

confirmado en la plataforma dispuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad para tal fin.

Parágrafo 4. Se prohíbe la expedición de permisos especiales de circulación por parte de las autoridades de tránsito.

CAPÍTULO III DE LA TIPOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 6. Vehículos de Transporte Público de Pasajeros. Los vehículos de Transporte Público de pasajeros no estarán cobijados por las restricciones contenidas en el presente Decreto, y por lo tanto estarán sujetos a las restricciones establecidas en los Decretos específicos dictados para dicho servicio.

Artículo 7. Vehículos para el Transporte de Carga. Los vehículos de servicio particular para transporte de carga clase camioneta con carrocerías tipo estibas, estacas, furgón y panel estarán sujetos a las restricciones establecidas en los actos administrativos específicos para dicho servicio, en consecuencia, los vehículos de servicio particular clase camioneta con tipo de carrocería diferente a las señaladas en este artículo deberán ceñirse a las medidas contenidas en el presente Decreto.

CAPÍTULO IV DEL CONTROL Y VIGILANCIA

Artículo 8. Control. El control y vigilancia de lo dispuesto en el presente Decreto estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, quien deberá coordinar sus acciones con la Policía Metropolitana de Tránsito

Artículo 9. Pedagogía. Durante los primeros cinco (5) días hábiles de vigencia del presente Decreto, en caso de infracción a la presente norma, se impondrán amonestaciones. Igualmente se impondrán amonestaciones durante los primeros cinco (5) días hábiles siguientes al inicio de cada rotación de placas.

Artículo 10. Sanciones. El incumplimiento de la medida reglamentada en el presente Decreto, llevará a la imposición de la sanción C14 “*Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente*”, estipulada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, excepto durante el término previsto en el artículo 9 del presente Decreto.

Artículo 11. Permisos vigentes. Los permisos y excepciones expedidos en vigencia de la normatividad que se deroga en el presente decreto continuarán vigentes hasta su finalización de acuerdo con el término otorgado.

Artículo 12. Divulgación. La Administración Distrital adelantará la divulgación del presente Decreto por medios masivos de comunicación.

Artículo 13. Vigencia y derogatorias. El presente Decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Distrital y deroga los Decretos Distritales 575 de 2013, 159 de 2014, 515 de 2016, 640 de 2019, 846 de 2019, los artículos 3 y 4 del Decreto Distrital 073 de 2021, 183 de 2022 y 002 de 2022. Igualmente deroga las disposiciones relacionadas con la excepción por alta ocupación en el vehículo.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los seis (06) días del mes de enero de dos mil veintitres (2023).

EDNA CRISTINA DEL SOCORRO BONILLA SEBÁ
Alcaldesa Mayor (E)

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO
Secretaria Distrital de Movilidad

DECRETO N°004 (06 de enero de 2023)

“Por medio del cual se fija la tarifa del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y se dictan otras disposiciones.”

En ejercicio de sus facultades constitucionales, legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 1 de la Resolución 0012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte y el artículo 22 del Decreto Distrital 309 de 2009, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 111 de 2018, y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política determina que “*Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (...)*”.

Que el artículo 13 *ibidem* prevé que el Estado adoptará medidas a favor de grupos poblacionales discriminados o marginados en razón de su condición económica, física o mental, para promover el respeto y garantía del derecho fundamental a la igualdad:

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

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

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

Que el artículo 24 *ejusdem* 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, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos*”.

Que el literal c) del numeral primero del artículo 3 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*”, prevé que el acceso al transporte público 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 9 del artículo 3 *ibídem* establece que el transporte público se rige por el principio “*de los subsidios a determinados usuarios*” el cual implica que “*El Gobierno Nacional, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. (...)*”.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 336 de 1996 “*Por la cual se adopta el estatuto general de transporte*”, “*(...) las autoridades*

competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas (...)”.

Que el artículo 5 de la Ley 1171 de 2007 “*Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores*” señala:

“ARTÍCULO 5°. TRANSPORTE PÚBLICO. Los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria.

La tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley”.

