiciones para presentar oferta, referidas a condiciones técnicas, económicas y de organización de quienes puedan presentar propuesta, y no se propone que los propietarios de vehículos de transporte público colectivo sean los únicos que puedan llenarlas, sino que dentro de las condiciones técnicas, se demuestre la propiedad de un número dado de sillas de vehículos de transporte público colectivo y se respalde la oferta de esos vehículos, con certificados de tradición -que deberán verificarse durante el proceso de selección- donde se describan las características del vehículo (marca, modelo, línea, capacidad de pasajeros, propietario, etc.) y con un documento – ojalá con reconocimiento de firma donde el propietario registrado manifieste que hace parte de la oferta y que en caso de serle adjudicada la licitación a ésta, realizará la desintegración física del vehículo con el fin de completar el número total de vehículos que debe ingresar el oferente al iniciarse el contrato.

La búsqueda de la participación de estos propietarios de vehículos debe complementarse con su integración dentro de la asociación que se conforme para proponer, sea Unión Temporal o consorcio, o promesa de sociedad, y puede exigirse de hecho, que los propietarios posean una participación porcentual determinada en la oferta. Puede darse que los propietarios conformen una sociedad o una asociación de carácter cooperativo, pero en este caso, si la oferta proviene de alguno de estas personas jurídicas, los vehículos ofertados para desintegración física total deben figurar como registrado a nombre de ésta.

Esto representa además una ventaja para el servicio, pues será entonces responsabilidad exclusiva de los adjudicatarios, asegurar sin condicionamiento a terceros, la existencia de los vehículos a desintegrar, y en ese sentido, el registro inicial y operación de los que ingresen a la operación del transporte masivo, sin que puedan luego alegar que el mercado no ofrece vehículos disponibles, o que

57

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.



éstos resultan muy costosos y exceden la meta de inversión bajo la cual se hizo la oferta.

Para la operación de las Fases I y II TRANSMILENIO S.A., gestor del transporte público masivo, ha celebrado contratos de concesión con operadores de transporte, contratos que admiten la expansión del sistema, de forma tal que no es necesario aguardar hasta la operación de la Fase III de TRANSMILENIO S.A. para iniciar el proceso, sino que puede darse dentro de los contratos existentes.”
(Resaltado fuera del texto original).²

En cumplimiento de lo previsto en el Plan Maestro de Movilidad, en el año 2006 la Secretaría Distrital de Movilidad contrató los estudios previos para la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público para la ciudad de Bogotá D.C.

Asimismo, se expidió el Decreto Distrital 486 de 2006 *“Por el cual se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.”*, en el que le fue asignada al Ente Gestor del transporte masivo la responsabilidad por la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP, así como adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo con el sistema de transporte público masivo, bajo las condiciones previstas en la normativa vigente.

Posteriormente, se expidió el 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”*, en el cual se previó que la integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital iniciaría con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo (artículo 1, parágrafo), en forma gradual, orientada por los principios de progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad (artículo 6).

En línea con esa finalidad, los artículos 7 y 8 señalan que dado que la Secretaría Distrital de Movilidad, es la cabeza del sector Movilidad y autoridad de transporte de Bogotá, sus funciones estarán dirigidas a formular la política pública sectorial y a coordinar las instancias de ejecución de la misma; mientras que TRANSMILENIO

² Plan Maestro de Movilidad. Documento Técnico de Soporte *“Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., que incluye ordenamiento de estacionamientos”*. Componente 08 Transporte Público V8. Pág. 8-109 a 8-110. En: Secretaría Distrital de Movilidad. Plan Maestro de Movilidad Vigente [En línea:] https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/28-04-2020/08-transporte_publico_v8.pdf (última consulta: noviembre 8 de 2021).



S.A., como Ente Gestor del Sistema, “(...) realizará: *La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo*”.

En consonancia con lo anterior, en el artículo 19 de ese mismo Decreto 309 de 2009 se fijaron cuatro etapas o fases de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) a saber: preparación, implantación gradual, operación integrada e integración con los modos férreos.

Con base en los estudios previos y la normativa vigente, TRANSMILENIO S.A. adelantó la licitación pública TMSA-LP-04 de 2009, con el objeto de “*Seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto será la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba Oriental, 6) Suba Centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – Zona Franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme*”.

En dicho proceso de contratación se estableció que los concesionarios de la operación SITP debían adquirir o incorporar el 100% de la flota de transporte público colectivo obrante en ese momento.

En el pliego de condiciones definitivo se establecieron las siguientes reglas:

“Nota 1: Teniendo en cuenta que los **concesionarios** de la operación **SITP** deberán adquirir o incorporar el 100% de la **flota actual** de transporte público colectivo, con las limitaciones definidas en las minutas de los contratos, los **propietarios** que decidan no participar en las **propuestas** podrán participar en el negocio como parte del **adjudicatario** (es decir con posterioridad al cierre de la **licitación**) en las condiciones definidas en la **propuesta** durante la **concesión**. Para esto deberán acordar la vinculación al **proponente** con posterioridad al cierre de la **licitación**. En este caso, la renta fija mensual para la alternativa (i) o el valor del vehículo para la alternativa (ii), será equivalente hasta el 90% de los valores establecidos en la **proforma 8**. Los **propietarios** que participen en el proceso de selección en **proponentes** que no resulten **adjudicatarios**, no serán sujetos del descuento señalado en la presente nota, en este caso el modo de vinculación sea alternativa (i) o (ii) será definida por el acuerdo entre el propietario y el adjudicatario de la zona de operación.

*En todo caso, el **proponente** adjudicatario (**concesionario**) deberá incorporar el 100% de los vehículos de transporte público colectivo actual que le correspondan de acuerdo con lo previsto en el anexo técnico. Para este fin, deberá incorporar a*

59

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.



los propietarios de dichos vehículos no vinculados a su propuesta, en la misma proporción presentada en la oferta para los propietarios vinculados por renta fija mensual - alternativa (i) y para los propietarios vinculados por venta del vehículo - alternativa (ii). // (...)."

Y en la minuta de los contratos de concesión dicha obligación quedó consignada en las siguientes cláusulas:

"CLAUSULA 3. PROPÓSITOS DEL CONTRATO

*La concesión que por medio del presente **Contrato** se otorga, está orientada a la satisfacción de los siguientes propósitos:*

(...)

*3.4. Optimizar la **Flota** y su utilización en la prestación del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros y efectuar la desintegración física de vehículos de transporte público cumplida la vida útil máxima (12 años) establecida en el presente contrato y en el manual de operación. Esta desintegración física total de los vehículos deberá acoger [sic] los procedimientos establecidos en la normatividad nacional y distrital que regula la materia.*

*Estas finalidades deberán tenerse en cuenta para la adecuada comprensión e interpretación del **Contrato de Concesión**, especialmente en lo que concierne a sus reglas y condiciones, así como para determinar el alcance de los derechos y obligaciones que el mismo atribuye a las partes.*

***TRANSMILENIO S.A.**, con el fin de instrumentar estos propósitos, elaborará los **Manuales**, protocolos y reglamentos técnicos que guían la operación, niveles de servicios, control y demás actividades técnicas necesarias para la prestación del servicio público de transporte urbano bajo el esquema **SITP**. (Textual).*

(...)

CLÁUSULA 12. ETAPA PREOPERATIVA.

*Esta etapa comienza a partir del acta de inicio del **Contrato** y se extenderá hasta la fecha en que el Ente Gestor expida la **Orden de Inicio de la Operación**.*

*Se estima como plazo para esta etapa nueve (9) meses, sin embargo, podría ser mayor o menor, de conformidad con el Plan de Implementación presentado por el **CONCESIONARIO** y aprobado por **TRANSMILENIO S.A.***

*Durante esta etapa el **CONCESIONARIO** deberá cumplir con las siguientes*

60



obligaciones:

(...)

- **Desintegración física total o de la Flota Usada** no disponible para operación y que no hará parte de la **Flota de Reserva** de operación, de conformidad con lo establecido en las normas nacionales y distritales vigentes y dando cumplimiento al siguiente cronograma:

Desde la suscripción del **Contrato** hasta el **inicio de la operación regular**: 20% de la **Flota Usada** que se desintegrará. (este porcentaje se modificó al 10% mediante adenda)

Desde el inicio de la **operación regular** hasta la finalización de la integración total del sistema, el **CONCESIONARIO** debe desintegrar 80% de la **Flota Usada** que se realizará, de tal forma que durante esta etapa no se afecte la continuidad en la prestación del servicio al usuario. este porcentaje se modificó al 90% mediante adenda)

En reemplazo del proceso de desintegración física, esta **Flota** podrá ser vendida a terceros o utilizada en otras actividades, siempre y cuando se garantice que estos vehículos no serán utilizados para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Capital o en otros municipios del país, salvo que tratándose de éste último caso, o sea sitios diferentes al Distrito Capital, la normatividad vigente lo permita y que exista un concepto técnico de la autoridad de transporte del municipio al que ingresaría el vehículo que así lo autorice.

(...)

CLÁUSULA 17. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITP:

A través del presente **Contrato**, y como consecuencia de la **Concesión** no exclusiva y conjunta con otros concesionarios y de la explotación de la actividad de transporte mediante la operación del **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -SITP**, el **CONCESIONARIO** adquiere las siguientes obligaciones:

(...)

17.4.2. Garantizar el cumplimiento del compromiso de adquisición de **Flota Usada** y garantía de mantenimiento de oferta a **Propietarios** no incluidos en la oferta.

61

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





Teniendo en cuenta que el **CONCESIONARIO** deberá adquirir o incorporar el número de vehículos de la **Flota** actual de transporte público colectivo, establecidos en la tabla del Anexo técnico del pliego de condiciones, deberá garantizar a los propietarios que no participaron en las propuestas cualquiera de las siguientes alternativas:

- Participación en el negocio como parte del **CONCESIONARIO** en las condiciones definidas en la propuesta respecto de la vinculación y la renta fija mensual (por tipo y modelo de vehículo) durante los 24 años de **Concesión**, la cual se incrementará anualmente, de conformidad con el IPC. Para esto deberá acordar con cada **Propietario** la vinculación al **CONCESIONARIO**. En este caso la renta fija mensual podrá ser inferior máximo hasta en un 10% con respecto a la renta ofrecida a quienes participaron desde un comienzo en la propuesta. Los **Propietarios** que participaron en el proceso de selección en proponentes que no resultaron adjudicatarios, no serán sujetos del descuento señalado en la presente viñeta.
- Compra de los vehículos en las condiciones definidas en la propuesta respecto del valor de los mismos (por tipo y modelo)”.

A partir de lo cual se constata que en la licitación del SITP sí quedó establecida la adquisición de toda la flota TPC como una obligación a cargo de los concesionarios.

Con ese fin, en el Anexo Técnico se incorporó el listado de todos los vehículos obrantes y se estableció lo relacionado con la obligación de adquirir la flota del Transporte Público Colectivo, calculada en ese momento en 15.647 vehículos.

“VEHÍCULOS DE TPC ACTUAL QUE DEBE ADQUIRIR O INCORPORAR CADA OPERADOR ZONAL

La definición del número de vehículos del TPC actual que debe adquirir o incorporar cada uno de los concesionarios zonales, considera:

- La participación de cada zona en el total de la oferta del SITP, y
- El total requerido para la operación por cada zona y por tipo de vehículo, que puede ser utilizado de la flota actual.

De esta forma, la distribución de la flota con vida útil disponible en el SITP se asigna a los operadores zonales en función de sus necesidades operativas por tipo de vehículo de acuerdo con los siguientes porcentajes de participación por zona y por tipo de vehículo:

(...)



Nota: Las cantidades por tipo de vehículo para cada una de las zonas podrán variar de acuerdo con las reposiciones de vehículos actuales y con la compra de los mismos por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio. En consecuencia, este listado es indicativo y será actualizado una vez se inicie la etapa de operación regular.

El presente listado incluye la totalidad de vehículos del Transporte Público Colectivo actual que deben ser adquiridos o incorporados por cada operador zonal, es decir, abarca tanto aquellos vehículos aptos para la operación, como aquellos que deben ser desintegrados.”.

Luego, las partes abordaron la problemática presentada en la prestación del servicio del SITP, y en el año 2019, mediante la suscripción de los otrosíes el 29 de mayo de 2019, acordaron entre otros aspectos la redefinición del anexo técnico del contrato, en lo que respecta a la flota proveniente del Transporte Público Colectivo que los concesionarios deben adquirir, desintegrar y acreditar ante TRANSMILENIO S.A.

En ese sentido, es conveniente agregar que en el Anexo Técnico se actualizó “(...) teniendo en cuenta la información que existe en la Base de Datos Global de vehículos, la Proforma 8 de valores en venta actualizada al año 2019, las condiciones de la licitación Pública (sic) LP-TMSA-004 de 2009 y los contratos de concesión”, y se relacionó el avance y el estado en el que queda el Anexo Técnico definitivo para los concesionarios del SITP:

“En las propuestas de la licitación los concesionarios SITP presentaron 14.782 vehículos de una base inicial que contemplaba 15.647; de los cuales solamente 14.482 hacían parte de la lista de vehículos que había definido la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) podían participar en el proyecto, y con el cual se definió en el Anexo Técnico por cada zona. Se presentaron 300 vehículos no estaban contemplados en la lista inicial, los cuales fueron aceptados y calificados en las propuestas ya que contaban con un certificado único de propiedad – CUP emitido por el SIM y que les permitía participar en el proceso licitatorio. Es decir, que al final de la etapa de la licitación estaban en la Base de vehículos 15.947 vehículos.

A parte de lo anterior, se puede concluir que, de los 15.647 vehículos previstos para participar en la licitación, 1.165 vehículos no participaron o participaron en propuestas no adjudicadas.”

Por lo anterior, en el marco de las medidas que se requieren adoptar para la finalización del proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y su entrada en operación total, y dado que actualmente existe un

63

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





esquema para atender los vehículos vinculados al Sistema, se requiere adoptar un procedimiento que permita la incorporación de los vehículos no vinculados, de tal forma que sea posible la terminación del proceso de desintegración.

Con base en lo señalado en acápites anteriores, se considera que no es posible continuar con el proceso de compra de los vehículos no vinculados por vía del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio, dado que, por una parte, el sustento del factor de calidad era la sobreoferta, situación que ya se superó, motivo por el cual no es procedente continuar con el recaudo de estos recursos; y por otra parte, los recursos disponibles son insuficientes para cumplir esa obligación asumida por el Distrito en el 2019.

En ese sentido, se considera que, como el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo también tiene como fin la racionalización de la oferta, la propuesta de dar cumplimiento a esa obligación por esa vía es la más adecuada para la Administración.

En ese sentido, se destaca los términos generales en los que se constituyó el Fondo Cuenta:

“Artículo 7º.- Fondo Cuenta. Autorízase al Alcalde Mayor para que dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo y de conformidad con las normas vigentes, constituya, reglamente y destine los recursos necesarios para la creación de un fondo cuenta sin personería jurídica, de reorganización del transporte colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital, el cual podrá adquirir parque automotor de los prestadores del servicio colectivo, incluso los que sean desplazados por las troncales de TRANSMILENIO S.A. y los que deban salir o hayan salido del servicio, para evitar su reposición de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, antes de que TRANSMILENIO S.A. entre en operación y facilitar la vinculación de los propietarios o de los conductores del transporte colectivo a las empresas operadoras del transporte masivo, hacer la dotación de paraderos, señalización y en general todas las actividades e intervenciones relacionadas con la reorganización y adecuación de la oferta de transporte colectivo, que facilite la prestación u operación de TRANSMILENIO S.A.” (Resaltado fuera del texto original).

Aunque el artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 amplió el objeto del Fondo Cuenta para garantizar la continuación de la prestación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), no derogó el artículo 7 del Acuerdo Distrital 004 de 1999.



En ese sentido se considera jurídicamente viable que por vía de asignación presupuestal, se inyecten recursos al Fondo Cuenta, de manera que se logre culminar el proceso de desintegración de la flota del SITP Provisional.

6.2. Metodología de pago para adquisición de vehículos no vinculados al SITP asignados a zonas de concesionarios no vigentes

Sobre el particular, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad mediante memorando DIM 20212100190693, indicó:

“En atención a las solicitudes de la Subdirección de Transporte público, de revisar las opciones de tablas de precios para los vehículos no vinculados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y a las reuniones sostenidas por los equipos técnicos y gerenciales de la Secretaría, realizadas el 19 de agosto y 3 de septiembre del año en curso, enviamos concepto sobre la tabla a aplicar y las condiciones recomendadas.

Se recomienda que la tabla base de precios para vehículos no vinculados, sea la misma aplicada para los vehículos vinculados al SITP mencionada en el Decreto Distrital 068 de 2019 artículo sexto que establece lo siguiente “...se regirá por el valor del vehículo que según el modelo y tipología se encuentra contenido en la Tabla de Valores - Proforma 8 de la Licitación Pública del SITP indexados a 31 de diciembre de 2016 para la modalidad de venta”, considerando que los vehículos no vinculados pudieron participar en las concesiones del SITP se les aplicará una fórmula adicional a los precios de la tabla como se detalla a continuación para el desembolso de recursos.

$$P = VV \times \left[\frac{FF - FFO}{FF - FI} + IC \right]$$

*VV = Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)
FFO = Fecha final de la operación 31-12-2021
FI = Fecha inicial de la Concesión
FF = Fecha Final de la Concesión
IC = Incentivo*

Para la fecha inicial de la concesión se considerará la fecha de inicio del SITP es decir de la primera concesión (15/12/2012) y para la fecha final, la fecha en que finaliza la primera concesión en operación (14/12/2036).

En atención a beneficios por oportuna entrega y agilidad en el proceso de retiro de vehículos que permitan contener cualquier competencia desleal con el sistema, se propone mantener un incentivo del 15%, tal como también lo

65

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





establece el Decreto 068 de 2019 y se recomienda que solo aplique para postulaciones hasta el 31 de diciembre del 2021.

Así la propuesta de precios indicada utiliza la misma tabla de precios tanto para vinculados considerados en el Decreto 068 de 2019 como para no vinculados, considerando disminución de los precios por efecto del fin de la operación del antiguo TPC a diciembre de 2021.”

En relación con esta propuesta, TRANSMILENIO S.A. remitió la información alusiva a las fechas de inicio del SITP en su componente zonal, la cual se detalla en la Tabla 7.

**TABLA 7. FECHAS INICIO DEL SITP FASE III:
INICIO OPERACIÓN ZONAL EN SEPTIEMBRE DE 2012**

No. CONTRATO	CONCESIONARIO	ZONA	INICIO DE OPERACIÓN
CTO 01-2010	Este Es Mi Bus	Calle 80	24-may-2013
CTO 02-2010	Este Es Mi Bus	Tintal Zona Franca	24-may-2013
CTO 03-2010	Etib	Bosa	10-oct-2012
CTO 04-2010	Gmóvil	Engativá	30-sep-2012
CTO 06-2010	Masivo Capital	Suba Oriental	24-ene-2013
CTO 07-2010	Masivo Capital	Kennedy	20-oct-2012
CTO 08-2010	Consorcio Express	San Cristóbal	29-sep-2012
CTO 09-2010	Consorcio Express	Usaquén	29-sep-2012
CTO 10-2010	Suma	Ciudad Bolívar	10-oct-2012

Fuente: TRANSMILENIO S.A. Subgerencia Técnica y de Servicios.

Por lo cual se encuentra que es necesario ajustar algunas de las variables de la fórmula propuesta por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad. Es así como la fecha de inicio del SITP, es decir de la primera concesión en su componente zonal, es el 29 de septiembre de 2012; y la fecha final, es decir cuando se tiene proyectado que terminará la primera concesión en operación, es el 28 de septiembre de 2036.

Igualmente, se observa aunque la fecha final de la operación del esquema SITP Provisional es el próximo 31 de diciembre de 2021, se considera pertinente aclarar que esa es la fecha fijada por la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la Resolución 381 de 2019, en la que perderán vigencia los permisos de operación especial y transitorios que fueron concedidos por la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la Resolución 518 de 2015.



Por este motivo, en el artículo 7 del proyecto de Decreto se indicará que la variable “*FFO = Fecha final de la operación*” corresponde a la establecida en la Resolución 381 de 2019 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad.

También se detallará que el incentivo que se concederá tomará el valor de cero punto quince (0.15) si el propietario postula su vehículo dentro de los plazos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. mediante el Reglamento operativo.

Por último, respecto de la variable “*VV = Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)*” como Anexo 3 de este documento se incluye la tabla de valores por tipología y modelo de vehículo.

Por lo explicado, en el proyecto de Decreto se establece la siguiente fórmula para la adquisición por el Distrito Capital de los vehículos no vinculados al SITP asignados a zonas de concesionarios no vigentes:

$$P = VV \times \left[\frac{FF - FFO}{FF - FI} + IC \right]$$

Donde:

VV = Valor de venta Proforma 8 (IPC 2016)

FFO = Fecha final de la operación del SITP Provisional (establecida en Resolución 381 de 2019 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad)

FI = Fecha inicial de la primera concesión del SITP (29/09/2012)

FF = fecha Final de la primera concesión del SITP (28/09/2036)

IC = Incentivo, que tomará el valor de cero punto quince (0.15) si el propietario postula su vehículo dentro de los plazos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A.

6.3. Condiciones para el desembolso a través del Fondo cuenta de vehículos no vinculados al SITP

- Con base en la experiencia adquirida en el marco de aplicación de los Decretos Distritales 580 de 2014, 351 de 2017 y 068 de 2019, el Distrito Capital, a través de TRANSMILENIO S.A. efectuará un desembolso a favor de los propietarios, que cumplan los siguientes requisitos:
 1. Que hagan parte de la base de datos de vehículos no vinculados al SITP administrada por TRANSMILENIO S.A. porque fueron incluidos en el anexo técnico de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009 o porque el Comité de Transición recomendó su inclusión.

67

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.



2. Que no se hayan vinculado, con ocasión de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009, a proponentes que hayan resultado adjudicatarios de dicha licitación.
3. Que no les sea aplicable el artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 ni los Decretos Distritales 351 de 2017 y 068 de 2019.
4. Que no hayan recibido el pago total por concepto de la venta o renta por parte de concesionarios del SITP, del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital o del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

Para efectos del decreto, se entenderá por pago total el recibido por parte del propietario por la totalidad de la contraprestación por el concesionario del SITP o el Distrito a través de sus Fondos.

5. Que no tengan relación con ningún concesionario vigente, es decir, que a 31 de diciembre de 2021, fecha límite para acreditar la totalidad de Anexo Técnico, no debían ser presentados por los concesionarios ante TRANSMILENIO S.A. para demostrar el cumplimiento de esa obligación, bien fuera mediante equivalencia financiera o como vehículos desintegrados o vinculados a la operación del SITP.
- Vencida la fecha límite para acreditar la obligación pendiente del Anexo Técnico por parte de los concesionarios del SITP, TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad depurarán la base de vehículos del SITP y la remitirán al Comité de Transición, para que, con base en las recomendaciones que este imparta, integren el listado de vehículos cuyos propietarios serían beneficiarios del desembolso de que trata el Decreto.
 - Los beneficiarios que se acojan al Decreto deberán realizar la desintegración del vehículo y la cancelación de la matrícula, obligación que deberá ser cumplida previamente al desembolso.
 - Las solicitudes serán presentadas ante TRANSMILENIO S.A., bajo las condiciones establecidas en el reglamento operativo de este proceso, el cual será elaborado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., el cual deberá estar vigente en un término máximo de 30 días contado a partir de la fecha de expedición del decreto.



- Los propietarios de los vehículos no vinculados a los que hace referencia el proyecto de Decreto deberán acreditar los requisitos exigidos en el reglamento operativo de este proceso, y que obedecen a los siguientes criterios:
 1. Postularse a partir del día siguiente de la expedición del reglamento operativo, en los términos y condiciones que allí se establezcan.
 2. Figurar en el listado de vehículos de que trata el parágrafo 1 del artículo 5 del Decreto.
 3. Manifestar por escrito y de manera expresa su voluntad de aceptar el desembolso en las condiciones previstas en el Decreto.
 4. Manifestar por escrito la no vinculación del vehículo al Sistema Integrado de Transporte Público y que no ha recibido contraprestación alguna por parte del Distrito a través de sus Fondos, la cual se entenderá hecha bajo la gravedad del juramento.
 5. Manifestar por escrito que, sobre el vehículo específico que se está postulando, no tiene ningún proceso vigente en contra del Distrito y sus entidades descentralizadas en el que reclame el desembolso de recursos. En caso de tenerlo, expresar en el mismo el compromiso de presentar desistimiento o retiro de la acción judicial o medio de control que se haya iniciado, de acuerdo a la etapa procesal en la que se encuentre.
 6. No ser accionista de los concesionarios vigentes y no vigentes del SITP.
- El desembolso a cargo del Distrito Capital será formalizado con la suscripción de un documento contentivo del acuerdo de voluntades entre los beneficiarios y TRANSMILENIO S.A. en nombre del Distrito Capital, previa verificación conjunta por parte de TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad de los requisitos señalados en el artículo 9 del proyecto de Decreto y de la disponibilidad de recursos.
- En el documento contentivo del acuerdo de voluntades cada propietario manifestará expresamente que acepta el desembolso de los recursos con cargo al Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y como consecuencia de ello se entiende a paz y salvo por todo concepto respecto de este.

69

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





- Para el desembolso que asuma el Distrito Capital a favor del beneficiario se deberá acreditar que no tiene procesos judiciales en curso en contra de la Administración Distrital, o de cualquiera de sus entidades descentralizadas, en los que persiga o reclame el derecho, mediante declaración que se entenderá rendida bajo juramento o, en los casos que proceda, con la presentación de copia de la providencia ejecutoriada que acepte el desistimiento o que autorice el retiro de la demanda, proferida por la autoridad judicial correspondiente.
- La recepción de las solicitudes no compromete al Distrito Capital, a la Secretaría Distrital de Movilidad ni a TRANSMILENIO S.A. a realizar erogación alguna hasta tanto no se verifique la veracidad de la información, el criterio de selección, así como la disponibilidad de recursos.
- En igual sentido, el desembolso se podrá realizar a los propietarios no vinculados al SITP hasta el límite de los recursos ejecutados en el Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, sin que sea obligatoria la asignación adicional de recursos por parte del Distrito Capital.

6.4. Necesidades de recursos para adquirir los vehículos no vinculados al SITP

Los vehículos no vinculados al SITP podrán ser postulados ante el Fondo Cuenta para su adquisición y pago, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos dentro del reglamento operativo que será elaborado para ejecutar el proyecto de Decreto.

Para tal efecto, TRANSMILENIO S.A. con oficio 2021-EE-14994 y radicado en la Secretaría de Movilidad con número 20216121529632 de fecha 9 de septiembre de 2021, envió el Estudio Técnico y Financiero de Requerimiento de Recursos Desmonte TPC – SITP Provisional, en el que se presenta la necesidad de recursos para el desmonte del TPC -SITP Provisional del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá.

La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. calcularon los recursos necesarios para la adquisición de estos vehículos, y se estima que se requieren recursos por valor aproximado de treinta y cinco mil quinientos millones de pesos (\$35.500.000.000), tomando como referencia la proforma 8 actualizada al 31 de diciembre de 2016. El pago de estos recursos se realizaría a través del Fondo Cuenta durante el año 2022.

70

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





Así fue solicitado por la Secretaría Distrital de Movilidad como administrador del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital, mediante oficio STPU 20212216431621, a la Secretaría Distrital de Hacienda, para que esos recursos fueran incluidos dentro del presupuesto para la vigencia 2022 para el Fondo Cuenta.

Este monto forma parte del presupuesto aprobado mediante el Decreto Distrital 518 de 2021 *“Por el cual se expide el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022 y se dictan otras disposiciones”*.

7. RECUPERACIÓN Y DESTINACIÓN DE RECURSOS DEL DECRETO DISTRITAL 580 DE 2014

De acuerdo con la ejecución de los Decretos Distritales 580 de 2014, 351 de 2017 y 068 de 2019, se ha reconocido el pago a 491 vehículos por valor de cincuenta y cuatro mil ciento once millones ochocientos setenta y siete mil setecientos ochenta y nueve pesos (\$54.111.877.789), de los cuales quince mil veinte millones veinticuatro mil novecientos treinta y nueve pesos (15.020.024.939) corresponden a 127 vehículos en renta y treinta y nueve mil noventa y un millones ochocientos cincuenta y dos mil ochocientos cincuenta pesos (\$ 39.091.852.850) corresponden a 364 vehículos en venta.

Lo anterior, será exigible a los concesionarios a través del descuento de la remuneración a partir del 03 de enero de 2022, de acuerdo con lo definido en los Otrosíes de mayo de 2019 en la CLÁUSULA OCTAVA, parágrafo tercero:

“PARÁGRAFO TERCERO. Los vehículos adquiridos por el Fondo Cuenta del Distrito que pertenecen al Anexo Técnico del CONCESIONARIO serán tenidos en cuenta como parte del cumplimiento del Anexo Técnico del CONCESIONARIO. Por consiguiente, teniendo en cuenta el contenido del Decreto 580 de 2014, el CONCESIONARIO reconoce con la firma del Otrosí que los derechos cedidos a favor del Distrito serán exigibles y deberán ser pagados al Distrito a partir del 3 de enero de 2022.”

Con base en lo pactado, en la Tabla 8 se relaciona la obligación a cargo de cada uno de los concesionarios.

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





TABLA 8. OBLIGACIÓN CONCESIONARIOS SITP (CIFRAS EN MILLONES DE COP)

APLICACIÓN DECRETOS DISTRITALES	TOTAL VEHÍCULOS	VALOR PAGADO	VEHÍCULOS EN RENTA		VEHÍCULOS EN VENTA	
			VEHÍCULOS	PAGADO	VEHÍCULOS	PAGADO
ESTE ES MI BUS	12 Veh.	\$ 1,296,078,660	12 Veh.	\$ 1,296,078,660	0 Veh.	-
ETIB	127 Veh.	\$ 13,566,856,750	21 Veh.	\$ 2,340,768,153	106 Veh.	\$ 11,226,088,597
EXPRESS	155 Veh.	\$ 19,017,247,537	1 Veh.	\$ 133,961,475	154 Veh.	\$ 18,883,286,062
GMÓVIL	3 Veh.	\$ 447,548,095	1 Veh.	\$ 171,188,881	2 Veh.	\$ 276,359,214
MASIVO CAPITAL	116 Veh.	\$ 12,283,712,613	48 Veh.	\$ 6,193,796,524	68 Veh.	\$ 6,089,916,089
SUMA	78 Veh.	\$ 7,500,434,134	44 Veh.	\$ 4,884,231,246	34 Veh.	\$ 2,616,202,888
TOTAL GENERAL	491 Veh.	\$ 54,111,877,789	127 Veh.	\$ 15,020,024,939	364 Veh.	\$ 39,091,852,850

Fuente: Subgerencia Técnica y de Servicios TMSA

Teniendo en cuenta que, el concesionario ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S. entró en proceso de reorganización por Ley 1116 de 2006, la recuperación de recursos de la aplicación del Decreto 580 de 2014 en modalidad de venta por valor de \$2.616.202.888, se prevé sea al final de la concesión, es decir hasta el año 2036. Todo lo anterior, de conformidad con el acuerdo de reorganización confirmado por la Superintendencia de Sociedades en el marco del proceso de reorganización empresarial N° 87584.

Así las cosas, la obligación de devolución de los recursos asociados a ventas de los demás concesionarios vinculados que se proyectan recibir a partir de enero de 2022 y asciende a un valor estimado de \$ 36.475.649.962 pesos que serían descontados de la remuneración.

Y la obligación de devolución de recursos asociados a las rentas, a partir del mes de enero de 2022 y por los próximos 15 años asciende a un valor total estimado de \$ 42.847.993.044 pesos, sin incluir al concesionario ORGANIZACIÓN SUMA S.A.S.

Dado que, según el PARÁGRAFO TERCERO de la CLÁUSULA OCTAVA de los Otrosíes de mayo de 2019, los recursos del Decreto 580 de 2014 serán tenidos en cuenta como parte del cumplimiento del **Anexo Técnico**, es decir en el marco de su obligación contractual, el mecanismo de exigibilidad de los recursos podría realizarse a través de descuentos en la remuneración a los Concesionarios. A través de este mismo mecanismo, se estaría descontando de la remuneración el valor exigible, y por lo tanto generando una menor necesidad de aportes del Distrito al Fondo de Estabilización Tarifaria.

72

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





7.1. Destinación de los pagos derivados de cesiones de derechos económicos

En atención a las condiciones para el cierre del Anexo Técnico y el plazo de terminación de los permisos para operar en el esquema del SITP provisional, se destacan los otrosíes firmados en mayo de 2019 entre los concesionarios vigentes y TRANSMILENIO S.A. en donde resultará una obligación de compensación a los concesionarios que tengan saldo a favor y otra de los concesionarios que adeuden dinero para el cumplimiento de su obligación.

7.2. Mecanismo para la realización del cumplimiento del Anexo Técnico

De acuerdo con lo informado por TRANSMILENIO, el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) tiene como propósito cubrir el diferencial tarifario del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.

El diferencial tarifario del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá se calcula como la diferencia entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa promedio usuario del sistema multiplicado por la cantidad de pasajeros movilizados.

$$FET = (TT * TUP) * Pax$$

Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia General

La tarifa usuario es promedio dado que existen distintas tarifas, a continuación, se presentan las tarifas 2021:

- \$2.300 quienes solo utilizan el componente zonal
- \$2.500 quienes utilizan el componente troncal durante todo o parte de su viaje
- \$2.500 quienes utilizan el cable troncal durante todo o parte de su viaje
- \$1.980 Adultos mayores quienes solo utilizan el componente zonal
- \$2.160 Adultos mayores quienes utilizan el componente troncal durante todo o parte de su viaje
- \$2.160 Adultos mayores quienes utilizan el cable troncal durante todo o parte de su viaje
- \$1.650 Usuarios SISBEN quienes solo utilizan el componente zonal
- \$1.800 Usuarios SISBEN quienes utilizan el componente troncal durante todo o parte de su viaje

73

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





- \$1.800 Usuarios SISBEN quienes utilizan el cable troncal durante todo o parte de su viaje

Por su parte, la Tarifa Técnica a diferencia de la Tarifa al usuario, no es un valor preestablecido, refleja el costo de movilizar un pasajero, es decir, los egresos del sistema sobre la cantidad de pasajeros movilizados, es por esta razón que la mayor elasticidad de la Tarifa Técnica se da por la variabilidad de los pasajeros movilizados.

Los Egresos del Sistema por definición, responden a la sumatoria de la remuneración de todos los agentes del Sistema.

$$FET = (TT - TUP) * Pax$$

$$FET = \left(\frac{\text{Egresos del Sistema}}{Pax} - \frac{\text{Ingresos tarifa del Sistema}}{Pax} \right) * Pax$$

$$FET = \left(\frac{\text{Remuneracion de Agentes}}{Pax} - \frac{\text{Ingresos tarifa del Sistema}}{Pax} \right) * Pax$$

$$FET = \text{Remuneracion de Agentes} - \text{Ingresos tarifa del Sistema}$$

Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia General

De acuerdo con lo anterior, al realizar la simplificación matemática de la ecuación del FET, es claro que, el FET es la diferencia entre la remuneración de agentes e ingresos por tarifa del sistema.

$$FET = (TT - TUP) * Validaciones$$

$$FET = \left(\frac{\text{Egresos del Sistema}}{Validaciones} - \frac{\text{Ingresos tarifa del Sistema}}{Validaciones} \right) * Validaciones$$

$$FET = \left(\frac{\text{Remuneracion de Agentes}}{Validaciones} - \frac{\text{Ingresos tarifa del Sistema}}{Validaciones} \right) * Validaciones$$

$$FET = \text{Remuneracion de Agentes} - \text{Ingresos tarifa del Sistema}$$

Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia General

Incluso si el cálculo de tarifa Técnica y tarifa usuario promedio se hiciera por validación y no por pasajero, cambiaría el valor de la tarifa técnica y de la tarifa usuario promedio, pero no del FET, la razón es fácil de comprender, la tarifa técnica



y la tarifa usuario promedio son un resultado, un indicador, calculado a partir de los ingresos y de los egresos del Sistema.

Teniendo claro lo anterior, es necesario determinar si el cumplimiento del Anexo Técnico hace parte o no de la remuneración de los agentes.

Es importante conocer los antecedentes, en la licitación del SITP de 2009 de las 13 zonas de transporte, denominada FASE III, el cumplimiento del anexo técnico (Chatarrización) estaba incluido en la remuneración, específicamente en la remuneración por pasajero. Si los 9 concesionarios adjudicados para las 13 zonas hubieran continuado con sus contratos, el cumplimiento de todo el anexo técnico (Chatarrización) haría parte de la remuneración y por lo tanto haría parte de la Tarifa técnica.

Los contratos de concesión de la licitación del SITP de 2009 prevén para el cumplimiento de anexo técnico en particular, cuando hay una menor ejecución de la obligación se realice un descuento de la remuneración y cuando hay una mayor ejecución de la obligación una mayor remuneración. Si los 9 concesionarios adjudicados para las 12 zonas hubieran continuado con sus contratos, estas mayores o menores ejecuciones de la obligación de unos y otros, no hubieran tenido efecto en la tarifa técnica del sistema, porque la sumatoria de las remuneraciones hubiera sido la misma, simplemente a algunos se le hubiera remunerado más y a otros menos.

Dado que, como se indicó anteriormente, tres de los nueve concesionarios tuvieron terminaciones anticipadas de sus contratos, se hizo parte en el cumplimiento de la obligación de anexo técnico, en el PARÁGRAFO TERCERO de la CLÁUSULA OCTAVA de los otrosí de 2019 a los contratos de concesión se expone que los recursos dispuestos por el distrito a través del Decreto 580 hacen parte del Anexo Técnico (obligación incluida en la remuneración y por tanto en la tarifa técnica), con los recursos del Decreto 580 se asumió la obligación correspondiente al distrito y se realizó una mayor ejecución de esa obligación, razón por la cual a los concesionarios que se les ejecutó parte de su obligación con recursos del distrito deben devolver esos recursos, y como se mencionó anteriormente el mecanismo establecido para la devolución de esos recursos puede ser el descuento de la remuneración.

1. Un descuento de la remuneración de los agentes reduce en la misma medida las necesidades de FET, es decir que los recursos se estarían devolviendo al Distrito de manera indirecta, con el beneficio de no incurrir en gastos adicionales.

75

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.



2. Dado que parte de la obligación de anexo técnico de los 6 concesionarios actuales se asumió con recursos del Decreto 580 desde 2014, si no se devuelven los recursos vía descuento de la remuneración a estos mismos concesionarios, si se calculara una tarifa técnica del periodo 2014 - 2036 se estaría sobreestimando la tarifa técnica porque en la remuneración por pasajero se estuvo remunerando esa obligación y al no descontar se estaría contando doble la mayor ejecución de la obligación realizada por el Distrito.
3. La obligación de cumplimiento de Anexo Técnico siempre estuvo incluida en la remuneración y por tanto en la tarifa técnica.
4. Claramente excluir obligaciones de la remuneración, en este caso para que efectivamente se vea la reducción, aunque con un desfase temporal es vía descuento en la remuneración.
5. La discusión de si debe estar incluido en la remuneración la chatarrización, o los patios o la flota es una discusión muy distinta a argumentar que la remuneración de los agentes no hace parte de la tarifa técnica.

Por tanto, el mecanismo por medio del cual se realizará el cumplimiento del anexo técnico será a través del Fondo de Estabilización Tarifario y de Subvención de la demanda -FET.

8. DESTINACIÓN DE RECURSOS AL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIO Y DE SUBVENCIÓN DE LA DEMANDA DEL SITP -FET

Acorde con lo mencionado se destaca lo señalado en el artículo 33 de la Ley 1955 de 2019 *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 ‘Pacto por Colombia, Pacto por la equidad’”*:

“Artículo 33. 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,*

76

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





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. (...)

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. (...)

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. (...)

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización,

77

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.



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.”

Acorde con lo mencionado, en el proyecto de Decreto se propone que se emplearán los recursos sobrantes de la liquidación del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS) y del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital (Fondo Cuenta) y no tarifaria al Fondo de Estabilización Tarifaria de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (FET).

Como anexo se incluye copia del acta de la sesión No. 07 celebrada el 16 de mayo de 2019 por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal -CONFIS, en el que se otorgó aval fiscal a las necesidades de recursos externos que se requerían para la modificación de los contratos del SITP y para soportar el Decreto Distrital 383 de 2019 por medio del cual se regula el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención a la Demanda del Sistema Integrado de Transporte público de Bogotá -FET, en desarrollo de lo establecido en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 (Anexo 5).

9. NO DISMINUCIÓN DE LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO ESTABLECIDAS POR LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

En cumplimiento de la normativa vigente para la fijación de las tarifas de transporte público de pasajeros, la Administración Distrital expidió el Decreto 074 de 2020 *“Por medio del cual se establecen las tarifas de Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C., se modifica el artículo 1 del Decreto Distrital 505 de 2016 y se dictan otras disposiciones”*.

Si bien la eliminación del factor de calidad como componente de la tarifa técnica que se propone en el proyecto de Decreto podría implicar la disminución de la tarifa a cargo del usuario, la Administración considera que esta debe mantenga porque es necesario que los valores que ingresaban por ese concepto sean destinados al cubrimiento de los costos operativos en que incurran los prestadores de ese servicio, hasta que se desmonte el esquema total del SITP Provisional.



Esta decisión se soporta en que, como se indicó anteriormente, durante los años 2020³ y 2021⁴ no ha sido procedente realizar el estudio de costos del transporte público colectivo en los términos previstos en la normativa vigente ni aumentar la tarifa a los usuarios de este servicio, pues los parámetros operacionales establecidos en el Decreto Distrital 315 de 2007, con los cuales se debe calcular la tarifa técnica, cambian constantemente por la situación generada por la pandemia por Coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19).

Además, porque conforme lo establece el Ministerio de Salud y Protección Social mediante la Resolución 777 de 2021, modificada por la Resolución 1687 de 2021, se hace necesario que la flota de transporte disponible opere en condiciones de bioseguridad, lo que conlleva a mayores costos de operación a los propietarios, sin que ello implique trasladar dichos costos al usuario, ni impactar la tarifa actual, pues el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, prohíbe las transferencias para cubrir costos de operación.

10. ELIMINACIÓN DE LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (PICO Y PLACA PARA VEHÍCULOS QUE OPERAN EN EL ESQUEMA DEL SITP PROVISIONAL)

Mediante el Decreto Distrital 444 de 2014 *“Por medio del cual se toman medidas para el ordenamiento del tránsito de los vehículos de transporte público colectivo en las vías públicas del Distrito Capital, durante su etapa de transición al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP”*, se restringió la circulación de vehículos de transporte público colectivo, en dos dígitos, conforme al último número de la placa respectiva, durante todo el día, de lunes a sábado.

Esta medida, comúnmente conocida como “pico y placa”, se aplica teniendo en cuenta la sobreoferta en la flota de vehículos que prestan el servicio de transporte y con miras a mejorar la operación del servicio, de tal manera que la restricción para la circulación de los vehículos que prestan este servicio no desmejore la prestación del servicio.

³ Secretaría Distrital de Movilidad. *Comunicado sobre las tarifas del Transporte Público Colectivo*. [En línea:] <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/31-07-2020/200731-tarifa-sitp-provisional.pdf> (última consulta: 3 de octubre de 2021).

⁴ Ídem. *Comunicado sobre las tarifas del Transporte Público Colectivo*. En: Diario El Espectador. Servicios, Avisos y Edictos judiciales. Bogotá: 25 de julio de 2021. [En línea:] https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-07-2021/publicacion_en_periodico_tarifa_tpc_2021.pdf (última consulta: 3 de octubre de 2021).



Sin embargo, debido a la migración al SITP y a que las condiciones de operación y de oferta han cambiado considerablemente, es necesario revisar la viabilidad de la aplicación de la medida de restricción, con el fin de garantizar una adecuada cobertura a los usuarios.