Que el artículo 21 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*”, adopta como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP: *costeabilidad, equilibrio, sostenibilidad, integración y tarifas para poblaciones específicas.*

Que el artículo 22 *ibídem*, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 111 de 2018, establece:

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

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

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

Que el Concejo Distrital expidió el Acuerdo Distrital 484 de 2011 “*Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital*”, estableciendo en su artículo 2° que

la Administración Distrital dispondrá la operación del subsidio “(...) con base en un porcentaje de descuento sobre la tarifa al usuario del quince por ciento (15%), con un incremento anual de 5 puntos porcentuales, hasta llegar al 40% y una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales. La población beneficiaria de la tarifa será la registrada en las bases de datos de que dispone la Secretaría de Salud en cada vigencia. Se aplicarán como referencia los resultados de la encuesta para el Sistema de Selección de Beneficiarios para Programas Sociales (SISBEN)”.

Que mediante el artículo 8 del Decreto Distrital 429 de 2012 “Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad”, la Administración dispuso la operación del subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en los siguientes términos:

“Artículo 8°.- Monto de la carga del subsidio. Se establece en cumplimiento del artículo 2° del Acuerdo Distrital 484 de 2011, mediante el cual se previó que el subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital es creciente, iniciando con un descuento de 15% en el 2012, con incrementos anuales de 5 puntos porcentuales hasta llegar al 40% en el año 2017, con una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales.

El monto efectivo del subsidio mensual se aplicará en la tarjeta que usará cada persona beneficiaria del subsidio, con base en la siguiente operación matemática, a saber:

La aplicación del subsidio mensual será el producto de restarle al valor de cada pasaje (tomando como referencia el mayor valor de costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico) el valor porcentual del subsidio (que conforme lo ordenado por el Acuerdo Distrital citado, para el año 2012 es del 15%, para el año 2013 del 20%, para el año 2014 del 25%, para el año 2015 del 30%, para el año 2016 del 35%, para el año 2017 del 40%), multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria (teniendo en cuenta que el número máximo de pasajes que se podrá asignar por persona es de cincuenta (50), en cumplimiento del Acuerdo Distrital en cita)

Lo cual, en términos de fórmula se expresa así:

La aplicación del Subsidio mensual, es igual al valor del costo del pasaje, menos el valor porcentual del Subsidio correspondiente al año a calcular, multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria”.

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 0012333 de 2012 “Por la cual se fijan los criterios que deberán observar las autoridades territoriales para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas en los Sistemas Masivos, Integrados o Estratégicos de Transporte de Pasajeros que en su artículo 1 establece que las autoridades distritales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo:

“Artículo 1°. Las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico, para lo cual deberán previamente elaborar un modelo económico, financiero y operativo, en el que se demuestre que la aplicación de las tarifas garantiza la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados.

El modelo económico, financiero y operativo, es requisito indispensable para la fijación, actualización o modificación del sistema tarifario”.

Que adicionalmente, mediante el artículo 2 del Decreto Distrital 603 de 2013 “Por el cual se implementan estrategias para garantizar la suficiencia financiera del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP)”, se creó un incentivo para promover mayor acceso de la población con menor capacidad de pago.

Que el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, que modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, 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 la sostenibilidad del sistema 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.

Que mediante el Decreto Distrital 005 de 2022 “Por medio del cual se actualiza la tarifa del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP en sus componentes zonal y troncal, y se dictan otras disposiciones”, se fijaron y actualizaron las tarifas máximas al usuario del componente troncal y zonal, junto con la regulación de las tarifas diferenciales, incentivos y subsidios del SITP creados mediante la Ley 1171 de 2007, el Acuerdo Distrital 484 de 2011 y el Decreto Distrital 603 de 2013.

Que TRANSMILENIO S.A., mediante el oficio 2022-EE-29800 remitió el estudio técnico y financiero “*Actualización Tarifaria Estudio Técnico y Financiero de Soporte*”, el cual fue radicado en la Secretaría Distrital de Movilidad bajo el número 202261203713522.

Que en cumplimiento del artículo 22 del Decreto Distrital 309 de 2009, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 111 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad mediante oficio STPU 202222110313601 solicitó al ente gestor complementar y aclarar el estudio técnico y financiero de actualización tarifaria del SITP.