A la racionalización de la oferta por la implementación del SITP debe agregarse la generada por la pandemia por Coronavirus SARS-Cov-2 (COVID-19), todo lo cual ha conllevado a que la Secretaría Distrital de Movilidad realice diferentes análisis en torno a la necesidad de continuar con la medida de restricción de la circulación de vehículos de transporte público colectivo en la ciudad, para lo cual ha tomado como base la siguiente información:

1. En virtud de lo establecido en el artículo 6 del Decreto distrital 073 de 2021 *“Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”* actualmente se encuentra suspendida la aplicación de la medida, dadas las condiciones de pandemia y de limitantes en la ocupación de los vehículos con el ánimo de disminuir el contagio en la ciudadanía.
2. El proceso de desmonte del SITP Provisional, el cual debe culminar en el transcurso del año 2021, implica la salida de operación de 1.971 vehículos aproximadamente, que se retirarán de la prestación del servicio, con corte a 31 de agosto de 2021.
3. Como se explicó anteriormente, este proceso de desmonte conlleva un proceso paralelo que es la adquisición de la flota a desintegrar, lo que implica la salida adicional de flota operativa del SITP Provisional.
4. Con corte a 31 de agosto de 2021 se encuentran habilitados para operar 1.971 vehículos de los cuales sólo operan 1.841, debido a diferentes problemáticas de mantenimiento y otros imprevistos que posee la flota del SITP Provisional.
5. Asimismo, se encuentra vigente la restricción de pico y placa ambiental, la cual aplica aproximadamente al 8% de vehículos que habilitados para circular.
6. De implementarse nuevamente la restricción de pico y placa por congestión, se restringiría la circulación del 20% del total de la flota de transporte público, lo cual podría afectar la prestación del servicio público de transporte.



Mencionadas las características de operación actuales es importante tener en cuenta las implicaciones de aplicar la medida de restricción teniendo las siguientes cifras para el periodo restante del 2021. Así mismo, dado que el servicio del TPC-SITP Provisional finaliza el 31 de diciembre de 2021, no se considera pertinente mantener esta medida.

TABLA 9. ESTADO DE VEHÍCULOS SITP PROVISIONAL

	# Vehículos
Flota habilitada	1.971
Flota operativa real	1.841
Pico y placa ambiental	147
Pico y placa por congestión	368
Flota operativa aplicando restricción por congestión	1.326

Fuente: SDM STPU. Corte de 31 de agosto de 2021

Como se aprecia la reducción de la flota para la prestación del servicio sería aproximadamente de más de 500 vehículos lo cual equivale a cerca de un 28%. Esta reducción impactaría de manera negativa la prestación del servicio para los usuarios de transporte público de la ciudad, disminuyendo las frecuencias y generando problemas en la operación y en el servicio.

Dadas las razones expuestas se requiere continuar con la eliminación de la medida de pico y placa por congestión a los vehículos que prestan el servicio durante la vigencia del año 2021. Así mismo, dado que el servicio del TPC-SITP Provisional finaliza el 31 de diciembre de 2021, no se considera pertinente mantener esta medida.

En atención a lo establecido en los artículos 3 y 4 del Decreto Distrital 444 de 2014, el Comité de Transición del SITP, en sesión de 27 de octubre de 2021, recomendó la eliminación de la medida de pico y placa por congestión a los vehículos que prestan este servicio en el SITP Provisional, motivo por el cual esta recomendación se incorpora en el proyecto de Decreto, disponiendo la derogatoria de esta normativa y del artículo 6 del Decreto 073 de 2021 (Anexo 6).

11. CONCLUSIONES

- El objeto del recaudo del factor de calidad es la racionalización de la oferta, y de acuerdo con las proyecciones de TRANSMILENIO S.A., dada la implantación total

81

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





del SITP y la eliminación del transporte público colectivo para el 31 de diciembre de 2021, se superó la sobreoferta, por lo que procede la eliminación de este componente de la tarifa y de la medida de restricción a la circulación establecida en el Decreto Distrital 444 de 2014.

- La eliminación del deber de recaudo y transferencia de los recursos por Factor de Calidad, da lugar a que operen las causales de terminación del encargo fiduciario establecidas en la cláusula 24 de los contratos de fiducia mercantil para la administración del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio entre las empresas de TPC y las fiduciarias autorizadas por la Administración Distrital, así como la terminación y liquidación del FMCS, como lo prevé la cláusula 30 de la Resolución 410 de 2019 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, por lo cual procede la terminación y liquidación del fideicomiso con sus respectivos patrimonios autónomos.

Esta decisión conlleva a que deban adoptarse medidas frente a los recursos pendientes de recaudo y los excedentes que puedan resultar:

- Es posible que no se alcancen a recuperar la totalidad de los recursos por los que se adelanta el proceso de responsabilidad fiscal y cobro coactivo No. 2060 que adelanta la Contraloría Distrital en contra de 13 empresas del antiguo TPC, antes de la liquidación del FMCS. Por ello, en el caso de existir excedentes por este u otro concepto en el marco de la liquidación del Fondo y sus fideicomisos, estos recursos sean depositados en el Fondo Cuenta.
- Los recursos que se generarán por los 305 contratos de cesión de derechos económicos celebrados con recursos del FMCS, durante los años 2012 y 2013 entre propietarios vinculados a Coobús, Egobús y Gmóvil al Distrito Capital, como no pueden ingresar al FMCS, se depositarán, junto con las rentas que a futuro sean pagadas, en el Fondo Cuenta.
- En el caso de existir excedentes en los Fideicomisos del Fondo, por ejemplo, por los rendimientos financieros por la inversión de recursos y la venta de chatarra, estos serán trasladados al Fondo Cuenta.
- Una vez el Fondo Cuenta sea liquidado, el proyecto de Decreto contempla que los recursos adeudados que se recuperen, o los que ingresen por el pago de los derechos económicos cedidos a favor del Distrito, serán destinados al Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –FET, por ser fuentes de ingreso sin gasto asociado.

82

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





- Desde la concepción del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) se contempló que la salida del 100% de los vehículos de transporte público colectivo se daría en el marco de la implementación del sistema por parte de los concesionarios.
- Las condiciones generales para el desembolso se definirán con base en la experiencia adquirida en el marco de aplicación de los Decretos Distritales 580 de 2014, 351 de 2017 y 068 de 2019.
- Con base en lo dispuesto en el artículo 7 del Acuerdo Distrital 004 de 1999 y ante la imposibilidad de adquirir con recursos derivados del factor de calidad más vehículos, se considera que la figura jurídica más adecuada para el desembolso a propietarios no vinculados al SITP es que se haga a través del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital.
- En relación con el cierre del Anexo Técnico, el cual fue definido como la responsabilidad que tenía cada uno de los Concesionarios sobre las zonas que fueron adjudicatarios, este materializa su cumplimiento por parte de los Concesionarios cuando cada uno de los actores queda exactamente acreditando los valores correspondientes a la zona que fue objeto de licitación y adjudicación.

Es así como, los Concesionarios que en este cumplimiento hayan tenido mayores inversiones en cuanto a las chatarrizaciones requeridas deben ser compensados por el Sistema para equilibrar la obligación inicial que tenían respecto a lo que se obligaron a desintegrar respecto a la zona adjudicada, para que esto se lleve a cabo es importante entender la importancia y la participación de los Concesionarios y a su vez la participación y la actividad asumida por el Distrito para complementar a los Concesionarios que hoy no se encuentran vigentes representando a las zonas de Fontibón, Suba Centro, Perdomo y Usme. Lo cual se viene dando en virtud del artículo 78 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 y sus Decretos reglamentarios.

Es así que, con este mecanismo generado por la Administración se alcanzaría el cierre del SITP Provisional. Por tanto, y de acuerdo con los análisis realizados en este documento, el vehículo por medio del cual se llevará a cabo el cumplimiento del anexo técnico será el FET.

Los concesionarios del SITP adeudan al Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo por concepto de cesión de derechos económicos de

83

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





rentas y ventas de propietarios, derivados del Decreto 580 de 2014, los cuales se deberán empezar a recibir a partir del mes de enero de 2022 de conformidad con lo previsto en los Contratos de Concesión de Fase III y tendrán como destinación en Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá de que trata el Decreto Distrital 383 de 2019, de acuerdo con el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





ANEXO 1. DETALLE DE LAS RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL

RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
Nº	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
1	ZP-P15	ALMENDROS - SAN BERNARDINO	22/12/2019	No fue asumida por una ruta homóloga en el SITP; fue un desmonte por cobertura con servicios existentes	367, 927, 577, BK905, C142, 5-1, GC509
2	ZP-C2	BOSA CARBONELL - GERMANIA	28/03/2020	Por ruta homóloga	GA501
3	ZP-128	OLARTE - GALERIAS	12/09/2020	Por ruta homóloga - Abandonada	GA506
4	ZP-C4	PUENTE GRANDE - JUAN XXIII	12/09/2020	Por cobertura - Abandonada	TC27, 12
5	ZP-P46	ARABIA – ABASTOS	12/09/2020	Por cobertura - Abandonada	266A, P39, HA606, C201
6	ZP-T109	ACAPULCO - EL POLO	12/09/2020	Por cobertura - Abandonada	HB608, C13, 796A
7	ZP-923	LAS ACACIAS - ABASTOS	10/10/2020	Por cobertura - Abandonada	921, 165, C201
8	ZP-SE10	METROVIVIENDA - CHAPINERO CENTRO	10/10/2020	Por ruta homóloga	GA507
9	ZP-C8	VILLA GLORIA SAUCES – BACHUE	17/10/2020	Por cobertura - Abandonada	624, 674, 59B, 60, 914
10	ZP-83	ISMAEL PERDOMO-CHAPINERO	14/11/2020	Por ruta homóloga	HA600
11	ZP-261	EL TESORO - CHICÓ NORTE	14/11/2020	Por ruta homóloga	HA606

85

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



RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
12	ZP-728A	ARABIA - CANTALEJO	14/11/2020	Por rutas homólogas (mismo recorrido entre dos rutas)	HB608, CA103
13	ZP-902	SAN JOAQUÍN – UNICENTRO	14/11/2020	Por cobertura	HA606, 108B, 37, E61, Z4B
14	ZP-SE8*	ARBORIZADORA ALTA - VILLA CINDY	14/11/2020	Por ruta homóloga	HC605
15	ZP-200	ALAMEDA PUENTE GRANDE - UNICENTRO	5/12/2020	Por cobertura - Abandonada	200, 257, 921, 722
16	ZP-505	ZONA FRANCA – CENTRO	5/12/2020	Por cobertura - Abandonada	KB303, 16-8, T40
17	ZP-T130	ISLA DE SOL – CHAPINERO	5/12/2020	Por cobertura - Abandonada	56A, TC11, 579
18	ZP-C16*	VILLAS DE GRANADA - HORACIO ORJUELA	19/12/2020	Por ruta homóloga con cambio de cabecera	LD800, 111, 15-3, C120
19	ZP-C78	LIJACÁ - TERMINAL	19/12/2020	Por cobertura	BD900, 291, Z4B, Z8, C77, 661, BK901
20	ZP-121	BOHIOS RECODO - CENTRO	16/01/2021	Por cobertura	KA302, 16-7, KA305, KK300, TRONCAL
21	ZP-C50	EL REFUGIO- BOSQUE DE SAN CARLOS	16/01/2021	Por cobertura	TC6, 16-9, 17-3, 13-13, TRONCAL
22	ZP-C65	RECODO - MARLY	16/01/2021	Por cobertura - Abandonada	KA305, KA302, 166
23	ZP-P40	SANTO DOMINGO - TIERRA BUENA	16/01/2021	Por cobertura	HH604, HF603, 953, C201



RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
24	ZP-161	BOHIOS RECODO - CENTRO	23/01/2021	Por ruta homóloga	KA302
25	ZP-232*	RECODO DEL PARQUE - CENTRO ANDINO	23/01/2021	Por cobertura	KA305, KA302, KB303, 166
26	ZP-C60	RECODO - CENTRO ANDINO	23/01/2021	Por cobertura	KA305, KB303
27	ZP-P27	BELLAVISTA - TERMINAL DE TRANSPORTE	23/01/2021	Por ruta homóloga	HK700
28	ZP-502	EL UVAL - EL DORADO	27/01/2021	Por ruta homóloga recortada	HA702, 7, C125, 14-4, 14-3, 14-2
29	ZP-597	ANTONIO JOSÉ DE SUCRE – CHICÓ	27/01/2021	Por ruta homóloga	HA708
30	ZP-743	ALFONSO LÓPEZ - VILLA CINDY	27/01/2021	Por ruta homóloga recortada	HC705, 201B
31	ZP-E48	ALFONSO LÓPEZ - CENTRO	27/01/2021	Por ruta homóloga	HA706
32	ZP-364	EL REFUGIO - UNICENTRO	30/01/2021	Por cobertura	KA305, KB303, T16, 200
33	ZP-P4	ALFONSO LÓPEZ - PATIO BONITO	30/01/2021	Por cobertura	HK707, HC705
34	ZP-P41	ARABIA - PUERTA DE TEJA	30/01/2021	Por cobertura	P39, GK502, 927, 577, 266, P44
35	ZP-P64	EL UVAL- EL REFUGIO	30/01/2021	Por ruta homóloga recortada	HK707, HC705, HA702, 674, 539
36	ZP-240	PUENTE GRANDE - LACHES EL DORADO	13/02/2021	Por ruta homóloga recortada	KL304, 7, C125, 14-4, 14-3, 14-2

87

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





RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
37	ZP-84A	BACHUÉ- CENTRO	27/02/2021	Por cobertura	DA206, 60, C36, DL205
38	ZP-141	SAN FRANCISCO - USAQUÉN	27/02/2021	Por cobertura	HB609 (ANTES HD609), 260, P39
39	ZP-551	GALICIA – BACHUÉ	27/02/2021	Por cobertura	DA206, HA600, C27
40	ZP-C42	CASTILLA VALLADOLID - CENTRO ANDINO	27/02/2021	Por cobertura	C115, 603B, KB303, 265, C123
41	ZP-C74	BOSQUES DE SAN CARLOS – BOLIVIA	27/02/2021	Por ruta homóloga	DL205
42	ZP-C108A	RAMAJAL - 7 DE AGOSTO	27/02/2021	Por ruta homóloga con cambio de cabecera	LA805, 15-3, LK803
43	ZP-07	ZONA FRANCA - CENTRO ANDINO	13/03/2021	Por ruta homóloga	KA306
44	ZP-140	ISLA DEL SOL - GERMANIA	20/03/2021	Por ruta homóloga	HA617
45	ZP-C56*	ISLA DEL SOL - LOS LACHES	20/03/2021	Por ruta homóloga	HL616
46	ZP-T29	SANTO DOMINGO – GERMANIA	20/03/2021	Por ruta homóloga	HA618
47	ZP-314*	SANTA CECILIA - CHAPINERO	27/03/2021	Por ruta homóloga extendida	CA117
48	ZP-536	SAN FRANCISCO - VILLA MARÍA	27/03/2021	Por ruta homóloga extendida	HC615, GC509, HC612
49	ZP-581	ARBORIZADORA ALTA - SUBA CORPAS	27/03/2021	Por cobertura	HC615, GC509, HC612, HC605



RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
50	ZP-133*	PINARES - EL CORTIJO	10/04/2021	Por cobertura	LD800, 385, 112B, 201B, C36
51	ZP-732	TIERRA BUENA - DIANA TURBAY	10/04/2021	Por ruta homóloga	FH408
52	ZP-E67	USME - LIJACÁ	1/05/2021	Por ruta homóloga recortada	BH907, 2-11, 330, 402, 544B, T25, 18-3
53	ZP-33	SAN PABLO - LIJACÁ	3/07/2021	Por ruta homóloga	KB309
54	ZP-236	RECODO DEL PARQUE - LA CASTAÑA	3/07/2021	Por ruta homóloga	KL307
55	ZP-500	NUEVO CHILE - LOS LACHES	3/07/2021	Por ruta homóloga	GL519
56	ZP-P81	PUENTE GRANDE - EL TUNO	3/07/2021	Por ruta homóloga	KH308
57	ZP-316	VILLA CINDY - SAN CRISTÓBAL NORTE	17/07/2021	Por ruta homóloga extendida	CB130
58	ZP-C34*	SAN CARLOS - BILBAO	17/07/2021	Por ruta homóloga	CH116
59	ZP-136	PUENTE GRANDE – CENTRO	24/07/2021	Por cobertura - Abandonada	K300, 577, 359, 669, 385, SE10, 12, KB303, TRONCAL
60	ZP-168A	CIUDELA EL RECREO - LA ROCA	24/07/2021	Por cobertura	SE6, 580, P24, 579, C701, 121, 786
61	ZP-C125A	TERCER MILENIO - GUADALUPE	24/07/2021	Por cobertura - Abandonada	14-6, 14-3, 14-4
62	ZP-C140*	BILBAO - USAQUÉN	24/07/2021	Por cobertura	T23B, 344, CA117
63	ZP-119	METROVIVIENDA – EL CORTIJO	14/08/2021	Por ruta homóloga	DG208, 1-4, 385, 112B

89

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



RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
64	ZP-183*	VILLA CINDY - USAQUÉN	14/08/2021	Por cobertura	344, 320, CB130, CA117, 201B
65	ZP-C141	NUEVO CORINTO - SAN CRISTOBAL NORTE	14/08/2021	Por ruta homóloga extendida	CB118
66	ZP-E21	BILBAO – GERMANIA	14/08/2021	Por ruta homóloga	CA129
67	ZP-35*	BILBAO - DIANA TURBAY	4/09/2021	Por ruta homóloga	CH131
68	ZP-C28*	BILBAO – CEDRITOS	4/09/2021	Por ruta homóloga	CB138
69	ZP-234	LIJACÁ - EL REFUGIO LA ALDEA	11/09/2021	Por ruta homóloga	BK916
70	ZP-582	CIUDADELA EL RECREO - SUBA CORPAS	11/09/2021	Por ruta homóloga	CG137
71	ZP-P94A	BILBAO - U. EL BOSQUE	11/09/2021	Por ruta homóloga	CB144
72	ZP-P94B	BILBAO - SAN CRISTOBAL NORTE	11/09/2021	Por ruta homóloga	CB145
73	ZP-98*	VILLA GLORIA - CATALINA II	18/09/2021	Por cobertura	CA153, 201B, 580, 139, LG807, GL517, 121, C27, HA617
74	ZP-313*	SUBA LA GAITANA - RAMAJAL	18/09/2021	Por ruta homóloga recortada	CA153, 15-3, LK803, T43A, LA805, 111, TRONCAL
75	ZP-C64	SAN MARTIN DE LOBA - BILBAO CAMINOS DE LA ESPERANZA	18/09/2021	Por ruta homóloga recortada	CL149, 13-7, CA127, 786, 114A, TRONCAL

RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
76	ZP-E74	VILLA DEL CERRO - SAN CARLOS TIBABUYES	18/09/2021	Por rutas homólogas (mismo recorrido entre dos rutas)	CA151, LA809, 13-10, 740, GL517
77	ZP-169	SAN CARLOS TIBABUYES - PORCIÚNCULA	25/09/2021	Por ruta homóloga	CA134
78	ZP-796	AURES 2 – CENTRO	25/09/2021	Por cobertura	CG137, CL149, 669, CH131, CA129, 385, SE10
79	ZP-C66	CIUDADELA EL RECREO - BILBAO CAMINOS DE LA ESPERANZA	25/09/2021	Por ruta homóloga	CG147
80	ZP-C108B	SUBA BERLIN - GERMANÍA	25/09/2021	Por cobertura	201B, CG137, DL205, 128, 112B
81	ZP-P91	SANTA CECILIA - VERBENAL	25/09/2021	Por ruta homóloga recortada	BC917, 330
82	ZP-01	TRES REYES - SAN DIEGO	2/10/2021	Por cobertura	10-10, HA611, C27, GK505, HD607, TRONCAL
83	ZP-150	DOÑA LILIANA - AURES II	2/10/2021	Por cobertura	CL149, CA127, HC615, T30A, 256, 139, 114A, 111, LA805, TRONCAL
84	ZP-C92	LIJACÁ - AEROPUERTO	2/10/2021	Por cobertura - Abandonada	BK903, 330, 544B, DG147, 466, 489, 403B, BK901, E44
85	ZP-20*	NUEVA DELHI - PABLO VI	9/10/2021	Por cobertura	HA600, 135B, LA805, 111, T30A, T30B
86	ZP-84B*	LA ESTANCIA - SAN DIEGO	9/10/2021	Por cobertura	P24, C29, C27, HA600

RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
87	ZP-93	BOSA SAN JOSE - VILLA GLORIA	9/10/2021	Por cobertura	94, 927, C135, 580, DG147, CA127, CL149, CA129, CA134
88	ZP-387*	NUEVA DELHI - FERIAS	9/10/2021	Por cobertura	60, SE6, LD800, C36, LK803, 111, T30A, T30B
89	ZP-686*	BOÍTA - MOLINOS 2	9/10/2021	Por cobertura	GL519, C11, E26A, 593, CH131, 786, 661, HA619, 135A
90	ZP-491	PERDOMO - JULIO FLOREZ	16/10/2021	Por ruta homóloga	HD601, C31, GA506
91	ZP-499A*	SUBA CORPAS - CIUDADELA EL RECREO	16/10/2021	Por cobertura	GC509, CG147, CG137, T38, GL508, 94, HC612, CA129, CL149, 201B, C36
92	ZP-C24	EL REFUGIO - PERSEVERANCIA	16/10/2021	Por cobertura	T16, 257, 111, 614, 120, KL304, 252
93	ZP-C93	LIJACÁ - SUBA LA CAÑIZA	16/10/2021	Por cobertura	BC917, 330, P49, CB130, BK905, C142
94	ZP-P50	LIJACÁ - SUBA LA CAÑIZA	16/10/2021	Por cobertura	CB118, C142, P49, BC917
95	ZP-578	CIUDADELA EL RECREO - SUBA CORPAS	23/10/2021	Por ruta homóloga	CG157, GC509, C135, 787A
96	ZP-C63	CIUDADELA EL RECREO - BILBAO CAMINOS DE LA ESPERANZA	23/10/2021	Por ruta homóloga	CG156
97	ZP-C106	SIERRA MORENA - SUBA NOGALES	23/10/2021	Por rutas homólogas (mismo recorrido entre dos rutas)	CF154, KH310



RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
98	ZP-O5	BOSA SAN JOSÉ - PUENTE GRANDE	23/10/2021	Por ruta homóloga	KG311
99	ZP-P23	USME CHIGUAZA - BOSA SAN BERNARDINO	23/10/2021	Por ruta homóloga	GH521, 367, C701, 9-7
100	ZP-126	VILLA GLORIA SAUCES - VILLA GLADYS	30/10/2021	Por cobertura	HD627, 624, 6-12, SE14, HA600, 492, BD906, 142, TRONCAL
101	ZP-229*	EL REFUGIO-PINARES	30/10/2021	Por ruta homóloga	LK810
102	ZP-361	VILLA GLORIA - CHAPINERO LOURDES	30/10/2021	Por cobertura	HD627, 6-12, HC605, SE14, TRONCAL
103	ZP-E56	VILLA GLORIA SAUCES - SUBA LA GAITANA	30/10/2021	Por ruta homóloga recortada	HD627, CK122, CG137, CA129, E17
104	ZP-446*	LIJACÁ - JERUSALÉN	6/11/2021	Por cobertura	H625, HF603, HB609, 330
105	ZP-C61	MORALBA - AEROPUERTO	6/11/2021	Por ruta homóloga recortada	KL312, GK502
106	ZP-C62*	EL REFUGIO - CENTRO ANDINO	6/11/2021	Por cobertura	TC6, 16-12, 12, KB309, KB303, 166, TRONCAL
107	ZP-P47	ARABIA - SAN DIEGO CENTRO	6/11/2021	Por cobertura	HB608, T11, HA610, P39, C27
108	ZP-Z9*	LA FISCALA - AEROPUERTO	6/11/2021	Por ruta homóloga recortada	KH317, 953, 950, CA129, K301, TRONCAL
109	ZP-365	EL REFUGIO - PORCIUNCULA	13/11/2021	Por cobertura	TC6, KH310, KB303, 166, TRONCAL

93

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



RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
110	ZP-734A	VERBENAL - PALMITAS PATIO BONITO	13/11/2021	Por cobertura - Abandonada	722, FB401, 603B, 330, 489, E44
111	ZP-C43	SAN PABLO JERICÓ - PORCIÚNCULA	13/11/2021	Por cobertura	12, 16-12, 16-9, BK903, 17-3, KA306, 359
112	ZP-C54	EL REFUGIO - UNICENTRO	13/11/2021	Por cobertura	TC6, BK916, KH310, K300, KB309, KB303
113	ZP-E63*	BILBAO - POTOSÍ	13/11/2021	Por cobertura	CA127, CH131, CA129, CA134, T13, T25, HC605, H625, C27, TRONCAL
114	ZP-227	RECODO DEL PARQUE - LA CASTAÑA	20/11/2021	Por cobertura	KL307, T07, KL304, KH308
115	ZP-345	EL REFUGIO - MIRADOR EL CODITO	20/11/2021	Por ruta homóloga	KB314, KL312, LK810, BK905, 330
116	ZP-C70*	AGUAS CLARAS - PUENTE GRANDE	20/11/2021	Por ruta homóloga recortada	LH811, KL312, KH308
117	ZP-P17*	EL RECODO - SUBA COMPARTIR	20/11/2021	Por cobertura	KC315, KA302, 16-9, CL149
118	ZP-P56	PRADOS DE ALAMEDA - SUBA LISBOA	20/11/2021	Por ruta homóloga	KC315
119	ZP-152	VILLA DEL CERRO - VILLA CINDY	27/11/2021	Por cobertura	661, 201B, CK122, CL149, CA129, SE6, GL517, LK801, 786
120	ZP-501	EL UVAL - PUENTE GRANDE	27/11/2021	Por ruta homóloga recortada	KH318, KH308, 921, KG311
121	ZP-C9	JERUSALÉN - BACHUÉ	27/11/2021	Por cobertura	KH310, HA628, P44, HC615, 921, 927, KC315, DA206

94

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





RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
122	ZP-C10	JERUSALÉN - BACHUÉ	27/11/2021	Por ruta homóloga recortada	HA628, 621, HA618, DL205, 914
123	ZP-C87	GRANADA SUR - PORCIÚNCULA	27/11/2021	Por cobertura	359, 135B, T43A, KL307, LA805, T13, KL304
124	ZP-239	PUENTE GRANDE – PORCIÚNCULA	4/12/2021	Por cobertura	KA305, KB303
125	ZP-254	USME - PALERMO	4/12/2021	Por cobertura	GH521, BH907, 614, T26, 4-2
126	ZP-C35	EL REFUGIO - SAN MARTIN DE LOBA	4/12/2021	Por ruta homóloga	LK812
127	ZP-E41	PUENTE GRANDE - LACHES EL DORADO	4/12/2021	Por cobertura	KA305, KL307, KB303, C135, 603B, HL616, 7, C125
128	ZP-P58	PLANADAS - SUBA SAN PEDRO	4/12/2021	Por cobertura	KC315, GC509, CL149, 201B, 320
129	ZP-238	LA BELLEZA - PUENTE GRANDE	11/12/2021	Por cobertura	LK810, KL312, KG311, KH310, 577, HK707, 740, 139, 111, CL155
130	ZP-850	AURES 2 - ARBORIZADORA ALTA	11/12/2021	Por ruta homóloga recortada	HD607, CG137, CA134, E44, HB609
131	ZP-850A*	AURES 2 -TRES ESQUINAS JERUSALÉN	11/12/2021	Por cobertura	H625, HA611, HA606, HC705, CG137, CA134, E44, HB609
132	ZP-C21	MORALBA - CENTRO ANDINO	11/12/2021	Por cobertura	BL919, KL304, T13, KL307, T43A
133	ZP-C22	MORALBA – AEROPUERTO	11/12/2021	Por cobertura	BL919, KL304, KL307, T43A, TRONCAL

95

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





RUTAS DESMONTADAS DEL SITP PROVISIONAL (Corte a 31 de Octubre de 2021)					
N°	Código de la Ruta	Denominación de la Ruta	Fecha de desmonte	Tipo de desmonte	Cobertura al momento del desmonte
134	ZP-E4	VILLA DEL CERRO - VILLA CINDY	11/12/2021	Por cobertura	CL155, LK812, 740, DG208, SE6
135	ZP-E31*	SANTA RITA SUR ORIENTAL - SUBA LA GAITANA	11/12/2021	Por ruta homóloga	CL155

Fuente: TRANSMILENIO S.A., Subgerencia Técnica y de Servicios



ANEXO 2. EVOLUCIÓN DE DESINTEGRACIÓN POR EL FONDO DE MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO - FMCS

EVOLUCIÓN DE LA DESINTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio "FMCS" desde el año 2003 a Julio 30 2021			
Periodos de adquisición y desintegración	Vehículos desintegrados	Vehículos desintegrados	TOTAL
	HSBC / GNB - SERVITRUST	Corficolombiana	
Primer Modelo			
Años 2003 al 2006	32	1	33
Después de la reactivación año 2007	140	185	325
Después de la reactivación en el año 2008			
Año 2008	741	173	914
Después de la reactivación en el Año 2009	380	5	385
Después de la reactivación			
Reglas anterior proceso, Año 2010	12	-	12
Nuevo Proceso			
Nuevas Reglas Año 2010	258	44	302
Proceso Año 2011	54	12	66
Reglas vigentes, Proceso 2012	41	6	47
Cambio en Reglamento Mayo - 2012	52	4	56
Vehículos reglamento octubre de 2012 sin operador chatarrizados en 2012	6	2	8
Nuevo Reglamento Octubre de 2012 - Cesión Rentas	244	17	261
Vehículos Reglamento Octubre de 2012- Cesión Rentas - Chatarrizados en el 2013	36	8	44
Vehículos Reglamento Octubre de 2012- Chatarrizados en 2013, Vehículos Sin Operadoras	20	2	22
Chatarrizados en 2014 (a Diciembre 31) - Vehículos Sin Operadoras	22	2	24
Chatarrizados en 2015 (a Diciembre 31) - Vehículos Sin Operadoras	278	118	396

97

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





EVOLUCIÓN DE LA DESINTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO por parte del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio "FMCS" desde el año 2003 a Julio 30 2021			
Periodos de adquisición y desintegración	Vehículos desintegrados	Vehículos desintegrados	TOTAL
	HSEC / GNB - SERVITRUST	Corficolombiana	
Autorizados año 2015, Chatarrizados en 2016 (a Diciembre 30 - 16) -Vehículos Sin Operadoras	7	3	10
Autorizados año 2020 postulación 1 - aprobados Julio 31 2020 y desintegrados	46	12	58
Autorizados año 2020 postulación 2 - aprobados Diciembre 15 de 2020 en proceso de desintegración, cancelación matricula y pago	23	5	28
Vehículos aprobados 2021-postulación 3	37	9	46
TOTAL	2429	608	3037
Nota: Entre el año 2016 y 2019, no se autorizó compra de vehículos a través de este Fondo, debido al embargo decretado por la Contraloría. FUENTE: SDM-SCITP			

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Subdirección de Control e Investigaciones



**ANEXO 3. TABLA DE VALORES POR CLASE Y MODELO DE VEHÍCULO
PROFORMA 8 (IPC 2016)**

Proforma 8				
Valores actualizados IPC Dic 2016				
AÑO	Microbús	Buseta	Bus	Camioneta
	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta
1968	49.093.857	52.383.281	59.035.090	49.093.857
1969	49.093.857	52.383.281	59.035.090	49.093.857
1970	49.093.857	52.383.281	59.035.090	49.093.857
1971	50.874.463	54.283.193	61.176.258	50.874.463
1972	51.433.530	55.089.420	63.395.087	51.433.530
1973	52.033.085	55.954.005	65.694.391	52.033.085
1974	52.676.092	56.881.322	68.077.088	52.676.092
1975	53.365.717	57.875.976	70.546.205	53.365.717
1976	54.105.413	58.942.571	73.104.877	54.105.413
1977	54.898.776	60.086.718	75.756.348	54.898.776
1978	55.749.549	61.313.741	78.503.989	55.749.549
1979	56.662.046	62.629.683	81.351.283	56.662.046
1980	57.640.730	64.041.019	84.301.848	57.640.730
1981	58.690.490	65.554.222	87.359.428	58.690.490
1982	59.816.200	67.093.567	90.527.904	59.816.200
1983	61.023.584	68.874.002	93.811.300	61.023.584
1984	62.318.513	70.786.912	97.213.782	62.318.513
1985	63.707.336	74.962.358	100.739.671	63.707.336
1986	65.196.860	77.264.465	104.393.440	65.196.860
1987	66.794.384	79.710.454	108.179.731	66.794.384
1988	68.507.743	82.300.324	112.103.348	68.507.743
1989	70.345.336	85.177.958	116.169.273	70.345.336

99

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



Proforma 8				
Valores actualizados IPC Dic 2016				
AÑO	Microbús	Buseta	Bus	Camioneta
	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta	Valor del vehículo para venta
1990	72.316.168	88.199.473	120.382.667	72.316.168
1991	74.429.903	91.508.752	123.708.165	74.429.903
1992	76.696.899	95.105.794	127.035.494	76.696.899
1993	79.128.273	98.789.165	130.362.824	79.128.273
1994	81.735.939	102.822.456	133.689.630	81.735.939
1995	84.532.685	107.148.115	137.017.221	84.532.685
1996	87.532.217	111.787.437	140.344.812	87.532.217
1997	90.749.238	116.763.153	143.672.141	90.749.238
1998	94.199.521	122.099.725	146.999.471	94.199.521
1999	101.868.233	127.823.050	147.850.374	101.868.233
2000	106.184.684	133.961.475	155.440.996	106.184.684
2001	116.328.343	147.572.322	171.761.064	116.328.343
2002	121.464.919	154.986.215	180.928.795	121.464.919
2003	127.054.722	162.937.786	190.761.411	127.054.722
2004	133.097.753	171.465.862	201.306.952	133.097.753
2005	139.442.935	180.612.291	212.616.938	139.442.935
2006	146.241.345	190.421.792	224.747.264	146.241.345
2007	153.644.058	200.942.709	237.757.003	153.644.058
2008	177.649.997	233.449.047	251.710.013	177.649.997
2009	191.206.787	253.701.361	279.568.959	191.206.787
2010	206.503.331	273.997.469	301.934.475	206.503.331
2011	220.958.564	293.177.292	323.069.889	220.958.564
2012	220.958.564	293.177.292	323.069.889	220.958.564

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Dirección de Inteligencia para la Movilidad.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

~{CO-RADICADO}
~{CO-DEP-SIGLA}
~{CO-RADICADO}
~{CO-CONFIDENCIALIDAD}

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., 23 de Noviembre de 2021

CERTIFICACIÓN

FIDEICOMISO FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO (FMCS)

Como Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público de la SDM y en ejercicio de la función de Secretaria Técnica del Comité de Verificación del Factor de Calidad Resolución 410 de 2019, "...PARTE IV: MECANISMOS DE GOBIERNO DEL FONDO, **CLAUSULA 24. COMITÉ DE VERIFICACIÓN (...)** PARAGRAFO: La Secretaría Técnica del Comité de Verificación estará a cargo de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD..."; me permito certificar que de conformidad con los reportes emitidos por las sociedades fiduciarias SERVITRUST GNB Sudameris (líder) y CORFICOLOMBIANA S.A, acreditadas para el manejo de los recursos del fideicomiso Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS); al corte 31 de octubre del año 2021, el FMCS, salvo las comisiones fiduciarias fijas, para las cuales ya se efectuaron las respectivas provisiones hasta la liquidación del fondo; de los vehículos aprobados para compra por el Comité de Verificación, no registra deudas por concepto de vehículos pendientes por adquirir desintegrar ni pagar; ni por otros compromisos.

CAROL ANGIE PINZÓN RUIZ

Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público
Secretaria Técnica del Comité de Verificación

Elaboró: Jorge E. Mosquera Urrutia – Profesional Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público

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"

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.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG	
	GESTIÓN ADMINISTRATIVA	
	Formato acta de reunión	
	PA01-PR01-F02	Versión 1.0

TEMA FONDO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO FMCS – Comité de Verificación - Cesión Virtual		
FECHA 30 de abril de 2021	HORA 2:00 P.M.	LUGAR – SDM - Cesión Virtual

1. ASISTENTES	
NOMBRE	ENTIDAD/DEPENDENCIA
Comité de Verificación Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio (FMCS) Participantes con voz y voto Alfonso Pérez (no asistió por temas de salud) Edgar Torres Romero Jorge Enrique Quinche Mahecha (no asistió) Funcionarios Secretaría Distrital de Movilidad - SDM Gloria Alejandra Moreno Gámez Alejandra Rojas Posada Claudia Janeth Mercado Velandia Lina Marcela Quiñones Sánchez Carol Angie Pinzón Ruiz Participantes SDM y fiduciarias, con voz y sin voto - (Reglamento) Lina María Alzate López Paola Andrea Bustos Sebastián Restrepo	Organización o entidad APETRANS ASOCSITP Empresarios TPC – SITP Provisional Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía (SSC) Directora de Atención al Ciudadano Subdirectora de Transporte Público Directora de Inteligencia para la Movilidad Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público - Secretario(a) Técnico Comité (sin voto) Directora de Fideicomisos FIDUCIARIA CORFICOLOMBIANA Directora de Gestión Fiduciaria CORFICOLOMBIANA Director Jurídico Fiduciaria CORFICOLOMBIANA

Ana Lucia Tovar	Abogada de Negocios especiales SERVITRUST GNB Sudameris
Sandra Luz Merchán Mantilla	Coordinadora de la unidad de Gestión SERVITRUST GNB Sudameris
Heidy Dayana Tamayo Ramírez	Analista de fideicomisos SERVITRUST GNB Sudameris
Jorge Montenegro - Auditor Externo	Auditor Externo – Fideicomiso FMCS
Invitados – profesionales de apoyo	
Ruth Dary Borrero G.	Profesional Dirección de Planeación de la Movilidad
Jorge Enrique Mosquera Urrutia	Profesional Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público
Cristian Fabián Martínez	Profesional Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público

2. ORDEN DEL DÍA

❖ Temas por tratar:

1. Llamado a lista y verificación del Quórum
2. Resumen postulaciones fases 1 y 2 - 2020
3. Análisis situación financiera FMCS - Recursos en Fiducias – abril 27 – 2021
4. Presentación análisis Secretaría Técnica Comité de Verificación – SCITP – SDM
5. Presentación evaluación documental Fiduciarias
6. Análisis postulación vehículos fase 3 y pendientes fase 1 y 2
7. Aprobación adquisición de vehículos postulados fase 3 y pendientes fases 1 y 2
8. Propositiones y Varios

Desarrollo del comité:

Se inicia el comité informando que el señor Alfonso Pérez, Representante de APETRANS, manifestó tener un problema de salud y no puede estar en la sesión; además se está a la espera que se conecte Jorge Enrique Quinche (representantes de los empresarios TPC); se propone el siguiente orden del día

1. Llamado a lista y verificación del Quórum
2. Resumen postulaciones fases 1 y 2 – 2020
3. Análisis situación financiera FMCS - Recursos en Fiducias – abril 27 – 2021
4. Presentación análisis Secretaría Técnica Comité de Verificación – SCITP – SDM
5. Presentación evaluación documental Fiduciaria
6. Análisis postulación vehículos fase 3 y pendientes fase 1 y 2
7. Aprobación adquisición de vehículos postulados fase 3 y pendientes fase 1 y 2
8. Propositiones y Varios

1. Llamado a lista y verificación del Quórum

Se formaliza el llamado a lista y verificación del quórum y la posterior aprobación del orden del día; aclarando que esta sesión del comité está siendo grabada, con el fin de poder generar la respectiva acta; entonces se advierte que fueron citados los siguientes integrantes con voz y voto: 3 representantes del gremio transportador así:

Representantes Asociaciones de pequeños propietarios (2) ASOCITP y APETRANS y de empresas (1)

Se encuentra Edgar Torres en representación de ASOCITP, a la espera de que se conecte Enrique Quinche,

Edgar Torres contesta que se encuentra presente en representación de ASOCITP.

La Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía, Doctora Alejandra Moreno, responde presente

La Directora de Atención al Ciudadano, Alejandra Rojas Posada, responde presente

La Subdirectora de Transporte Público, Claudia Mercado, responde presente

La Directora de Inteligencia para la Movilidad, Lina Quiñones, responde presente

Con los integrantes del comité anteriormente descritos; se constata que existe quórum deliberatorio y decisorio.

Adicionalmente, con voz y sin voto están presentes los siguientes representantes de las sociedades fiduciarias acreditadas y profesionales de apoyo tanto de éstas como de la SDM:

La Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público Carol Angie Pinzón Ruíz, quien ejerce la función de Secretaría Técnica del comité; informa que están presentes los profesionales de apoyo de la SDM Ruth Dary Borrero, Jorge Enrique Mosquera Urrutia y Cristian Fabián Martínez; igualmente, los representantes de Servitrust GNB Sudameris como Fiduciaria Líder, de Fiduciaria Corficolombiana y el Auditor externo FMCS Jorge Montenegro.

Se somete a consideración el orden del día propuesto y los representantes de gremios y de la SDM, con voto; lo aprueban tal como se planteó inicialmente.

El señor Edgar Torres de ASOCSITP, está de acuerdo.

La Doctora Alejandra Moreno, está de acuerdo.

La Doctora Alejandra Rojas Posada, está de acuerdo.

La Ingeniera Claudia Mercado, está de acuerdo.

La Ingeniera Lina Quiñones, está de acuerdo.

Aprobado el orden del día se continúa con la presentación de los demás integrantes del comité sin voto y se presentan los representantes de las sociedades fiduciarias.

Heidy Tamayo, toma la palabra e indica:

Por parte de Fiduciaria Servitrust-GNB Sudameris

Ana Lucía Tovar, Abogada de negocios especiales de Servitrust GNB Sudameris

Sandra Luz Merchán Mantilla, Coordinadora de la Unidad de Gestión de Servitrust GNB Sudameris

Heidy Tamayo, Analista de Fideicomisos Servitrust GNB Sudameris

Lina Alzate de Fiduciaria Corficolombiana, toma la palabra e indica:

Por parte de Fiduciaria Corficolombiana
Lina María Álzate, Directora de Fideicomisos de Fiduciaria Corficolombiana
Paola Bustos, Directora de Gestión de Fiduciaria Corficolombiana
Sebastián Restrepo, Director jurídico de Fiduciaria Corficolombiana

Y Jorge Montenegro, Auditor externo del FMCS

2. Resumen postulaciones fases 1 y 2 - 2020

La Secretaría Técnica, informa que el objetivo de este comité de verificación consiste en analizar la información relacionada en la tabla de elegibilidad, verificar que se cumpla con los criterios de selección previstos en el reglamento y definir los vehículos que se van a adquirir a través del FMCS en esta tercera fase de postulación.

Consecuente con lo anterior, se realiza un breve resumen de las postulaciones fase 1 y fase 2 para que se tenga claro lo que se ha realizado hasta el momento; indicando que, conforme a los parámetros de priorización que se encuentran establecidos - Resolución 410 de 2019 de la SDM - reglamento del FMCS; y, con los recursos existentes a marzo del 2020, se tenían \$ 22 mil millones de pesos aproximadamente; se proyectó adquirir entre 130 y 150 vehículos y en la primera fase se postularon 72 y se aprobó la compra de 58 vehículos por un valor aproximado de \$7.881 millones de pesos; en la segunda fase se postularon 41 vehículos y se aprobó la compra de 28 vehículos, por un valor aproximado de \$ 4.009 millones de pesos; quedando a la fecha en el FMCS un valor total de \$ 8.827 millones de pesos. Es importante mencionar que para esta tercera fase de postulación, se verificaron los últimos datos de contacto de los propietarios registrados ante el SIM y el RUNT, se realizaron las respectivas llamadas, se envió correo electrónico a dichos propietarios y adicionalmente, se realizó la divulgación de este proceso a través de la oficina de comunicaciones de la SDM, con el fin de que como era inicialmente la idea, se postularan los vehículos más antiguos; se logró contactar a muchos propietarios y de ellos algunos se postularon; pero hubo otros a los que no se pudo contactar, o a pesar de contactarse decidieron no postularse; informando así que la labor prevista, se realizó.