Que TRANSMILENIO S.A. mediante el oficio 2022-EE-32428 del 23 de diciembre de 2022, radicado en la Secretaría Distrital de Movilidad bajo el número 202261204030912, remitió el alcance, el cual concluye que “(...) *es conveniente, desde la óptica de las finanzas del Sistema, adelantar los incrementos de las tarifas a los usuarios en línea con los ajustes en las tarifas de remuneración por variación de indicadores macroeconómicos.*”

Que con ese fin, el referido estudio presentó veinte propuestas tarifarias, en las cuales el ente gestor propenderá por ajustar las necesidades de recursos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. -SITP- a los recursos presupuestales asignados a la cuota de gasto para el FET para el año 2023.

Que el estudio técnico y financiero antes señalado fue sometido a la evaluación de la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad en diciembre de 2022, área que a través del documento DIM-F-006-2022 “*Evaluación al Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria*”, revisó los escenarios modelados, sus resultados en términos de variación de las necesidades de recursos para el 2023 y el impacto posible sobre la población vulnerable. Dicha evaluación identificó que la propuesta tarifaria que genera mayores beneficios para el Distrito, es compatible con el marco fiscal de mediano plazo, es la que corresponde a un ajuste en trescientos pesos (\$300) en el componente troncal y zonal, es decir, una tarifa de dos mil novecientos cincuenta pesos (\$2.950) para el servicio troncal, dos mil setecientos cincuenta pesos (\$2.750) para el servicio zonal, con una fijación de tarifas para la población vulnerable en dos mil quinientos pesos (\$2.500) en troncal y dos mil doscientos cincuenta pesos (\$2.250) en zonal, manteniendo el costo del transbordo en doscientos pesos (\$200), de zonal al troncal, tarifa que aplica para transbordos realizados con tarjetas personalizadas en la ventana de tiempo de 110 minutos.

Que en cumplimiento del principio de aplicación de tarifas diferenciales, es necesario mantener los beneficios

de tarifa diferencial para usuarios vulnerables (adulto mayor de 62 años y población SISBÉN) y mantener un único descuento para dichos usuarios consistente en el 15,2542372881356% para el servicio troncal y 18,18181818182% para el servicio zonal. Ahora bien, en relación con el subsidio para las personas en condición de discapacidad, este cubrirá veinticinco (25) viajes mensuales a los cuales les aplicará el descuento establecido en el Acuerdo Distrital 484 de 2011 y el artículo 8 del Decreto Distrital 429 de 2012 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, tomando en cuenta la tarifa más alta que tiene el Sistema.

Que en el marco de la evaluación previa que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por TRANSMILENIO S.A., mediante el oficio 202222110515661 se solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda evaluar el impacto fiscal de mediano plazo del escenario consistente en el aumento de trescientos pesos (\$300) para el servicio zonal y troncal y la unificación de tarifas para usuarios vulnerables en dos mil quinientos pesos (\$2.500) para el servicio troncal y dos mil doscientos cincuenta pesos (\$2.250) para el servicio zonal.

Que la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) mediante el oficio 2022EE62194O1 del 26 de diciembre de 2022, indica que “(...) *una vez analizada la información remitida por la Secretaría Distrital de Movilidad sobre el escenario de aumento en trescientos pesos (\$300) en el componente troncal y zonal, con un incremento a la población vulnerable a \$2500 en troncal y \$2250 en zonal, manteniendo el costo del transbordo en \$200 se informa que este incremento no genera impacto fiscal frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) en la vigencia 2023. Lo anterior considerando que las necesidades del FET en el escenario de ajuste tarifario no superan las proyecciones incluidas en el MFMP para esta vigencia.*”

Que la Secretaría Distrital de Hacienda a través de oficio 2022EE62194O1 del 26 de diciembre de 2022 solicita a la SDM y a TRANSMILENIO S.A. que “(...) *Para efectos de la modelación del MFMP requerimos, previo a la expedición del decreto, de la modelación del escenario seleccionado a 10 años acorde con el periodo de análisis del periodo fiscal*”. En cumplimiento de lo anterior, la SDM remite alcance a la SDH mediante radicado 202322100024351 del 3 de enero de 2023 incluyendo la modelación del escenario seleccionado a 10 años acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo proyectado y remitido por TRANSMILENIO S.A. (Radicado TMSA 2022-EE-33170 del 30 de diciembre de 2022).