Se reitera que los criterios de priorización establecidos en la Resolución 410 de 2019 de la SDM, para la adquisición de los vehículos postulados, son los siguientes:

1. Vehículos que, habiéndose postulado al SITP, hayan sido parte de propuestas no adjudicatarias.
2. Vehículos que no se encuentren vinculados con operadores del SITP

3. Se dará prelación a los vehículos con modelo más antiguo, para lo cual la tabla de elegibilidad se conformará con los vehículos postulados, desde el modelo más antiguo presentado hasta el más reciente, en orden de inscripción y/o postulación

Es importante recordar lo siguiente:

El vehículo no debe tener limitaciones al poder dispositivo ni pendientes; o requerimiento de autoridad judicial alguna.

Los vehículos postulados deben estar inscritos en el Registro Distrital Automotor (RDA) en la base de datos de Servicios Integrales de la Movilidad (SIM) y figurar en la lista de adquiribles por el FMCS. No estar vinculados con operadores del SITP.

3. Análisis situación financiera FMCS - Recursos en Fiducias – abril 27 – 2021

Como tercer punto, se tiene un análisis de la situación financiera del FMCS y los recursos en Fiducias; como se observa, se tiene una tabla a diciembre 30 del 2020 con recursos ya auditados y en otra tabla los recursos del fondo en las Fiduciarias al corte 27 de abril del 2021; entonces encontramos que para diciembre 30 de 2020, se tenían recursos por valor de \$ 13.843 millones de pesos y se recuerda que por la afectación de los Decretos de la emergencia económica y sanitaria, se cambió la destinación del recaudo del Factor de Calidad, y la cifra de los 13 mil millones de pesos no incluye los valores de los vehículos aprobados en la fase 2 que fueron aproximadamente de \$4.000 millones de pesos más las comisiones fiduciarias.

Ya surtido el proceso de la segunda postulación, y casi la totalidad de la compra concerniente a las postulaciones fase 1 y fase 2; se advierte que para la compra de vehículos a través del FMCS en esta tercera postulación, actualmente se cuenta con \$8.827 millones de pesos; falta solo el pago de 3 vehículos de las anteriores postulaciones, los que se encuentran en trámite pendientes y los demás ya tienen trámites finalizados y pagados.

Se recalca que mediante el proceso de cobro coactivo 2060, que lleva a cabo la Contraloría de Bogotá se procura el recaudo de unos dineros pendientes de transferir por algunas empresas del TPC – hoy SITP Provisional; y, respecto a esto se informa que en los meses de diciembre del 2020 y abril de este año, al ente de control le solicitamos información acerca del estado de este proceso de cobro y que es de su competencia, verificar con qué otros recursos se contaba o si era posible recuperar éstos, que suman un aproximado de \$13.000 millones de pesos de capital y con intereses

más o menos \$20.000 millones de pesos; la Contraloría contestó que ha hecho todas las investigaciones de bienes y situaciones de estas empresas pero no ha sido posible recuperar este dinero; así las cosas, desde la SDM se requirió a esas 13 empresas, para que informaran por qué no han hecho el pago de los recursos dentro del proceso de cobro coactivo ya citado y ninguna contestó; por ello y dentro de la competencia de la SDM, se inició una investigación administrativa por no suministro de información. Esto a modo de información y para que el comité esté enterado en qué va el proceso de cobro.

4. Presentación análisis Secretaría Técnica Comité de Verificación – SCITP – SDM

En desarrollo del análisis realizado por la Secretaría Técnica del comité de verificación del FMCS, se presenta un consolidado total de los vehículos que se han adquirido por este método desde que existe el FMCS y se indica que desde el año 2006 y anteriores y hasta la fecha, contando las 2 postulaciones del año 2020, se han adquirido 2991 vehículos; recalando que, entre noviembre del 2015 y julio del 2020, no se había autorizado la compra de vehículos, en razón a que los recursos del Fondo, estuvieron embargados hasta diciembre del 2019; mes en el cual se logró el desembargo y por esto, solo en el año 2020 se volvieron a abrir procesos de postulación.

Además se informa la cantidad de vehículos postulados en esta tercera fase es de 50 vehículos. Detallados por modelo, Fiduciarias (CORFICOLOMBIANA 22 vehículos y GNB con 48), se incluye una nota que en estos 70 vehículos se hallan los 20 pendientes que no se aprobaron en las anteriores postulaciones ya que se aprobaron vehículos con modelos más antiguos (que eran 24 y 4 de estos fueron adquiridos por operadores del SITP); y por esta razón solo se cuentan 20 vehículos pendientes; es decir, los 70 vehículos para análisis son: 50 de la fase 3 y 20 pendientes de las fases 1 y 2 del 2020.

Se muestra un consolidado de valores por tipo de vehículo; 50 de la postulación actual y los 20 pendientes, detallados por modelo, por tipología BUS y MICROBUS (no se postularon busetas) los totales por tipo y sumatoria global incluyendo los vehículos pendientes; para un consolidado de \$15.220 millones de pesos; lo cual supera los montos disponibles al momento, como se indicó, solo se tienen \$8.827 mil millones de pesos para la compra y los 70 vehículos postulados en este momento, incluidos los pendientes, suman aproximadamente \$15.220 millones de pesos.

Acto seguido, se valida los valores actuales de la postulación de los vehículos por estado y modelo que como se mencionó anteriormente, son 70 vehículos en total; se detallan por modelo, estado activo en el SITP provisional, inoperativos y con tarjeta de operación activa, igualmente los que están

con tarjeta de operación no renovada y los que tienen vida útil vencida, es decir, modelos entre 1991 y 2000.

Para esta tercera postulación y en el entendido que el FMCS no cuenta con la totalidad de los recursos requeridos para adquirir los 70 vehículos, que suman los \$15.000 millones de pesos; se realizó la consulta a Transmilenio como ente gestor del SITP, con el fin de que se informe si los vehículos con modelos más recientes, podrían ser adquiridos por el FMCS, de acuerdo a las circunstancias que se tendrían en cuenta dentro de la operatividad del Sistema y en consecuencia y para que sea tenida en cuenta, se procede a leer la respuesta emitida al respecto por la empresa Transmilenio S.A., que expone lo siguiente:

"Conforme con la solicitud asociada a los vehículos postulados (a la fecha) al FMCS "Factor de Calidad" en cuanto a los vehículos que son modelos 2010 y 2011 cuya vida útil se cumple entre los años 2030 y 2031 y que, actualmente hacen parte de operación del SITP Provisional; es importante mencionar que adquirirlos en este momento por el FMCS puede afectar la prestación del servicio dadas las condiciones actuales, donde se requiere tener una flota óptima para prestar el servicio en condiciones de distanciamiento social y seguridad.

Lo anterior se considera oportuno ya que, al ser vehículos de modelos recientes en el esquema Provisional poseen tecnologías más eficientes que otros que aún continúan prestando servicio y cuentan con una mejor condición de seguridad.

No obstante, las postulaciones de estos vehículos deben ser estudiadas en el marco del comité del Factor de Calidad conforme con lo definido en su reglamento, buscando mantener la oferta de servicio con el mínimo riesgo social y ambiental posible."

El equipo de Transmilenio S.A. hace una recomendación en el sentido de que en este momento no deben ser adquiridos por el FMCS, los vehículos modelos 2010 y 2011, por su vida útil y las razones expuestas; sin embargo, se muestra el análisis de valores y los vehículos que con ello se alcanzarían a comprar.

5. Presentación evaluación documental Fiduciarias

Se continúa con las presentaciones de las Fiduciarias, respecto a los recursos con los que se cuenta en la actualidad, exponiendo los valores y provisiones estimadas para este proceso. Por consiguiente, se concede el uso de la palabra inicialmente a Heidy Tamayo en representación de la Fiduciaria Servitrust GNB Sudameris.

Interviene Heidy Tamayo por parte de la Fiduciaria líder - Servitrust GNB Sudameris y dentro de la presentación muestra el resultado de la gestión durante las dos fases realizadas en el año 2020;

indicando que la primera fase se aprobó la compra de 46 vehículos, los cuales ya se desintegraron y pagaron a sus propietarios, no quedando pendiente ningún vehículo de esa fase y de la segunda fase se habían aprobado 23 vehículos, de los cuales uno (1) presentó irregularidades, quedando de los postulados para compra, 22 vehículos; de los cuales 2 se están en proceso por trámites o falencias que los propietarios se encuentran solucionando, como es el caso de inconsistencias en partes y guarismos de chasis; por lo tanto de esta fase, se han desintegrado y pagado 20 vehículos.

Como se comentó, en la segunda postulación las falencias se presentaron, en el vehículo de placas SID632 que no cumplió el contrato toda vez que este fue desintegrado por voluntad del propietario y bajo la causal de reposición, el 11 de Febrero del año 2021, incumpliendo el contrato, por consiguiente y con autorización de la SDM se procedió a retirarlo del proceso de postulación. En cuanto a los vehículos de placas SHJ324 y SIO383 se hallaron anomalías en el motor y chasis que los propietarios están subsanando ante las autoridades competentes, para poder reanudar el proceso.

Los vehículos aplazados en las fases 1 y 2 son modelos 2005 a 2010, por un valor de \$ 2.300 millones de pesos aproximadamente, los recursos disponibles al 27 de abril del 2021, en la Fiduciaria líder se tienen recursos por valor de \$792 millones de pesos, de los cuales se tiene pendiente por pagar 2 vehículos de la segunda postulación que los propietarios están legalizando trámites y corte abril se tiene en cuanto a cuentas por pagar un valor de \$ 51.353.804, por comisiones fiduciarias, impuestos y provisiones como los honorarios del auditor externo, comisiones fiduciarias por el resto de la vigencia 2021. Sin tener precisión sobre la cantidad de vehículos a comprar en esta fase; no es factible determinar los costos por comisiones fiduciarias y los gastos que se generen en esta tercera fase.

Dentro del proceso operativo que se realiza como Fiduciaria líder; entre el 1 de marzo y el 9 de abril de 2021, se llevó a cabo la recepción de documentos de los vehículos postulados en la tercera fase, según lo requerido e informado por la Secretaría de Movilidad; en la Fiduciaria y en el horario de 8 de la mañana a 1 de la tarde, se prestó el servicio personalizado a los propietarios; igualmente, se realizó atención telefónica para resolver las dudas e inquietudes de los propietarios; de acuerdo con lo establecido en el reglamento, la Fiduciaria realizó la verificación de la documentación presentada y se realizaron las validaciones de conocimiento al cliente – SARLAFT; la Fiduciaria remitió a la SDM la información de los 38 vehículos postulados y recibidos para esta tercera fase, detallada por modelos cantidad y valor. Se informa por tipologías 15 buses y 23 microbuses; por estado de tarjeta de operación y/o vehículo y por las fechas de las postulaciones como lo solicitó la SDM.

Por parte de CORFICOLOMBIANA, Lina Alzate Informa que:

Se dispone de un saldo de \$ 9.240 millones de pesos, para lo cual y de acuerdo a lo solicitado por la SDM, se hizo una provisión de la comisión fija de \$198 millones y la comisión variable por un valor de \$277 millones; están pendientes por pagar 2 vehículos por un valor de \$180 millones, entre los cuales está desde el 2015, el de placas SHC048; que no se ha podido pagar por dificultades por parte de los herederos con los papeles y un GMF de \$36 millones; quedando un total de recursos disponibles en fiduciaria Corficolombiana por valor de \$8.548.189.447.

Dentro del actual proceso de postulación, entre el 1 de marzo y el 9 de abril de 2021, se llevó a cabo la recepción de los documentos de los vehículos postulados, según lo requerido e informado por la Secretaría de Movilidad; se prestó el servicio personalizado en la Fiduciaria en el horario de 8 de la mañana a 1 de la tarde, igualmente se prestó la atención telefónica para las dudas e inquietudes de los propietarios; la fiduciaria realizó la verificación de la documentación que estuviera de acuerdo con lo establecido en el reglamento y se realizaron las validaciones de conocimiento al cliente – SARLAF. Para esta fase se postularon 7 Buses y 5 microbuses; los que se detallan por tipología, modelo, valores y vida útil.

Se muestran por tipología, cantidad y modelo los vehículos pospuestos de las fases 1 y 2 y además sus respectivos valores.

De los 12 vehículos postulados para la tercera fase en Fiduciaria Corficolombiana, se muestra el estado de la Tarjeta de operación, aclarando que ninguno tiene prendas, no deben impuestos y de acuerdo con la Resolución 259 de 2020, no se requiere del paz y salvo de la empresa afiliadora.

De la primera fase ya fueron desintegrados y pagados los vehículos, excepto el de placa SIA446 que está pendiente debido a que no pasó el proceso para desintegración, ya que le faltaban partes, no presentó autorización de la SDM para traslado en grúa y el propietario se encuentra normalizando el proceso, así mismo se informa que para esta tercera fase para los vehículos de placa SIR144 y VFB658 se presentó un posible problema de homonimia; debiendo realizarse nuevamente para estos vehículos el proceso de SARLAF.

La Secretaria Técnica del Comité, Carol Angie Pinzón Ruiz, Subdirectora SCITP; pregunta los modelos de los dos vehículos, a lo que se responde que el de placa VFB658 es 2010 y el SIR144 es 2004.

6. Análisis postulación vehículos fase 3 y pendientes fase 1 y 2

Una vez realizadas las presentaciones por parte de las sociedades fiduciarias, se continúa con el análisis de las postulaciones fase 3 y pendientes fases 1 y 2; presentando en detalle la relación de



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Formato acta de reunión

PA01-PR01-F02

Versión 1.0

vehículos organizada entre otros aspectos por Fiduciaria, modelos, placa y tipología; en la presentación y para mejor contexto, se muestran vehículos resaltados que corresponden a los pendientes de la fase 1 y 2 y los que no están resaltados son los postulados de la fase 3.

6. ANÁLISIS DE POSTULACIONES FASE 3 Y PENDIENTES FASE 1 Y 2 (RESALTADOS)

No	PLACA	TIPOLOGIA	FIDUCIARIA	MODELO RDA	No	PLACA	TIPOLOGIA	FIDUCIARIA	MODELO RDA	No	PLACA	TIPOLOGIA	FIDUCIARIA	MODELO RDA
1	SFP209	BUS	SERVITRUST GNB	1991	25	VDN181	BUS	SERVITRUST GNB	2005	1	SIH922	MICROBUS	CORRICOLOMBIANA	2002
2	SGD160	BUS	SERVITRUST GNB	1993	26	VE0342	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2008	2	SIU287	MICROBUS	CORRICOLOMBIANA	2002
3	SGI788	BUS	SERVITRUST GNB	1994	27	VEQ236	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2008	3	SU020	MICROBUS	CORRICOLOMBIANA	2003
4	SHB063	BUS	SERVITRUST GNB	1998	28	VEW112	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2009	4	SIR086	BUS	CORRICOLOMBIANA	2003
5	SOC172	MICROBUS	SERVITRUST GNB	1998	29	VEW855	BUS	SERVITRUST GNB	2009	5	SIR144	MICROBUS	CORRICOLOMBIANA	2004
6	SHM091	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2001	30	VEW955	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2009	6	VDD604	BUS	CORRICOLOMBIANA	2004
7	SID109	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2002	31	VEK285	BUS	SERVITRUST GNB	2009	7	VDM493	BUS	CORRICOLOMBIANA	2005
8	SID677	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2002	32	VEY292	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2009	8	VFB658	MICROBUS	CORRICOLOMBIANA	2010
9	SIF317	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2002	33	VFB954	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2009	9	SMY786	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
10	SIH217	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2002	34	VFB623	BUS	SERVITRUST GNB	2010	10	SVS762	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
11	SIH721	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2002	35	SM5594	BUS	SERVITRUST GNB	2011	11	SW5600	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
12	SU228	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2002	36	SM5595	BUS	SERVITRUST GNB	2011	12	SXN300	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
13	SIH688	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2003	37	SWR316	BUS	SERVITRUST GNB	2011	13	VFE232	BUS	CORRICOLOMBIANA	2010
14	SU489	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2003	38	SW5881	BUS	SERVITRUST GNB	2011	14	SWR418	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
15	SIL744	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2003	39	VDO716	BUS	SERVITRUST GNB	2005	15	SW5849	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
16	SIM441	BUS	SERVITRUST GNB	2003	40	VDR333	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2005	16	SVS989	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
17	SIM967	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2003	41	VDV235	BUS	SERVITRUST GNB	2006	17	SW5672	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
18	SIN354	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2003	42	VFE271	BUS	SERVITRUST GNB	2009	18	SXM782	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
19	SIP440	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2003	43	VFE935	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2010	19	SXM786	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
20	SIS096	BUS	SERVITRUST GNB	2004	44	SV5646	BUS	SERVITRUST GNB	2011	20	SVS859	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
21	VD8428	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2004	45	SV5785	BUS	SERVITRUST GNB	2011	21	SMY733	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
22	VDG253	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2004	46	SMY785	BUS	SERVITRUST GNB	2011	22	SVS707	BUS	CORRICOLOMBIANA	2011
23	VDI081	MICROBUS	SERVITRUST GNB	2004	47	VFE117	BUS	SERVITRUST GNB	2011					
24	VD572	BUS	SERVITRUST GNB	2005	48	SV5942	BUS	SERVITRUST GNB	2011					



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



52

Los datos de la tercera fase de postulación corresponden a 50 vehículos por un costo total de \$9.333 millones de pesos discriminados de la siguiente forma:

- 5 vehículos con vida útil vencida y/o tarjeta de operación cancelada por un costo de \$ 628 millones, diferenciados por modelos 1991, 1993, 1994 y 1998 2 vehículos.

- ☐ 45 vehículos por un costo de \$ 8.704 millones de pesos para el total de los 50.

Se presenta el detalle de los vehículos de la siguiente manera:

Opción 1: Adquirir los Modelos 2004 y anteriores que serían en total 29 vehículos Costo \$ 4.550 millones de pesos quedando pendientes, Modelos 2005 a 2010 13 Vehículos Costo \$ 2.825 millones de pesos y 8 Vehículos Modelos 2011 Costo \$ 2.584 millones de pesos.

Los vehículos pendientes de las postulaciones anteriores son 20, Modelos 2005 a 2010 son 6 vehículos Costo \$1.364 millones de pesos y 14 Vehículos Modelos 2011 Costo \$ 4.522 millones de pesos.

Una vez evaluado el aporte técnico de Transmilenio en el correo leído con anterioridad y además de lo regulado en el Decreto 309 de 2009; se recomienda no adquirir en esta oportunidad los vehículos modelos 2011; decisión que se explicará de acuerdo con el siguiente análisis de la SDM.

Del análisis de costos de la postulación 3 modelos 2004 y anteriores 2005-2010 y 2011, se obtiene lo siguiente: Modelos 2004 y anteriores se tienen 29 vehículos por un valor total de \$4.061 millones de pesos por compra incluidas comisiones por desintegración; y los modelos 2005 a 2010 un total de 19 vehículos por valor de \$4.329 millones de pesos incluidas las comisiones; igualmente, los modelos 2011 que son un total de 22 vehículos, tendrían un valor de \$7.336 millones de pesos incluidas las comisiones. Es importante recalcar que son 70 vehículos en total, divididos en 50 de esta postulación y 20 pendientes que suman \$ 15.726 millones de pesos y a la fecha en el FMCS - en las Fiduciarias se cuenta con recursos por total \$ 8.827 millones de pesos.

Consecuente con lo expuesto, se presenta **la opción 2** que corresponde a 48 vehículos por un costo total de \$8.390 millones de pesos, que incluye los vehículos hasta el modelo 2010; valor que ya incluye las comisiones de desintegración y de compra.

Los vehículos modelos 2011 son 22 en total, incluyendo los pendientes de las fases 1 y 2 (14) y 8 de esta fase que sumarían en total \$7.336 millones de pesos; para los cuales no alcanzan los recursos disponibles. Así las cosas, los 48 vehículos incluidos los modelos 2010; costarían \$8.390 millones de pesos y se tienen \$8.827 millones de pesos; en este sentido, la recomendación de la Secretaría Técnica del Comité es la de realizar la adquisición hasta el modelo 2010 que es para lo que alcanzarían los recursos existentes en el FMCS este momento y no realizar la adquisición de los modelos 2011 por no contar con recurso para estos.

Bajo estos parámetros, se da por terminada la presentación de la Secretaría Técnica y se someterá a consideración las intervenciones de los asistentes que deseen hacer aportes e indicar si aprueban esta propuesta, que sería la de adquirir hasta los modelos 2010 por un valor de \$8.390 millones de pesos.

La Doctora Carol pregunta quién quiere hacer uso de la palabra,

Edgar torres, toma la palabra preguntando, que si eran 389, ¿cuántos quedan pendientes por adquirir y cuál va a ser la suerte de estos vehículos?; porque se sabe que los concesionarios vigentes deben adquirirlos y se van a tener inconvenientes con ellos, entonces se debe hacer la gestión con Transmilenio para adquirir el resto de vehículos que son aproximadamente 220, ya que por el fondo no se cuentan con recursos, la segunda pregunta es, ¿si dentro de los adquiridos están todos los que se les canceló la tarjeta de operación por parte de la SDM que son modelos 2010 y 2011?, y la última pregunta, ¿de estos vehículos que quedarían pendientes que tienen prioridad, parece bien que se compre hasta lo que alcance, desde modelos más antiguos hasta modelos 2011 y cuál va a ser la suerte frente a la adquisición?.

Responde la Doctora Carol: se informa que los vehículos que faltarían por adquirir serían aproximadamente 222, en este sentido se van a adquirir en esta tercera fase hasta donde alcance el dinero, los \$8.390 millones de pesos, respecto a los que hacen falta 222 aproximadamente se van a ir ejecutando los presupuestos asignados y ya se está haciendo un análisis de fuentes que nos va a permitir cubrir las necesidades de los 222 que claramente deben ser adquiridos y están en la lista de adquiribles, entonces ahora se adquirirían los que se alcanza con los recursos disponibles, pero ya entre la SDM y Transmilenio como ente gestor, se están haciendo los análisis de las fuentes que nos van a permitir cubrir estas necesidades.

En la segunda nos decías que se tenía un vehículo 2010 o 2011 dentro del listado de postulados con tarjeta cancelada.

Edgar torres informa que vio el modelo 2010 y que si no era de las tarjetas de operación canceladas en el año 2015.