Que en ese sentido, la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad en

su evaluación realizada en el Documento Técnico de Soporte evaluación al “Estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria e implementación de la metodología Sisbén IV con proyección de demanda y costos” Estudio DIM-F-006-2022 concluyó lo siguiente:

“Se determinó que el escenario correspondiente al incremento de \$300 pesos al componente zonal y troncal y unificación de tarifas para población vulnerable (escenario 20) pag.137, 140, 142 y 143. “ACTUALIZACIÓN TARIFARIA ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE.” Transmilenio S.A., diciembre 2022, favorece a todos los usuarios del sistema, ya que el aumento tarifario propuesto cumple con los principios para la determinación de la tarifa establecidos en el Decreto 309 de 2009. Adicionalmente la unificación de tarifas a usuarios vulnerables, permite manejar un solo esquema tarifario de aporte económico a la población que se complementa con el programa Ingreso Mínimo Garantizado, que da apoyos económicos a población Sisbén en los niveles A y B.

La evaluación realizada por la Secretaría Distrital indica que el escenario propuesto (escenario 20) es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023-2033 por lo cual dicho escenario cumple con el principio de sostenibilidad.

La propuesta tarifaria del escenario consiste en establecer una tarifa de dos mil novecientos cincuenta pesos (\$2.950) para el servicio troncal, dos mil setecientos cincuenta pesos (\$2.750) para el servicio zonal y de \$200 para los transbordos de zonal al troncal. Dicha tarifa sólo aplicará para transbordos realizados con tarjetas personalizadas en la ventana de tiempo considerada (110 minutos), esto reduce el costo de los viajes con transbordo.

La evaluación determinó procedente mantener la tarifa de transbordo en \$200 de zonal a troncal, con el fin de que la tarifa máxima que pague cualquier usuario del sistema no supere la propuesta para el servicio troncal. En ese sentido, las condiciones en las que aplicará dicha tarifa por concepto de transbordos se mantendrá sin cambios a las actualmente vigentes, es decir, para transbordos realizados con tarjetas personalizadas en la ventana de tiempo considerada (110 minutos), lo cual reduce el costo de los viajes con transbordo, así como la necesidad de continuar la evaluación de la política tarifaria y hacer seguimiento a las acciones de mejora.

(...)

Se evidencia en el análisis del escenario 20 que este cumple con el principio de costeabilidad, ya

que el gasto estimado en promedio por este servicio se mantiene entre el 11% y 13% del SMMLV como se ha venido presentando en los últimos años para el usuario promedio ubicado en estrato 2 y 3 y cuyo promedio de ingreso per cápita es de 1,1 SMMLV.

La sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público se mantiene, ya que el aumento tarifario permite mantener unas necesidades de recursos que son compatibles con la cuota global del FET para el 2023.

La modificación de tarifas del SITP presentada por Transmilenio S.A en el escenario 20, cumple con los principios tarifarios establecidos en el Artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009.”

Que en consecuencia, se hace necesario actualizar las tarifas del Servicio Integrado de Transporte Público – SITP, en sus componentes zonal y troncal, tarifas de transbordos, tarifas diferenciales para el adulto mayor, incentivo SISBÉN para personas con menor capacidad de pago y subsidio a favor de personas con discapacidad.

Que, por otra parte, el artículo 94 de la Ley 715 de 2001, “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros”, modificado por el artículo 24 de la Ley 1176 de 2007, define la focalización de los servicios sociales como “el proceso mediante el cual se garantiza que el gasto social se asigne a los grupos de población más pobre y vulnerable”, y establece que “El Conpes Social, definirá cada tres años los criterios e instrumentos para la determinación, identificación y selección de beneficiarios, así como, los criterios para la aplicación del gasto social por parte de las entidades territoriales”, y que “El Gobierno Nacional, a través del Departamento Nacional de Planeación, definirá las condiciones de ingreso, suspensión y exclusión de las personas a las bases de datos que hacen parte de los mencionados instrumentos(...) así como los lineamientos para su implementación y operación, el diseño de las metodologías, la consolidación de la información a nivel nacional, los controles de calidad pertinentes; y coordinará y supervisará su implementación, mantenimiento y actualización.”.

Que al 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”, señala lo siguiente: “Los sistemas de transporte colectivo y ma-

sivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento. Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.”