La Doctora Carol Angie responde: el vehículo activo SITP provisional, Inoperativo, sin TO vigente, este vehículo no tiene ninguna restricción porque seguramente el propietario no la ha querido renovar, está dentro de la lista de adquiribles y no tiene limitación y en las cuentas realizadas se alcanzaría a comprar este vehículo.

Edgar torres pregunta los vehículos de las anteriores postulaciones que se encuentran en saneamiento y aún no han sido adquiridos.

Heidy responde: que el vehículo de placas SID632 se postuló por Servitrust pero el señor lo desintegró por decisión propia y no a través del Fondo.

Este vehículo se sacó de la segunda postulación y además en la exposición de Servitrust se indicó que para este vehículo el propietario realizó la desintegración de manera voluntaria y no a través del fondo.

7. Aprobación adquisición de vehículos postulados fase 3 y pendientes fase 1 y 2

La Doctora Carol Angie, pregunta que:

¿Si don Edgar Torres estaría de acuerdo con la opción propuesta?

Responde Edgar torres, por parte de ASOCITP, que Sí estaría de acuerdo en comprar los vehículos hasta modelo 2010.

¿Los demás integrantes del comité con voz y voto indican que si están de acuerdo con la propuesta de la Secretaría Técnica de la adquisición de modelos hasta 2010?

Por parte de la Subdirección de Transporte Público, Ingeniera Claudia Mercado, está de acuerdo.

Doctora Alejandra Moreno, Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía, De acuerdo.

Doctora Alejandra Rojas, Directora de Atención al Ciudadano, De acuerdo

Ingeniera Lina Quiñones, por parte de la Dirección de Inteligencia, De acuerdo

Entonces estarían con voz y voto 5, se recuerda que 2 de los delegados con voz y voto no se encuentran pero ya con las 5 personas aprobando esta propuesta se da viabilidad de adquisición de los vehículos hasta modelos 2010 por un valor de \$8.390 millones de pesos quedando pendiente para el análisis entre SDM y Transmilenio la adquisición de los que quedan de la lista de adquiribles.

8. Propositiones y Varios

Doctora Carol pregunta si el auditor tiene alguna inquietud o quiera comentar algo al respecto en este punto.

Jorge Montenegro responde que no tiene ninguna proposición.

Por parte de las Fiduciarias algo en este punto.

Por parte de Servitrust no, solicitan presentar el listado en pantalla de los vehículos que fueron aprobados.

La Doctora Carol le manifiesta a Heidy y Lina, de fiduciarias; que como Secretaría Técnica les solicita que sigamos trabajando en el análisis de las partidas pendientes por aplicar y por identificar que se tiene para saldar todo el tema financiero, ya se presentará el listado de los vehículos que quedarían aprobados.

Jorge Montenegro interviene indicando que en sus informes trimestrales adelantó una jornada de regularización frente a las empresas afiliadas a Corficolombiana informando los valores que tenían registradas en esta, dieron respuestas algunas empresas y estas se remitieron a Corficolombiana para que esta adelantara el proceso de conciliación y no se ha recibido ninguna respuesta por parte de la Fiduciaria, se espera que le den trámite cuanto antes para que se puedan disminuir esas partidas pendientes.

Lina Álzate responde que están en el proceso de revisión de las partidas pendientes por conciliar con el área contable, de la información que Don Jorge Montenegro ha enviado, adicionalmente se está adelantando la labor de identificar al máximo con las empresas estas partidas y reducir su monto.

La Doctora Carol informa que se visualiza en pantalla los 48 vehículos que estarían aprobados para compra con sus placas, por Fiduciaria, por tipología y modelo, esto igual va a quedar en el acta, las placas aprobadas como se ha hecho en las 2 postulaciones anteriores, se hará llegar el acta para que sea revisada y hagan las sugerencias respectivas y sea firmada en aras de seguir con el procedimiento como se ha venido realizando en las 2 postulaciones anteriores para las desintegraciones y pago a los respectivos propietarios.

La Doctora Carol pregunta si alguno tiene otra sugerencia o comentario o siendo las 3:10 pm se terminaría el comité.

Edgar Torres, dice que teniendo en cuenta que de las empresas ya algunas de estas entraron en proceso de liquidación y otras continuarán con objetos distintos; sería importante conocer si realmente todos los recursos transferidos a las Fiducias son y si se pueden recuperar los del proceso, ya que se necesitan los recursos para adquirir vehículos y no se haya recuperado esos \$13.000 millones de pesos, la SDM debe tomar medidas contundentes serias e inmediatas porque muchas de

estas son de lo peor, no solo porque defraudan a la ciudad, defraudan a los propietarios, aunque no es tema del comité se han apropiado de las ayudas del PAEF y en ese caso tomar las medidas porque de aquí en adelante prácticamente no queda nada y desafortunadamente no se puede decir otra cosa sino que se han robado \$13.000 millones de pesos, que en este momento le servirían a la ciudad para adquirir vehículos, está en la SDM por medio de la Doctora Carol y Doctora Claudia, tomar medidas fuertes, contundentes y muy rápidas para finalizar el proceso a ver que se gana, solicito encarecidamente medidas prontas y ejecutar a los incumplidos.

La Doctora Carol le agradece a Don Edgar por sus valiosos aportes e informa que respecto a las partidas por identificar y lo que informa el auditor Jorge Montenegro deben hacerse los cruces y financieramente dejar cuadradas las cuentas, de acuerdo al proceso de la Contraloría en el entendido que es bastante dinero y está haciendo falta para la adquisición de vehículos, se está trabajando con la Contraloría diciéndoles cómo les podemos colaborar en este proceso que es competencia de ustedes, se va a seguir mirando con la Contraloría a ver en que se le puede colaborar generando una mesa interinstitucional, se tiene pendiente una reunión con ellos para trabajar en este proceso.

Edgar Torres, tras de esa razón social unas esconden los recaudos del dinero, otras crean otras sociedades para seguir funcionando, esa tarea de inteligencia se debe hacer.

Heidy pregunta, teniendo en cuenta que con esta tercera fase se van a agotar los recursos del fideicomiso, a futuro que piensan que va a pasar con estos fideicomisos.

La Doctora Carol responde, que como comentaba en la presentación y ustedes saben el tema de los dineros del factor de calidad se hizo un cambio de destinación el año pasado por la pandemia, se está verificando que va a pasar por el agotamiento de los recursos, la SDM ya está haciendo los respectivos análisis que posteriormente serán comunicados a ustedes en cuanto al tema y cuál será la suerte final de este fideicomiso.

Claudia Mercado solicita la palabra e informa que esta sería la última apertura de postulaciones del factor de calidad en cuanto a la adquisición de flota, dado que ya el fondo queda sin recursos disponibles para próximas adquisiciones de vehículos, al no tener esos recursos y estar en el proceso de cierre del fondo quiere decir que este es el último comité de verificación que se va a tener.

La Doctora Carol informa que será el último comité porque ya no habría más al no tener recursos por no recaudo.

Heidy informa que quedaría atenta a cuál sería el procedimiento en caso de que quede un remanente del fideicomiso y ahí se iniciaría el proceso de liquidación de acuerdo a lo que indique la SDM.

Lina Alzate indica que la Fiduciaria Corficolombiana quiere el comunicado de aprobados y rechazados y el comunicado de porque fueron rechazados y en este caso notificar a los propietarios.

La Doctora Carol, respecto a lo que informaba Claudia en efecto esta es la última postulación, el último comité y de acuerdo a lo que informó Lina Alzate, nosotros en el comunicado informaremos la decisión de la última postulación y va de la mano con el comunicado donde informamos los vehículos aprobados y los que no su respectiva razón, por ser el último comité se va a validar temas de liquidación que se encuentra en análisis por parte de la SDM.

Claudia Mercado, lo que dicen los representantes de los gremios de propietarios del SITP provisional, que es clave tener reuniones con la Contraloría, porque cuando se ve los recursos que adeudan las empresas queda uno sorprendido por la cantidad como Radio Taxi Confort \$1.265 millones de pesos, la Metropolitana 2.000 millones de pesos, SIDAUTO \$2.376 millones de pesos y también son los recursos que hoy hacen falta en el FMCS para recoger estos vehículos que no estaban vinculados a concesiones, se queda con el compromiso frente a los fideicomisos y validar con la Contraloría si se pueden recuperar estos recursos que hoy hacen falta para la adquisición de vehículos del SITP.

La Doctora Carol responde que en efecto se realizará y el acta se estaría enviando el próximo miércoles para sus observaciones para que las revisen, informen si hay que realizarle ajustes, con el listado de los vehículos aprobados y quedaríamos pendientes de la firma para poder hacerle saber a las Fiduciarias la decisión ya formal mediante el acta para continuar con el proceso de desintegración y pago.

Muchas gracias a todos por la asistencia a este comité y quedamos atentos al envío del acta

3.1 COMPROMISOS	3.2 RESPONSABLES	3.3. FECHAS
1. Notificación del listado de vehículos aprobados para compra FMCS. 2. Notificación causal de no aprobación 3. Subir Acta a google Drive 4. Reunión Contraloría 5. Liquidación Fideicomiso	Secretaría Técnica SCITP	

APROBADO:



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTANDAR MIPG

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Formato acta de reunión

PA01-PR01-F02

Versión 1.0

EDGAR TORRES ROMERO.
Presidente
ASOCSITP
NIT 900.804.664-6
Calle 70 F No 107 B 11 Bogotá DC.
asocsitp@gmail.com
teléfonos 3115893465 / 3228143512

Edgar Torres Romero
ASOCSITP

Alejandra Rojas Posada
Directora de Atención al Ciudadano

GLORIA ALEJANDRA
MORENO GAMEZ

Firmado digitalmente por GLORIA
ALEJANDRA MORENO GAMEZ
Fecha: 2021.05.25 14:36:48 -05'00'

Gloria Alejandra Moreno Gámez
Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía (SSC)

Lina Marcela Quiñones Sánchez
Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Claudia Janeth Mercado Velandia
Subdirectora de Transporte Público

Carol Angie Pinzón Ruiz
Subdirectora de Control e Investigaciones al
Transporte Público
Secretaría Técnica del Comité



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

REUNIÓN EXTRAORDINARIA
ACTA 07 DE 2019

FECHA: Jueves 16 de mayo de 2019
LUGAR: Sala de Juntas del despacho del Alcalde Mayor
HORA: 4:00 pm

MIEMBROS:

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO	Presidente CONFIS
ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ	Secretario Técnico
BEATRIZ ELENA ARBELÁEZ	Secretaria Distrital de Hacienda
ARMANDO OJEDA ACOSTA	Secretario Distrital de Hábitat (E)
JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN	Secretario Distrital de Movilidad
LUIS GONZALO MORALES SÁNCHEZ	Secretario Distrital de Salud

INVITADOS:

JOSÉ ANDRÉS DUARTE GARCÍA	Secretario Dist. Desarrollo Económico
JOSÉ ALEJANDRO HERRERA LOZANO	Subsecretario Técnico de Hacienda
MARIA ALEJANDRA BOTIVA LÉON	Subsecretaria Planeación de la Inv. – SDP
CARLOS ALBERTO DÍAZ RUEDA	Director de Confis - SDP
PIEDAD MUÑOZ ROJAS	Directora Distrital de Presupuesto – SDH

Con la conformación del Quorum requerido para realizar la sesión del CONFIS, se desarrolló el siguiente orden del día:

1. Solicitud actualización de aval fiscal Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 - Empresa Metro de Bogotá
2. Solicitud de aval fiscal para la modificación a las condiciones financieras de los contratos de concesión suscritos por Transmilenio S.A, de la Fase III del SITP - Secretaría Distrital de Movilidad.
3. Solicitudes aval fiscal Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB para vigencias futuras,
 - Traslado redes para el proyecto PLMB.
 - Planta de tratamiento Tibitoc.

Acta No 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS**

4. Solicitud de autorización de una operación de crédito público: emisión, suscripción, y colocación de títulos de deuda pública interna de Bogotá Distrito Capital hasta por COP 2 billones en el mercado de valores colombiano.
5. Distribución de excedentes financieros 2018 de los Fondos de Desarrollo Local – FDL, redistribución FDL La Candelaria y Usaquén.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

1. Solicitud de actualización aval fiscal Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 - Empresa Metro de Bogotá

La Empresa Metro de Bogotá, en el marco del artículo 41 del Decreto Distrital 662 de 2018, solicita actualización del aval fiscal otorgado por el Confis Distrital en sesión 08 de 2018 para el proyecto Primera línea de Metro de Bogotá, Tramo 1 cuyo ente gestor es la Empresa Metro de Bogotá S.A, el cual tiene una extensión aproximada de 23,96 km de longitud entre las estaciones Portal Américas y Calle 72, cola de maniobras al norte de esta estación y un ramal técnico hacia el patio-taller. El sistema contará con 16 estaciones, incluida la estación Carrera 96, que se encontrará localizada en un punto sobre el ramal técnico sobre la Avenida Villavicencio, frente al Parque Gibraltar. La primera Estación, estará ubicada en proximidades de la futura Avenida Longitudinal de Occidente- ALO y la última en la calle 72 con Caracas.

El Confis Distrital decidió actualizar el aval fiscal otorgado en la sesión 08 de 2018 teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Hacienda, una vez analizada la información contenida en el documento de Sustento Normativo, Técnico y Financiero de la primera línea del Metro de Bogotá-PLMB Tramo 1, y que las fuentes de financiación asociadas a la misma se derivan del convenio de cofinanciación suscrito con la Nación, de los recursos provenientes del recaudo del sistema que le corresponden a la empresa como ente gestor y de los recursos propios provenientes de arrendamientos asociados a la infraestructura del mismo y publicidad, encontró que el escenario en el que se incorporan todas las fuentes de recursos es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Se precisa que el modelo financiero contemplado incluye la estimación de los posibles riesgos de tipo de cambio y de tasa de interés. Sin embargo, si se materializaran en mayor proporción a lo estimado, deberán ser asumidos por la Administración Distrital.

2. Solicitud de aval fiscal para la modificación a las condiciones financieras de los contratos de concesión suscritos por Transmilenio S.A, de la Fase III del SITP - Secretaría Distrital de Movilidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad - SDM solicita, en el marco del artículo 5 del Decreto Distrital 662 de 2018, aval fiscal del CONFIS para la modificación a las condiciones financieras de los contratos de concesión vigentes suscritos por Transmilenio S.A en el Marco de la Licitación Pública 004 de 2009 y para soportar el proyecto de decreto que busca regular el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subsidio a la Demanda del SITP de Bogotá

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



2



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

(FET), de acuerdo con lo establecido en el numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015. Lo anterior con sustento en las estimaciones del Fondo de Estabilización Tarifaria teniendo en cuenta las proyecciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP presentadas en la solicitud.

La implementación de las modificaciones mencionadas, a las cuales la SDM denomina "Estrategia de mejora" contempla la restructuración integral de los servicios de operación zonal, mejora de la pertinencia y calidad de las rutas operadas, aumento de la regularidad y puntualidad de las mismas e incluye la puesta en operación de la flota vinculada en estado inoperativo de los concesionarios actuales y la incorporación de la flota requerida para el mejoramiento de los niveles de servicio propuestos junto con el desmonte paulatino de las rutas del esquema provisional en 2020 y 2021.

Dado que la puesta en marcha de la Estrategia de mejora afecta el balance total financiero del sistema, la SDM presenta las necesidades financieras, así como las fuentes de ingresos contempladas para el sistema.

Las necesidades de recursos totales del sistema comprenden:

- Ingresos-Costos: Diferencia entre los ingresos totales del sistema y sus costos, incluye los ingresos por tarifas, costos operacionales y costos por subsidios diferentes a discapacidad.
- FFE: Fondo fuente externa (subsidio de discapacidad).
- Estrategia de mejora: Costo de las modificaciones para la mejora del componente zonal.

Fuentes Sector Movilidad: Las fuentes del Sector Movilidad que financiarán el sistema comprenden:

- Cobro por estacionamiento en vía pública
- Pago voluntario por libre circulación
- Porcentaje de ingreso por multas
- Arriendo de locales estaciones PLMB

Fuentes otros sectores: La Secretaría Distrital de Planeación evaluó la posibilidad de usar como fuente de financiación para el sistema el aprovechamiento económico del espacio público en bienes fiscales para instalación de estaciones radioeléctricas y demás equipos de radiotransmisión.

El Confis Distrital, una vez analizada la información por parte de la Secretaría Distrital de Hacienda, otorgó aval fiscal referente a las necesidades de recursos externos del Sistema Integrado de Transporte Público, derivadas del diferencial tarifario en las diferentes fases de implementación del sistema, incluida la fase 5, la modificación de las condiciones financieras de los contratos de concesión de la fase III del SITP, la entrada en operación de la primera línea del metro y sus troncales alimentadoras, y los ingresos adicionales para su financiación, principalmente los del Sector Movilidad, lo anterior, teniendo en cuenta que el escenario en el que se incorporan todas las fuentes de recursos es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1, 5, 8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

3

2



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

La compatibilidad depende de que se logren las nuevas fuentes de ingreso que contribuyen a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público y de que no se incluyan gastos no asociados directamente a diferencial tarifario. Por este motivo es importante resaltar que, en caso de que los ingresos proyectados no se lleguen a materializar, será necesario realizar una recomposición del gasto general del Distrito Capital, con el fin de priorizar las demás necesidades y lograr el espacio fiscal para los nuevos requerimientos del FET.

3. Solicitudes aval fiscal Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB para vigencias futuras

• **Traslado redes para el proyecto PLMB.**

La Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB solicita, en el marco del artículo 41 del Decreto Distrital 662 de 2018, aval fiscal para el trámite de declaratoria de importancia estratégica y posterior autorización de vigencias futuras de cuatro proyectos incluidos dentro del Macroproyecto “0068 – Construcción, Renovación, rehabilitación o reposición de redes asociadas a la infraestructura vial” de la EAAB de acuerdo con el siguiente detalle:

Proyecto	2019	2020	2021	Millones de pesos	
				Total Vig. Fut	Total Proyecto
DM-4066-003 - Redes de acueducto asociadas a infraestructura vial: Metro Transmilenio y otros	5.252	19.599	2.024	21.623	26.875
TM-4066-002 - Redes de acueducto asociadas a infraestructura vial: Metro Transmilenio y otros	3.222	13.047	185	13.232	16.454
TP-2066-001 - Redes de acueducto asociadas a infraestructura vial: Metro Transmilenio y otros	12.838	43.605	8.921	52.526	65.364
TS-4066-003 - Redes de acueducto asociadas a infraestructura vial: Metro Transmilenio y otros	1.169	4.452	16	4.467	5.636
Total	22.481	80.703	11.145	91.848	114.329

Los recursos que financian los proyectos objeto de la solicitud provienen de la Empresa Metro de Bogotá, en el marco del Acuerdo Marco No 037 de 2017 suscrito con la EAAB el cual tiene como objeto “*Establecer los términos y condiciones técnicas, jurídicas y económicas, bajo los cuales ACUEDUCTO DE BOGOTÁ ejecutará las obras de construcción del traslado, protección y/o reubicación de redes y/o activos de propiedad de ACUEDUCTO DE BOGOTÁ, que resulten afectadas o se encuentren en zonas de interferencia con ocasión de la ejecución del Proyecto denominado Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB...*”

De acuerdo con la información presentada el Confis Distrital otorgó aval fiscal al citado proyecto. Lo anterior teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Hacienda, una vez analizado el presupuesto de inversión del proyecto para el periodo 2019-2021, por un valor de \$114,3 miles de millones de pesos corrientes, encuentra que este gasto estaría financiado con recursos que provienen de la Empresa Metro de Bogotá, de acuerdo con la

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS**

Cláusula Quinta – Imputación Presupuestal del Acuerdo Específico No 1 “La EMB cuenta con el CDP No.836 del 28 de diciembre de 2018, RUBRO 3411502187501 y vigencias futuras excepcionales para el año 2019 aprobadas por el CONFIS en sesión No 12 celebrada el 31 de agosto de 2018”. Estos recursos serán dispuestos por la Empresa Metro de Bogotá de acuerdo con la forma de pago establecida en el Acuerdo Específico No 1 y el Otrosí al Acuerdo Marco No. 037 de 2017.

Teniendo en cuenta lo anterior y que el proyecto se encuentra dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente y en el Plan Financiero Plurianual 2019-2028 de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, las vigencias futuras de los proyectos son compatibles con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de la Administración Central Distrital, toda vez que su implementación no afecta los indicadores cuantitativos de las leyes 358 de 1997 y 819 de 2003. En concordancia con lo anterior se encuentra procedente que el CONFIS otorgue el aval fiscal solicitado por la EAAB.

- **Planta de tratamiento Tibitoc.**

La Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB solicita, en el marco del Artículo 41 del Decreto Distrital 662 de 2018, aval fiscal para el trámite de declaratoria de importancia estratégica y posterior autorización de vigencias futuras de tres proyectos incluidos dentro del Macroproyecto “0050 Renovación, rehabilitación o reposición de los sistemas de abastecimiento, distribución matriz y red local de acueducto” de la EAAB de acuerdo con el siguiente detalle:

Millones de pesos

Proyecto	2019	2020	2021	2022	Total Vig. Fut	Total Proyecto
Modernización procesos de la planta de tratamiento de Agua Potable de Tibitoc – Estaciones de monitoreo aguas arriba de la planta Tibitoc	546	2.215			2.215	2.761
Modernización procesos de la planta de tratamiento de agua potable – Tratamiento de aguas residuales industriales	12.792	32.367	19.575		51.942	64.733
Optimización de la planta de tratamiento de agua potable Tibitoc	29.756	45.175	52.704	22.948	120.828	150.584
Total	43.093	79.757	72.279	22.948	174.985	218.078

La fuente que financia las vigencias futuras de los proyectos objeto de la solicitud corresponde a recursos del Crédito por tanto no afecta la fuente Transferencias de la Administración Central.

Una vez analizada la información, el Confis Distrital otorga aval fiscal al proyecto en mención. Lo anterior teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Hacienda, una vez analizado el presupuesto de inversión del proyecto para el periodo 2019-2021, por un valor de \$218,08 miles de millones de pesos corrientes para obra e interventoría, encontró que este gasto estaría financiado con recursos propios de la Empresa, provenientes de recursos del crédito. Se debe señalar que el Concejo de Bogotá aprobó a la Empresa un cupo de endeudamiento global por \$3,1 billones constantes de 2017 mediante el Acuerdo 680 de 2017.