Que los numerales primero, cuarto y quinto del artículo 2.2.8.2.1 del Decreto 1082 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional”, sustituido por el Decreto Nacional 441 de 2017, establecen que el Departamento Nacional de Planeación debe “(...) 1. Dictar los lineamientos metodológicos, técnicos y operativos necesarios para la implementación y operación del Sisbén. (...) 4. Diseñar y desarrollar las herramientas tecnológicas requeridas para la recopilación y administración de la información registrada en el Sisbén. 5. Establecer la metodología, el trámite e instrumentos para adelantar los procesos de validación y control de calidad de la información registrada en el Sisbén. (...)”

Que adicionalmente el artículo 2.2.8.1.4 del Decreto *ibídem* define la ficha de caracterización socioeconómica como “(...) una herramienta de recolección de información socioeconómica de los hogares diseñada para caracterizar la población, la cual tiene carácter de documento público.”

Que el artículo 2.2.8.1.5 del Decreto *ibídem* señala que el uso del Sisbén, “de acuerdo con lo establecido en el artículo 94 de la Ley 715 de 2001, modificado por el artículo 24 de la Ley 1176 de 2007, el Sisbén es de obligatoria aplicación y uso para las entidades públicas del orden nacional y las entidades territoriales, al realizar gasto social. Las entidades señaladas en el inciso anterior, y aquellas que la ley determine, definirán la forma en que utilizarán la información registrada en el Sisbén para el manejo de sus programas sociales, en función de los objetivos e impactos perseguidos, la naturaleza de los mismos, los criterios de ingreso, permanencia y salida de cada programa, así como de la información requerida. // **Parágrafo.** En el proceso de selección y asignación de beneficiarios de programas sociales, las entidades responsables de estos harán uso únicamente de los registros validados de la base de datos nacional certificada.”

Que como se mencionó anteriormente, el artículo 2 del Decreto Distrital 603 de 2013 creó un incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menor capacidad de pago al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Que a su vez el artículo 6 del Decreto Distrital 005 de 2022 “Por medio del cual se actualiza la tarifa del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público-SITP en sus componentes zonal y troncal, y se dictan otras disposiciones”, establece que:

“Las personas mayores de dieciséis (16) años registradas en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales – SISBÉN metodología III, que administra la Secretaría Distrital de Planeación, y que cuenten con puntajes entre 0 a 30.56 puntos, serán beneficiarios del siguiente incentivo:

A. El beneficiario recibirá un porcentaje de descuento constante del 32.0754716981132% sobre la tarifa plena establecida en el artículo 1 del presente Decreto para el componente troncal.

B. El beneficiario recibirá un porcentaje de descuento constante del 32.6530612244898% sobre la tarifa establecida en el artículo 2 del presente Decreto para el componente zonal.

Parágrafo. El Incentivo SISBÉN a que hace referencia el presente artículo tendrá una asignación máxima de hasta treinta (30) viajes mensuales. A partir del viaje número treinta y uno (31), el usuario pagará las tarifas establecidas en los artículos 1 y 2 del presente Decreto.”

Que la focalización del incentivo SISBÉN en la población con puntaje de 0 a 30,56 dispuesto en el artículo citado previamente corresponde al punto de corte definido por el Gobierno Nacional para el Programa Más Familias en Acción, el cual, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 1948 de 2019 “Por medio de la cual se adoptan criterios de política pública para la promoción de la movilidad social y se regula el funcionamiento del programa familias en acción”, establece lo siguiente: “(...)consiste en la entrega condicionada y periódica de una transferencia monetaria directa a las familias en condición de pobreza y pobreza extrema (...)”.

Que el Departamento Nacional de Planeación, en ejercicio de sus competencias y siguiendo los criterios definidos en el CONPES 3877 del 5 de diciembre de 2016, incorporó un enfoque de inclusión social y productiva que tiene en cuenta los ingresos de los hogares, así como variables asociadas a su calidad de vida dentro de la actualización del instrumento de focalización individual SISBÉN.

Que en el mencionado documento CONPES define que el SISBÉN IV ordenará a la población en grupos de tal forma que en el primer grupo estará clasificada la población con menor capacidad de generación de recursos, y en el último grupo aquellos con mayor capacidad. Así mismo, el documento indica que la definición de los cortes para el acceso a los diferentes programas sociales se basará en la definición del número de grupos en cada dominio, desde el más bajo al más alto, que se decida incorporar a cada programa según los objetivos que este persiga.