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



5

3



**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS**

Teniendo en cuenta lo anterior y que el proyecto se encuentra dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente y en el Plan Financiero Plurianual 2019-2028 de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, las vigencias futuras de los proyectos son compatibles con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de la Administración Central Distrital, toda vez que su implementación no afecta los indicadores cuantitativos de las leyes 358 de 1997 y 819 de 2003. En concordancia con lo anterior se encuentra procedente que el CONFIS otorgue el aval fiscal solicitado por la EAAB.

4. Solicitud de autorización de una operación de crédito público: emisión, suscripción, y colocación de títulos de deuda pública interna de Bogotá Distrito Capital hasta por COP 2 billones en el mercado de valores colombiano

Conforme con lo establecido en el literal g) del artículo 10 del Decreto Distrital 714 de 1996 y en cumplimiento del plan de endeudamiento vigente del Distrito Capital, el CONFIS autoriza una operación de crédito público interna para Bogotá Distrito Capital, presentada por la Secretaría Distrital de Hacienda, consistente en la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública interna hasta por un monto de dos (2) billones de pesos en el mercado de valores colombiano, de acuerdo con las siguientes condiciones indicativas, las cuales serán determinadas de conformidad con el resultado de la estructuración financiera y legal a ser contratada, y de las condiciones vigentes del mercado de renta fija al momento de la emisión:

Condiciones financieras estimadas

5	Fija	N.A.	6,82%
10	Variable	IPC	3,72%
15	Variable	IPC	3,86%
20	Variable	IPC	4,04%

La autorización emitida por el CONFIS, se sustenta en la siguiente información presentada por la Dirección de Crédito Público de la Secretaría Distrital de Hacienda:

Antecedentes

La realización de operaciones de crédito público ha respondido principalmente, al avance físico de las obras con fuente crédito, desarrolladas por las entidades ejecutoras.

Con el objetivo de gestionar de manera eficiente los activos y los pasivos, se han empleado los recursos líquidos administrados por la Dirección Distrital de Tesorería (DDT) para hacer frente a las obligaciones con fuente crédito, en la medida que el flujo de caja lo ha permitido, generando ahorros importantes gracias a un menor pago de recursos del servicio de la deuda.

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CFR258292



CO-SC-CFR258292



GP-CFR258293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

6



**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS**

Dado lo anterior, existen saldos de cupos de endeudamiento autorizados por el Concejo de Bogotá, sobre los cuales no se han realizado operaciones de crédito público:

Saldos de Cupo de Endeudamiento

Acto Administrativo	Monto pendiente de contratar
Acuerdo 270 de 2007	300.782
Acuerdo 458 de 2010	400.000
Acuerdo 527 de 2013	1.264.599
Acuerdo 646 de 2016	624.260
Acuerdo 690 de 2017	6.960.122
Ajustes por inflación ¹ Acuerdo 690	336.288
Total	9.886.051

¹ Ajustes con corte a marzo 31 de 2019
Cifras en millones de pesos

Proyección situación de tesorería 2019

En el Comité de Tesorería de la SDH del mes de enero de 2019, se presentó la información de los recursos ordinarios definidos por la Oficina de Planeación Financiera de la DDT, donde se analizó la proyección de los ingresos y egresos para la vigencia 2019.

Proyección del flujo de caja vigencia 2019

ESCENARIO ING 2019	IGUAL A 2018
ESCENARIO GTO 2019	Estadístico

	feb-19	mar-19	abr-19	may-19	jun-19	jul-19	ago-19	sep-19	oct-19	nov-19	dic-19
Saldo Inicial		1,601,366	1,753,048	4,091,857	4,029,648	2,904,250	2,377,868	2,005,299	1,456,862	867,792	286,622
TOTAL INGRESOS	557,726	912,501	3,094,717	951,810	225,218	499,266	658,832	749,866	742,388	1,058,339	0
TOTAL EGRESOS	900,053	835,819	957,175	1,032,153	1,361,760	1,028,487	908,646	1,378,263	1,331,458	1,642,827	3,748,319
Vigencia	457,673	510,869	776,500	834,075	1,169,432	854,773	850,186	1,098,335	1,079,840	1,511,752	3,405,951
reservas	261,425	262,810	173,932	145,702	134,917	100,250	75,030	59,285	60,674	66,992	187,342
GDP	188,054	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FOL	43,395	62,145	56,748	52,375	57,411	64,124	99,372	69,582	61,145	64,083	134,026
VENCIMIENTOS	494,459	75,001	201,267	18,945	11,051	2,742	37,213	0	0	3,237	0
DISPONIBLE	1,601,366	1,753,048	4,091,857	4,029,648	2,904,250	2,377,868	2,005,299	1,456,862	867,792	286,622	-3,461,697

Plan de endeudamiento

El plan de endeudamiento del Distrito Capital vigente, contempla la consecución de recursos del crédito a través de las fuentes de financiación que históricamente le han otorgado crédito a la ciudad, como lo son el mercado público de valores, el mercado de crédito bancario y la banca multilateral.

Sin embargo, fuentes como la banca multilateral y en algunos casos la banca comercial, tienen una preferencia por financiar proyectos que están en proceso de estructuración o en

¹ Ajustes con corte a marzo 31 de 2019.

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1, 5, 8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS**

ejecución, y en sectores definidos. Así mismo, la banca multilateral para la financiación a subsoberanos, tiene como requisito la constitución de la garantía por parte del soberano, puesto que es éste el que es miembro de dichos bancos, situación que no es viable en la actualidad.

Dado lo anterior, se optó por la emisión de títulos de deuda pública interna, la cual tiene beneficios como:

- Plazos de financiación entre 5 y 30 años.
- Apetito de inversionistas por bonos del Distrito Capital dada su calidad crediticia (AAA).
- No hay exposición al riesgo cambiario.
- Curva de rendimientos aplanada lo que permite tener mejores tasas de interés a largo plazo.

Descripción de la operación

Se realizó una simulación de una emisión de títulos de deuda pública interna por COP2 billones, la cual, se distribuyó en 4 series de COP500.000 millones cada una, monto con el cual se tendría suficiente liquidez para hacerlas atractivas para el mercado.

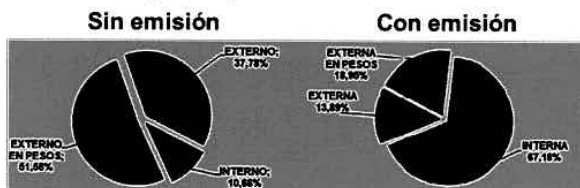
Condiciones financieras estimadas

Plazo	Tipo	Índice	Tasa	Valor
5	Fija	NA	6,82%	95
10	Variable	IPC	3,72%	60
15	Variable	IPC	3,66%	45
20	Variable	IPC	4,04%	42,5

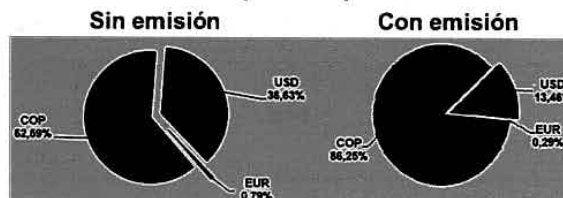
Fuente: Dirección Distrital de Crédito Público

Impacto en el perfil de la deuda

Composición por origen de la fuente de financiación



Composición por moneda



Composición por tasa de interés



Composición tasas de interés variables



Acta 07
16 de mayo de 2019

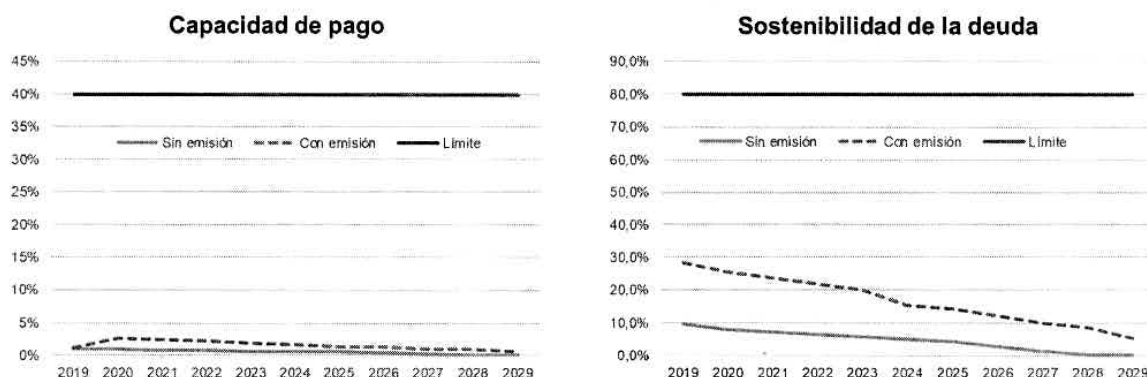
Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS



Fuente: Dirección Distrital de Crédito Público

Como se puede observar, inclusive con la realización de la operación propuesta, los indicadores de la Ley 358 de 1997 se ubicarían distantes de los límites legales, conservando el margen con el que cuenta la ciudad para continuar desarrollando proyectos en el futuro.

Conclusiones

- La operación propuesta se fundamenta en el escenario de flujo de caja para la vigencia 2019 proyectado por la DDT y presentado en el Comité de Tesorería del mes de enero de 2019.
- Las operaciones de crédito público y las conexas a las anteriores se contratan en forma directa.
- Bogotá D.C., cuenta con calificación AAA de conformidad con lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, la cual fue ratificada por las sociedades calificadoras de riesgo Fitch Ratings y BRC Standard & Poor's, en los meses de agosto y noviembre de 2018, respectivamente. Ambas calificadoras tuvieron en cuenta para su análisis el cupo de endeudamiento actual, y concluyen que la ciudad tiene la solidez suficiente para atender el servicio de la deuda de manera oportuna.
- Con corte al 31 de marzo de 2019, la Administración Central y los Establecimientos Públicos del Distrito Capital, cuentan con un saldo de cupos de endeudamiento por valor de COP9.770.548 millones, el cual es suficiente para realizar la operación propuesta.
- Bajo las proyecciones realizadas a la fecha del nuevo endeudamiento a través de la emisión de títulos de deuda pública interna del Distrito Capital, los indicadores de capacidad de pago y sostenibilidad de la deuda, señalados por la Ley 358 de 1997, se mantendrían significativamente por debajo de los límites establecidos.
- Dadas las restricciones a nivel de proyectos a financiar, garantías exigibles y plazos de algunas fuentes de financiación, el mercado de valores interno se convierte en la mejor alternativa para la consecución de recursos del crédito.

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1, 5, 8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CER250292



CO-SC-CER250292



GP-CER250293

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

- g) El nivel actual de la curva de rendimientos de TES B tasa fija (referente de la deuda distrital) permite tener estimaciones bajas del servicio de la deuda derivado de la realización de la operación, así como la oportunidad de poder acceder a la financiación de largo plazo a bajo costo.

5. Distribución de excedentes financieros 2018 de los Fondos de Desarrollo Local -FDL, redistribución FDL La Candelaria y Usaquén.

El CONFIS en sesión N° 6 del 6 de mayo de 2019 de acuerdo con lo establecido en el artículo 38° del Decreto Distrital 372 de 2010, considerando los conceptos y propuestas de los alcaldes locales y las necesidades apremiantes que presenta la Ciudad, determinó y distribuyó un valor de \$65.008 millones de excedentes financieros de los FDL, obtenidos al cierre de la vigencia 2018.

Para el FDL de la Candelaria el CONFIS asignó un monto de \$1.300 millones con destino al evento de navidad 2019. El CONFIS reasignó estos recursos al FDL de Usaquén para realizar obras de malla vial local, dado que la Secretaría Distrital de Hacienda identificó otra fuente de financiación para cubrir el evento de navidad 2019.

Siendo las 7 pm se dio por terminada la sesión.

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Presidente CONFIS

ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ
Secretario Técnico

Revisó y Aprobó: Carlos Alberto Díaz Rueda – Subsecretario de Planeación de la Inversión – SDP (E)

Acta 07
16 de mayo de 2019

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1, 5, 8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

10



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Formato acta de reunión

CÓDIGO: PA01-PR01-F02

Versión 1.0

TEMA: SESIÓN EXTRAORDINARIA COMITÉ DE TRANSICIÓN

FECHA: 27 de octubre y 8 noviembre de 2021

HORA: 7:00 am

LUGAR: REUNIÓN VIRTUAL

1. ASISTENTES

NOMBRE	ENTIDAD/DEPENDENCIA
María Isabel Hernández	Directora de Representación Judicial
Adriana Iza	Directora de Atención al Ciudadano (E)
Claudia Montoya	Directora de Normatividad y Conceptos
Carol Angie Pinzón	Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público
Claudia Mercado	Subdirectora de Transporte Público
Nicolás Correal	Subgerente Técnico y de Servicios Transmilenio S.A.
Edith Carolina Chávez	Profesional de la Dirección de Representación Judicial
Jhonn Haiver Cubillos	Profesional Especializado Transmilenio S.A.
Jorge Mosquera	Profesional SCITP
Nathalie Pinzón	Profesional Dirección de Atención al Ciudadano
María Angélica Bejarano	Contratista Dirección de Normatividad y Conceptos
Ruth Borrero G.	Profesional STP

2. ORDEN DEL DÍA

0. Verificación del Quórum

1. Caso de vehículos no vinculados para incluir en la base
2. Medida de pico y placa del TRansporte Público Colectivo (TPC)
3. Criterios cambios de empresa únicamente para los no vinculados que se encuentran en empresas sin ruta
4. Actualización de vigencia de TO de TPC hasta diciembre de 2021

3. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

0- Verificación del Quórum: Se contó con la presencia de todos los integrantes del Comité de Transición

María Isabel Hernández Pabón- Directora de Representación Judicial SDM
Adriana Iza Certuche – Directora de Atención al Ciudadano SDM (E)
Carol Angie Pinzón Ruiz - Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público
Claudia Janeth Mercado Velandia – Subdirectora de Transporte Público SDM
Nicolás Adolfo Correal Huertas – Subgerente Técnico y de Servicios TMSA

SESIÓN DEL 27 DE OCTUBRE DE 2021

1. Casos de vehículos no vinculados para incluir en la base de vehículos no vinculados:

Para la finalización del esquema SITP Provisional el 31 de diciembre de 2021, se debe migrar la flota proveniente del TPC al SITP, por lo que la Administración Distrital (SDM, TMSA y SDH) está trabajando en un proyecto de decreto que para dar cumplimiento a la obligación adquirida por el Distrito en los otrosíes de 2019 a los contratos de concesión del SITP incluye la adquisición de los vehículos no vinculados al SITP, a través del Fondo Cuenta. Para ello se requiere contar con la base de los vehículos no vinculados que serán adquiridos, la cual en este momento corresponde a los vehículos que no se vincularon al SITP y que están en el listado administrado por TRANSMILENIO S.A.

En ese sentido, a partir de la solicitud presentada por TRANSMILENIO S.A., se identificó que existen cuatro casos de vehículos en relación con los cuales el Comité de Transición debe recomendar si se incluyen o no en esa base de no vinculados que podrían ser adquiridos:

- PRIMER CASO: Vehículos que fueron desintegrados voluntariamente por sus propietarios (17 vehículos)
- SEGUNDO CASO: vehículos que trabajaron en la alimentación Fase II Troncal (4 vehículos)
- TERCER CASO: vehículos que no tienen proforma y por revisión de Transmilenio del cierre de anexo técnico salen de los concesionarios Consorcio Express y ETIB (4 vehículos)
- CUARTO CASO: vehículos con derecho (213 vehículos)

1.1. PRIMER CASO: Se presentan 17 casos que corresponden a tres situaciones diferentes, a saber:

a) 1 vehículo con cancelación de matrícula por la causal "hurto", sin certificado de desintegración; b) 1 vehículo con traspaso a persona indeterminada y cancelación de matrícula por orden administrativa.

c) 15 vehículos desintegrados voluntariamente por sus propietarios, en relación con los cuales en el certificado de desintegración se indica "reposición con destino al SITP". De ellos, 11 cuentan con cancelación de matrícula y 4 sin cancelación de matrícula, es decir, siguen en estado vigente en el registro automotor.

No	Placa actual	razon		Tipo de placa actual	Modelo actual
1	SFK707	20214220079503 (hurto - Gerencial)		MICROBUS	1990
2	SH864	cancelado registro por orden administrativa (28/05/2019) por traspaso indeterminado		BUSETA	2000
3	SCJ930	Desintegrado (13/11/2010)	SIDENAL (28/10/2010)	BUSETA	1991
4	SFO589	Desintegrado (08/07/2014)	SIDENAL (24/06/2014)	BUS	1991
5	SFF517	Desintegrado (27/07/2011)		BUS	1991
6	SFQ943	Desintegrado (15/06/2011)		BUS	1992
7	SFR537	vendido sin tramite traspaso no existe (cuota de chatarra)		MICROBUS	1992
8	SFR822	Desintegrado (18/03/2013)	SIDENAL 21/02/2013	BUS	1992
9	SFU720	Desintegrado (18/03/2013)	SIDENAL 05/03/2013	BUS	1992
10	SFX468	Desintegrado (19/10/2013)		MICROBUS	1992
11	SF2052	abstención trámite por hurto		BUS	1993
12	SGD489	propietario informa desintegrado, sin cancelacion de matrícula		BUS	1993
13	SGF885	propietario informa desintegrado, sin cancelacion de matrícula		BUS	1993
14	SGL087	Desintegrado (30/05/2011)		MICROBUS	1993
15	SGM596	Desintegrado (07/02/2016)		MICROBUS	1994
16	SIC009	Desintegrado 20/05/2021	SIDENAL 14/05/2021	BUS	2003
17	VDU517	Desintegrado 20/05/2021	SIDENAL 14/05/2021	BUS	2006

Fuente: Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público

Corresponden a vehículos que llevan varios años sin operar, potencialmente tenían derecho de reposición y no lo ejercieron dentro de los términos que la ley les otorgaba. Fueron desintegrados voluntariamente por sus propietarios

Desde el 2014 al 2021 no ejercieron su derecho, siendo necesario indicar que las condiciones iniciales por las cuales estuvieron registrados inicialmente en la base, es decir, la existencia física de los vehículos y su registro activo, cambiaron lo que los inhabilita para que continúen en la base.

Los integrantes del Comité realizaron el análisis y por unanimidad recomendaron no incluirlos en la base de vehículos no vinculados.

1.2 SEGUNDO CASO: 4 vehículos que trabajaron en la alimentación Fase II Troncal::

Placas	Modelo	Afiliadora actual	Propietario(s)
SIF609	2002	TRANSERVILUJO	LEASING BOLIVAR SACF
SIG186	2002	TRANSERVILUJO	INTERCONEXIÓN EXPRESS S.A.S
SID640	2002	TRANSERVILUJO	TSL Móvil SAS
SID641	2002	TRANSERVILUJO	TSL Móvil SAS

Fuente: SDM-SCITP

TMSA remitió como antecedentes los siguientes documentos, los cuales se publicaron en el link https://drive.google.com/drive/folders/1NjRpmvniC_-5FpJHl10uusEMYfAFtR35 para ser revisados por los integrantes del Comité de Transición:

-Resolución 074 del 12 de marzo de 2014 en el cual TMSA otorga el permiso provisional para la operación en rutas alimentadoras del concesionario SI03 con 10 buses padrones y 10 busetones. En la resolución no se indican placas de los vehículos, ni situación de los mismos al final del permiso.

-Oficio de SI03 del 1 de junio de 2012 solicitando vinculación del veh **SID640**

-Oficio TMSA 2012EE4759 del 12 junio de 2012 - certificado de vinculación veh **SID640**

- Oficio de SI03 del 27 de marzo y 6 de abril de 2014 solicitando vinculación del veh **SID641 y SIF609**

- Oficio TMSA 2014EE6253 del 7 de abril de 2014 - certificado de vinculación veh **SID641 y SIF609**

- Oficio de SI03 del 27 de febrero de 2014, solicitando vinculación del veh **SIG186**

- Oficio TMSA 2014EE5904 del 1 de abril de 2014 - certificado de vinculación veh **SIG186**

Dentro de los análisis realizados para cada caso señalado, es de mencionar:

a) Corresponden a vehículos que no están operando en el TPC desde 2013 (8 años aprox.), tenían aprobación por TMSA para operar en el Masivo y su remuneración en este tiempo fue a través del sistema masivo, así mismo, no realizaron aportes al Factor de Calidad

b) En febrero de 2021, las empresas propietarias de los vehículos solicitaron su adquisición con recursos del Factor de Calidad a través de su postulación en el FMCS, sin embargo, dichas solicitudes no se alcanzaron a llevar para su análisis al comité de verificación del mencionado Fondo .

Al respecto, María Isabel Hernández pregunta si hay una norma que disponga que si un vehículo no ha prestado servicio en el TPC deba excluirse de la base, a lo cual se le responde que no hay una obligación primaria y no hay norma que los excluya, a pesar que la ruta a la que están vinculados Transervilujo se encuentra en el proceso de cobro de la Contraloría, ya que debe alrededor de \$66.000.000.

Claudia Mercado no está de acuerdo en incorporarlos en la base de datos porque son vehículos que estuvieron en el masivo, que pudiendo dejaron de operar en el TPC, sus propietarios son empresas, razón por la cual los concesionarios pudieron adquirirlos y si creen que tienen derecho pueden recurrir a otras instancias.

María Isabel indica que no las causales de no incorporación referidas, no cuentan con soporte, jurídicamente hablando, lo que puede llegar a generar un alto riesgo de daño antijurídico para las entidades del Sector, y en ese sentido considera que se debe hacer un análisis más profundo a fin de determinar la procedencia o improcedencia de la propuesta presentada al comité.

Se propone revisar la base de 2019 enviada por TMSA en la que remitió los vehículos sin vinculación para ser adquiridos por Factor de Calidad y verificar si estos cuatro (4) casos estaban allí incluidos o no. Así mismo es necesario requerir formalmente a TMSA para que desde esa entidad se emita aclaración al respecto, para contar con mayor información.

Los integrantes estuvieron de acuerdo y así poder tomar una decisión más adelante.