Que dentro de los grupos definidos en el Manual Operativo de SISBÉN IV versión 2.0 expedido por el Departamento Nacional de Planeación, se establecen desagregaciones del grupo A en cinco (5) niveles comprendidos entre A1 y A5; del grupo B en siete (7) niveles comprendidos entre el B1 y el B7; del grupo C en dieciocho (18) niveles comprendidos entre el C1 y el C18; y del grupo D en veintiún (21) niveles comprendidos entre el D1 al D21.

Que de conformidad con lo dispuesto en el Manual Operativo ibídem, el grupo A está conformado por la población con menor capacidad de generación de recursos; el grupo B está compuesto por hogares pobres, pero con mayor capacidad de generar ingresos que los del grupo A; el grupo C está constituido por población vulnerable o en riesgo de caer en condición de pobreza; y el grupo D está conformado por población no pobre ni vulnerable.

Que el CONPES 3877 de 2016 estableció, entre otros, que la recolección de la información del SISBÉN IV iniciaría en junio de 2017 y finalizaría en diciembre de 2019, con una interrupción en el primer semestre de 2018 cuando se desarrollarían los procesos electorales.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el Manual Operativo ibídem, la información del SISBÉN se obtiene diligenciando la ficha de caracterización socioeconómica en dos fases, la primera es el levantamiento inicial de información, denominada también como fase de barrido, mientras que la segunda fase es la de operación o también llamada fase de demanda.

Que según el mismo Manual Operativo, la fase de información o barrido permite obtener la información socioeconómica inicial de los hogares con la que se construye la base de potenciales beneficiarios de programas sociales cada vez que se implementa una nueva versión del SISBÉN, y se compone de las encuestas a hogares realizadas en las unidades de vivienda, en un operativo de recolección de información que abarca total o parcialmente cada municipio del país. Por su parte, la fase de operación o demanda consiste en el mantenimiento de la información de la base construida en la fase anterior. En esta, los ciudadanos que lo consideren necesario podrán realizar solicitudes de

actualización de la información registrada en la ficha de caracterización socioeconómica, así como solicitudes de registro por primera vez al SISBÉN.

Que el artículo 1 de la Resolución 2673 de 2018 expedida por el Departamento Nacional de Planeación, “*Por la cual se dictan lineamientos metodológicos, técnicos y operativos para la implementación y operación del Sisbén*”, señala que el SISBÉN IV tiene un periodo de transición que inicia desde el operativo de barrido hasta la publicación de la primera base certificada de la metodología SISBÉN IV.

Que el artículo 2 ídem señala lo siguiente: “*ASPECTOS METODOLÓGICOS. Hasta tanto no se finalice el barrido en todo el territorio nacional, la información del Sisbén publicada por el DNP utilizará la metodología de cálculo de puntaje Sisbén III. Una vez finalizado el barrido a nivel nacional, el DNP adoptará la metodología de cálculo de puntaje Sisbén IV. Una vez adoptada la nueva metodología Sisbén IV, esta será utilizada por todas las entidades nacionales y territoriales y en los diferentes programas sociales del orden nacional o territorial que utilizan esta herramienta como mecanismo de focalización y para diseño de la política pública*”.

Que el CONPES 3877 señala que “*durante el periodo de recolección de información, las entidades líderes de los programas que utilizan el Sisbén como mecanismo de focalización deberán definir, con el acompañamiento técnico del DNP, el esquema de transición del Sisbén III al Sisbén IV. Este esquema deberá incluir: (i) un análisis del impacto del cambio del índice y del puntaje en la población potencialmente beneficiaria de los programas; (ii) la definición de las poblaciones que serían objeto de transición, y de los criterios de ingreso, permanencia y egreso con los cuales se define la transición; (iii) la definición de mecanismos y de plazos para la adopción del nuevo Sisbén; estos últimos no deberán superar el periodo de recolección de la información; y (iv) la definición de los puntos de corte de acceso a los programas. El esquema de transición definido será descrito en un documento técnico que cada programa pondrá a disposición de sus beneficiarios, una vez la nueva versión sea adoptada*”, esquema que fue desarrollado por la Secretaría Distrital de Movilidad y consignado en DIM-F-006-2022 de diciembre de 2022.