1.3 TERCER CASO: 4 vehículos que no tienen proforma y por cierre de la obligación de anexo técnico salen de los concesionarios Consorcio Express y ETIB:

PLACA	Tipo	Modelo	DEFINICIÓN
SIR261	BUS	2004	Inclusión a Sin Vinculación - ETIB demuestra que el vehículo no hace parte de su obligación
SVS705	BUS	2011	Inclusión a Sin Vinculación - CONSORCIO EXPRESS demuestra que el vehículo no hace parte de su
VDE291	BUS	2004	Inclusión a Sin Vinculación - CONSORCIO EXPRESS demuestra que el vehículo no hace parte de su
VEU271	BUS	2009	Inclusión a Sin Vinculación - ETIB demuestra que el vehículo no hace parte de su obligación

Fuente:TMSA

TMSA informa que como resultado de las mesas de trabajo que se han adelantado con los concesionarios para verificar el cumplimiento de la obligación relacionada con Anexo Técnico se identificó que estos vehículos no tienen proforma 6B con los concesionarios y deben ser incluidos en la base de no vinculados.

Los integrantes del Comité aprueban que TMSA certifique que corresponden a vehículos no vinculados (cierre del Anexo Técnico) y que no van a existir más casos similares ya que se revisó el Anexo Técnico.

Claudia Mercado aclara que dado que el proyecto de decreto se encuentra en revisión por parte de Secretaría Jurídica y que saldrá para publicación, pueden existir cambios en las indicaciones si la base de vehículos no vinculados sea un anexo o no del proyecto de decreto.

1.4 CUARTO CASO: 213 vehículos sin novedades. Son aquellos que no presentan novedad para revisar y ya están en la base del SITP como no vinculados.

Claudia Mercado aclara que dado que el proyecto de decreto se encuentra en revisión por parte de Secretaría Jurídica y será publicado para recibir comentarios de la ciudadanía, pueden existir cambios en las indicaciones si la base de vehículos no vinculados a adquirir sea un anexo o no del proyecto de decreto. Por lo tanto, se solicita la colaboración de los miembros del comité para la continuidad de la siguiente sesión, para finalizar el análisis de los casos pendientes ya que ello debe resolverse de manera urgente.

2. Medida de pico y placa del TPC

Mediante el Decreto 444 de 2014 se estableció el "pico y placa" para el TPC (SITP Provisional) por congestión. En su artículo 3 se dispone lo siguiente:

"ARTÍCULO TERCERO. Seguimiento. El Comité de Transición del Sistema Integrado de Transporte público -SITP, creado mediante la Resolución 108 de 2011 de la Secretaría Distrital de Movilidad, realizará el seguimiento mensual a la evolución del parque automotor del servicio de transporte público colectivo, y al avance en el proceso de desintegración de vehículos en la ciudad, con el fin de recomendar que se mantenga o elimine la restricción establecida en el presente Decreto, o la disminución de la misma, a un dígito."

Para dar cumplimiento a esta disposición, se informa las siguientes consideraciones técnicas:

* En virtud del artículo 6 del Decreto Distrital 073 de 2021, actualmente se encuentra suspendida la aplicación de la medida, dadas las condiciones de pandemia y de limitantes en la ocupación de los vehículos con el ánimo de disminuir el contagio en la ciudadanía.

- Se viene realizando el proceso de desmonte del SITP Provisional, el cual se debe culminar en el transcurso del año 2021; lo que implica la salida de operación de 1.971 vehículos aproximadamente, que se retirarán de la prestación del servicio.
- El proceso de desmonte conlleva un proceso paralelo que es la adquisición de la flota a chatarrizar, lo que implica la salida adicional de flota operativa del SITP Provisional.

- A 31 de agosto se tienen 1.971 vehículos habilitados para operar, de los cuales sólo operan 1.841, debido a diferentes problemáticas de mantenimiento y otros imprevistos que posee la flota del SITP Provisional.

-Además se encuentra vigente la restricción de pico y placa ambiental la cual contempla un aproximado de 8% de vehículos restringidos por la medida ambiental.

- De implementarse nuevamente la restricción de pico y placa por congestión, se restringiría la circulación del 20% del total de la flota de transporte público.

-La reducción de la flota para la prestación del servicio sería aproximadamente de más de 500 vehículos lo cual equivale a un 28% aproximadamente.

Esta reducción impactaría de manera negativa la prestación del servicio para los usuarios de transporte público de la ciudad, disminuyendo las frecuencias y generando problemas en la operación y en el servicio.

-Se requiere eliminar la medida de pico y placa por congestión a los vehículos que prestan el servicio durante la vigencia del año 2021. Así mismo, dado que el servicio del TPC-SITP Provisional finaliza el 31 de diciembre de 2021, no se considera pertinente mantener esta medida.

En el proyecto de decreto de cierre del SITP, se contempla eliminar la restricción de circulación al tránsito de vehículos del TPC, establecida en el Decreto 444 de 2014, por lo que de acuerdo a lo indicado por la Secretaría Jurídica Distrital al revisar esta iniciativa, se pone a consideración del Comité de Transición para su recomendación.

Con base en las consideraciones técnicas, los integrantes del Comité por unanimidad recomiendan la eliminación de la restricción establecida en el Decreto 444 de 2014.

3. Variación de los criterios para permitir los cambios de empresa

Teniendo en cuenta la finalización del SITP Provisional se debe revisar si procede la modificación de los criterios para autorizar el trámite de cambio de empresa, de tal forma que los vehículos vinculados al sistema que deben ser adquiridos por el Fondo Cuenta y por los concesionarios del SITP realicen y agilicen el trámite correspondiente ante TMSA y los concesionarios.

Es así como se pone a consideración que solamente se autorice cambio de empresa para aquellos vehículos no vinculados al SITP que se encuentren en empresas sin rutas provisionales autorizadas para operar; mientras se expide el Decreto de cierre que se está trabajando, en el cual se dará la opción para la adquisición de estos automotores.

María Isabel solicita que por tema de tiempo de la reunión, dejar este tema para otra sesión y así poder realizar un análisis y entendimiento mejor.

Se acuerda revisarlo en otra sesión.

4. Actualización de tarjetas de operación (TO) hasta Dic 2021

Se informa al Comité de Transición, que la Dirección de Atención al Ciudadano mediante oficio DAC 20214106565611 solicitó al SIM:

- a) Modificar las vigencias de las tarjetas de operación de los vehículos del SITP Provisional que ya hayan sido renovadas y cuyo vencimiento se extienda más allá del 31 de diciembre del 2021.
- b) Que las Tarjetas de Operación de los vehículos vinculados al SITP Provisional que sean renovadas a partir de la fecha de recepción de este documento, tengan vigencia hasta 31 de diciembre de 2021.

En este momento se acuerda suspender la sesión y continuarla en otra fecha, para revisar las respuestas de TMSA frente a los casos del punto 1.

SESIÓN DEL 8 DE NOVIEMBRE DE 2021

El día 8 de noviembre de 2021 a la 1:00 pm se reanuda la sesión del Comité de Transición para tratar los siguientes puntos:

1. Casos de vehículos no vinculados a adquirir a través del proyecto de decreto de finalización del SITP Provisional.
 - Segundo caso: corresponde a vehículos que trabajaron en la alimentación Fase II Troncal con el concesionario SI03, de placas SIF609, SIG186, SID640 y SID641
 - Tercer caso: corresponde a vehículos que no tienen proforma y por cierre de anexo técnico salen de los concesionarios Consorcio Express y ETIB de placas SIR261, SVS705, VDE291 y VEU271
2. Posición frente a la pérdida de fuerza ejecutoria del convenio de colaboración empresarial firmado por las empresas para prestar el SITP Provisional. Se adjunta concepto del DNC del 2020 sobre los convenios.

Desarrollo:

Se contó con la presencia de todos los integrantes del Comité de Transición

María Isabel Hernández Pabón- Directora de Representación Judicial SDM

Adriana Iza Certuche – Directora de Atención al Ciudadano SDM (E)

Carol Angie Pinzón Ruiz - Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público

Claudia Janeth Mercado Velandia – Subdirectora de Transporte Público SDM

Nicolás Adolfo Correal Huertas – Subgerente Técnico y de Servicios TMSA

Claudia Fabiola Montoya – Directora de Normatividad y Conceptos SDM (Invitada permanente)

1. Casos de vehículos no vinculados a adquirir a través del proyecto de decreto de finalización del SITP Provisional.

En atención a lo acordado por el Comité, se informó que mediante oficio STPU 20212216578991, la Subdirección de Transporte Público como secretaría Técnica del Comité de Transición realizó la siguiente solicitud a TMSA:

“De acuerdo a la sesión del Comité de Transición del 27 de octubre de 2021, en la cual se revisó la definición de la base de vehículos no vinculados a adquirir a través del proyecto de decreto de finalización de SITP Provisional que se viene trabajando de manera conjunta con TRANSMILENIO S.A., el comité decidió que los casos 2 y 3 presentados quedaban sujetos a revisión de información para así poder realizar la recomendación de ingreso o no a la base de vehículos no vinculados.

Los casos pendientes por revisar son:

- *Segundo caso: corresponde a vehículos que trabajaron en la alimentación Fase II Troncal con el concesionario SI03, de placas SIF609, SIG186, SID640 y SID641*
- *Tercer caso: corresponde a vehículos que no tienen proforma y por cierre de anexo técnico salen de los concesionarios Consorcio Express y ETIB de placas SIR261, SVS705, VDE291 y VEU271*

Por lo anterior, como Secretaría Técnica del Comité de Transición me permito solicitar lo siguiente:

De acuerdo al oficio de TRANSMILENIO S.A. No 2019EE21048 radicado en la Secretaría Distrital de Movilidad con número SDM306385 del 6 de diciembre de 2019, en el que se remitió la lista de vehículos provenientes del Transporte Público Colectivo -TPC que a 30 de noviembre de 2019, aún se encuentran sin vinculación a algún concesionario vigente del SITP; los cuales fueron contemplados por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM en la Base de datos Global de vehículos del TPC que tenían derecho de participación en el sistema. En el listado enviado en este oficio no se encuentran las placas mencionadas para el segundo y tercer caso que se está evaluando, es decir que estos ocho (8) vehículos para fecha 30 de noviembre de 2019 se encontraban vinculados a un concesionario vigente del SITP y no hacían parte de los vehículos no vinculados al sistema.

Por lo tanto, se solicita nos manifieste e indique las razones de por qué los vehículos SIF609, SIG186, SID640, SID641, SIR261, SVS705, VDE291 y VEU271, en 2019 tenían concesionario y hoy de acuerdo a lo indicado por TRANSMILENIO S.A. corresponden a vehículos no vinculados a concesionarios. Así mismo, nos indique si posterior al cierre del SITP Provisional, se pueden llegar a presentar casos similares a estos.

- *Respecto al tercer caso, nos indique si pueden existir casos en los que los propietarios tengan proforma 6B o hayan firmado negocios jurídicos con los concesionarios sin que TRANSMILENIO S.A. lo conozca, y cuál se considera sea el trámite para estos casos.*
- *Por último, nos indique si como ente gestor está de acuerdo en la inclusión de los vehículos en la base de vehículos no vinculados que hará parte del proyecto de Decreto de cierre del SITP.*

Con el fin de continuar con la sesión del Comité de Transición y para que los integrantes puedan tomar una decisión, se solicita nos remitan la respuesta a esta solicitud antes del 3 de noviembre de 2021.”

Se dio lectura a la respuesta de TRANSMILENIO S.A. enviada mediante correo electrónico del 4 de noviembre de 2021, enviado por Nicolás Correal-Subgerente Técnico y de Servicios en el que indica:

Respondemos al documento radicado por las SDM entre tanto se radica formalmente la respuesta.

En atención a su solicitud sobre la definición de la base de vehículos no vinculados a adquirir a través del proyecto de decreto de finalización de SITP Provisional y sobre la decisión del comité frente a los casos 2 y 3 que quedaban sujetos a la revisión de información para así poder realizar la recomendación de ingreso o no a la base de vehículos no vinculados, TRANSMILENIO S.A. expone los siguientes argumentos a los casos pendientes por revisar:

- *Segundo Caso: corresponde a vehículos que trabajaron en la alimentación Fase II Troncal con el concesionario SI03, de placas SIF609, SIG186, SID640 y SID641.*

• Tercer Caso: corresponde a vehículos que no tienen proforma y por cierre de anexo técnico salen de los concesionarios Consorcio Express y ETIB de placas SIR261, SVS705, VDE291 y VEU271.

• De acuerdo al oficio de TRANSMILENIO S.A. No 2019EE21048 radicado en la Secretaría Distrital de Movilidad con número SDM306385 del 6 de diciembre de 2019, en el que se remitió la lista de vehículos provenientes del Transporte Público Colectivo -TPC que a 30 de noviembre de 2019, aún se encuentran sin vinculación a algún concesionario vigente del SITP; los cuales fueron contemplados por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM en la Base de datos Global de vehículos del TPC que tenían derecho de participación en el sistema. En el listado enviado en este oficio no se encuentran las placas mencionadas para el segundo y tercer caso que se está evaluando, es decir que estos ocho (8) vehículos para fecha 30 de noviembre de 2019 se encontraban vinculados a un concesionario vigente del SITP y no hacían parte de los vehículos no vinculados al sistema.

Por lo tanto, se solicita nos manifieste e indique las razones de por qué los vehículos SIF609, SIG186, SID640, SID641, SIR261, SVS705, VDE291 y VEU271, en 2019 tenían concesionario y hoy de acuerdo a lo indicado por TRANSMILENIO S.A. corresponden a vehículos no vinculados a concesionarios. Así mismo, nos indique si posterior al cierre del SITP Provisional, se pueden llegar a presentar casos similares a estos.

Respuesta: TRANSMILENIO S.A. manifiesta que los vehículos que operaron en el sistema alimentador SIF609, SIG186, SID640 y SID641 quedan a disposición de evaluación, revisión y aprobación por el comité de transición del SITP ya que, si bien estos vehículos aparecen activos en la base de datos, los mismos no operaron en la vigencia del SITP Provisional, ni tampoco aportaron recursos al Factor de Calidad.

Los vehículos placas SIR261, SVS705, VDE291 y VEU271 no cuentan con proforma 6B, documento que confirma la vinculación de los vehículos a los concesionarios del SITP para exigir su acreditación, sin embargo, los vehículos estuvieron activos en el esquema provisional, por lo tanto, en el marco del Comité de Transición se debe establecer el protocolo para validar su permanencia en el listado y se deben establecer los soportes, si viene a lugar para el pago.

Respecto al tercer caso, nos indique si pueden existir casos en los que los propietarios tengan proforma 6B o hayan firmado negocios jurídicos con los concesionarios sin que TRANSMILENIO S.A. lo conozca, y cuál se considera sea el trámite para estos casos.

Respuesta: Entre las obligaciones que los concesionarios vigentes tienen con TRANSMILENIO S.A. es informar y acreditar ante el ente gestor la celebración o adquisición de vehículos provenientes del TPC (SITP Provisional), esto lo soportan mediante comunicaciones radicadas y como anexo la copia de la Proforma 6B, por tal motivo si el concesionario no informa la vinculación del vehículo ésta no es considerada.

Si se llega a presentar un caso como el mencionado y se conoce posteriormente, la situación deberá ser evaluada por TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad SDM en el marco del comité de transición para estudiar su pertinencia entendiendo el proceso de finalización del SITP Provisional.

Por último, nos indique si como ente gestor está de acuerdo en la inclusión de los vehículos en la base de vehículos no vinculados que hará parte del proyecto de Decreto de cierre del SITP.

Respuesta: La definición de la inclusión de los vehículos en el marco del proyecto de Decreto de cierre del SITP Provisional debe analizarse en el Comité de Transición analizando la responsabilidad del Distrito para asumir los vehículos no vinculados.

Claudia Montoya, indicó que de acuerdo a las observaciones el proyecto de decreto de cierre del SITP enviadas por la Secretaría Distrital Jurídica, se ha analizado y es conveniente no mencionar listado de vehículos, porque con lo discutido en la sesión anterior se encuentra necesario analizar caso por caso, por lo que la base no hará parte del proyecto de decreto.

Claudia Mercado indica que no habrá listado, por lo que más adelante se entrará a evaluar los vehículos que harán parte de la base de vehículos no vinculados al SITP y que serán adquiridos en el marco del decreto que se va a expedir.

María Isabel indica que es necesario contar con una línea objetiva para determinar qué va y qué no va y establecer la inclusión o no en cada caso.

Claudia Mercado indica que esos criterios irán establecidos en el reglamento operativo que será elaborado por la Secretaría de Movilidad y TRANSMILENIO S.A.

Carol Pinzón dice que está de acuerdo que no queden por ahora los casos puntuales

Nicolas Correal propone dejar a consideración del Comité dejar al listado para más adelante.

Claudia Mercado señala que posteriormente entre SDM y TMSA se elaborará el listado de vehículos no vinculados, luego de que salga el decreto.

María Angélica explica que con base en lo que se discutió en la sesión anterior, el proyecto de decreto en el que se está trabajando dispondrá que con el fin de dar cumplimiento de la obligación pendiente del Anexo Técnico de las zonas con contratos de concesión no vigentes derivados de la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009, el Distrito Capital, a través de

TRANSMILENIO S.A. adquirirá los vehículos provenientes del Transporte Público Colectivo que no fueron vinculados en la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009 ni en los contratos de concesión, en los términos establecidos en los otrosíes suscritos el 29 de mayo de 2019. La obligación pendiente de anexo técnico asumida por el Distrito Capital respecto de estas zonas corresponderá a los vehículos que cumplan con las siguientes condiciones:

1. Que hagan parte de la base del SITP administrada por TRANSMILENIO S.A.
2. Que no se hayan vinculado a la Licitación Pública TMSA-LP-04-2009 ni en los contratos de concesión.
3. Que no se haya recibido el pago total por concepto de la venta o renta por parte de concesionarios del SITP, del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital o del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.
4. Que no tengan relación con ningún concesionario vigente, es decir, que a 31 de diciembre de 2021, fecha límite para acreditar la totalidad de Anexo Técnico, no hayan sido presentados por los concesionarios ante TRANSMILENIO S.A. para demostrar el cumplimiento de esa obligación, bien sea mediante equivalencia financiera o como vehículos desintegrados o vinculados a la operación del SITP.

Indica que con base en esos criterios, en la iniciativa se propone que para conformar el listado de los vehículos no vinculados adquiribles, vencida la fecha límite para acreditar la obligación pendiente del Anexo Técnico, TRANSMILENIO S.A. y la Secretaría Distrital de Movilidad depurarán la base de vehículos del SITP y la remitirán al Comité de Transición, para que con base en las recomendaciones que este imparta, integren el listado de vehículos.

Los integrantes del Comité por unanimidad acuerdan que la base de vehículos no vinculados al SITP se revisará más adelante.

2. Posición frente a la pérdida de fuerza ejecutoria del convenio de colaboración empresarial firmado por las empresas para prestar el SITP Provisional.

Claudia Montoya indica que dentro de las observaciones de la Secretaría Jurídica se solicita que la Administración asuma una posición frente a si es competente para intervenir en los convenios de colaboración empresarial que firmaron las empresas de TPC para que se les entregaran los permisos especiales y transitorios para operar las rutas provisionales. Al respecto indica la normatividad relacionada con los convenios, y trae a colación el concepto dado a la Subdirección de Transporte Público en el 2020 en el que se indica:

“ Si hay empresas que tienen permisos especiales y transitorios para prestar el servicio en los términos establecidos en el Decreto Distrital 190 de 2015, y lo hacen bajo la figura de convenio de colaboración empresarial y no tienen rutas asignadas, en consideración de este Despacho, para que estas puedan retirarse del convenio de colaboración empresarial, deberán en principio suscribir el respectivo acuerdo con la otra u otras empresas con las que lo celebraron para que esta o éstas consientan en su retiro, pues se trata de un acto jurídico suscrito por las partes que se rige por las normas de derecho privado; esto atendiendo el principio universal de la dogmática jurídica según el cual “... en derecho las cosas se deshacen como se hacen”.

Una vez se obtenga el acuerdo entre las partes, se podría proceder a dar por terminado el permiso especial y transitorio de aquellas empresas que lo soliciten o por disposición de la Secretaría de Movilidad cuando se trata de aquellas que ya no cuentan con rutas autorizadas por supresión de las mismas o porque ya no cuentan con parque automotor, o porque éste no es suficiente para garantizar la sostenibilidad financiera de la operación de las mismas, pues como ya se indicó, por expresa disposición legal la autoridad de transporte dentro de su jurisdicción es competente para revocar las licencias de funcionamiento, habilitaciones y autorizaciones de prestación del servicio antes de cumplirse el plazo estipulado, por razones de interés público o por circunstancias previamente definidas en la Constitución, la ley o las disposiciones reglamentarias.”

Por lo tanto, la posición de la Dirección de Normatividad y Conceptos es que la Secretaría sólo se debe pronunciar frente al permiso de operación de las rutas provisionales y no al convenio, pues al perder vigencia los permisos especiales y transitorios de operación, el convenio no va a poder ejecutarse.

Claudia Mercado propone que se recomiende desde el Comité que dado que el convenio de colaboración empresarial es un negocio jurídico entre privados, la SDM no tiene competencia al respecto, y la Administración sólo puede pronunciarse frente a los permisos concedidos para operar en el esquema del SITP Provisional.

Los integrantes del Comité aprueban esta recomendación.

Con lo anterior se da por finalizada esta sesión del Comité de Transición.

3.1 COMPROMISOS	3.2 RESPONSABLES	3.3 FECHAS

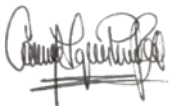
VISTOS BUENOS VIRTUALES A TRAVÉS DEL DRIVE:


NICOLÁS ADOLFO CORREAL HUERTAS
Delegado Comité de Transición
TRANSMILENIO S.A.

ADRIANA IZA CERTUCHE
Directora de Atención al Ciudadano (E)


MARIA ISABEL HERNÁNDEZ PABÓN
Dirección de Representación Judicial


CLAUDIA JANETH MERCADO VELANDIA
Subdirectora de Transporte Público


CAROL ANGIE PINZÓN RUIZ
Subdirectora de Control e Investigaciones al
Transporte Público


CLAUDIA FABIOLA MONTOYA CAMPOS
Directora de Normatividad y Conceptos
Invitada permanente
Con voz pero sin voto

RDBG