Que la primera base de datos certificada del SISBÉN IV fue remitida a la Secretaría Distrital de Movilidad mediante el oficio del 3 de junio de 2021 - SDP 2-2021-42797 de la Secretaría Distrital de Planeación la cual fue objeto de actualización través del oficio 2-2022-174601 del 29 de noviembre de 2022. Adicionalmente el Departamento Nacional de Planeación cuenta con el Archivo Nacional de Datos -ANDA, en el cual, el 13 de agosto de 2021, publicó el resultado de la clasificación del SISBÉN IV.

Que para hacer uso de la metodología SISBÉN IV al incentivo tarifario del SITP es necesario ajustar los criterios de focalización, por lo cual se requiere llevar a cabo la transición del SISBÉN III al SISBÉN IV y reglamentar su proceso mediante el presente decreto distrital.

Que teniendo en cuenta que el corte definido para el SISBÉN III, correspondiente a 30,56, abarcaba a la población pobre extrema y pobre, se hace necesario definir un nuevo punto de corte con base en la nueva metodología SISBÉN IV que mantenga la focalización en la población pobre extrema y pobre del Distrito Capital.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante el Estudio Técnico y Financiero de Soporte DIM-F-006-2022 de diciembre de 2022 realizó los análisis técnicos y económicos correspondientes para evaluar diferentes puntos de corte del SISBÉN IV que permitieran seguir atendiendo a la población pobre extrema y pobre del Distrito Capital.

Que, de acuerdo con el mencionado estudio, el punto de corte que minimiza los errores de inclusión y exclusión del Incentivo SISBÉN corresponde al nivel C4 bajo la metodología SISBÉN IV.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad, una vez recibidas las bases de datos SISBÉN III y SISBÉN IV para la focalización del beneficio tarifario, procede a aplicar los criterios establecidos en el presente acto administrativo para otorgar el beneficio a través de un análisis de datos, consolidando la base de datos de beneficiarios que le será remitida al ente gestor Transmilenio S.A. para la entrega del beneficio tarifario.

Que el Manual Operativo de SISBÉN IV versión 2.0, en su numeral 9.3 Población Indígena, indica que *“el acceso de esta población a programas sociales se da mediante listado censal realizado por el Resguardo y/o Cabildo respectivo y remitido a la Administración Municipal y/o Distrital y Posteriormente al Ministerio del Interior. Sin embargo, esta población podrá ser registrada en el SISBÉN en caso de solicitarlo.”*

Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 49 del Decreto Nacional 019 de 2012, la consulta de los listados censales de la población indígena se realizará a través de la información consolidada por la Dirección de Asuntos Indígenas, Rom y minorías del Ministerio del Interior, y de conformidad con lo dispuesto en el numeral 9.3 del manual operativo del SISBÉN IV.

Que en la sentencia T-920 de 2011 de la Corte Constitucional se indica que *“Para la identificación de las personas que tienen derecho a los subsidios del sistema integral de salud, el Acuerdo 415 de 2009 define que por regla general se hará aplicando la encuesta Sisbén; sin embargo, para las poblaciones especia-*

les indígenas autoriza el uso de listados censales, los cuales deben ser elaborados por las autoridades tradicionales de los pueblos indígenas, que a su vez deben ser verificados por la autoridad municipal del lugar donde se asienta el resguardo de que se trate. Entonces, el censo es usado para acreditar la pertenencia a una determinada comunidad y, a su vez, para avalar el goce de los derechos que por mandato constitucional y legal les asisten a los miembros de los pueblos aborígenes” (Resaltado fuera del texto original).

Que con base en lo anterior, y de acuerdo con lo establecido en los manuales operativos de SISBÉN III y SISBÉN IV, se entiende que la población indígena identificada en el respectivo listado censal del Ministerio del Interior es actualmente beneficiaria de los programas sociales del Distrito.

Que el artículo 4 del Decreto Distrital 083 de 2007 *“Por el cual se establece la administración, organización y funcionamiento del Sistema de Identificación y clasificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales - SISBÉN-, en el Distrito Capital”* modificado por el artículo 23 del Decreto Distrital 527 de 2014, estableció que: *“El Administrador del Sistema de Identificación y clasificación de Potenciales Beneficiarios para Programas Sociales -SISBÉN-, será la Secretaría Distrital de Planeación, (...) Como Administrador del Sistema, será el responsable de la conformación, actualización y suministro de la información de la base de datos del SISBÉN y de la Base de Solicitantes de Encuesta (...)”*.

Que el numeral 5 del artículo 4 ídem establece como responsabilidad del administrador del sistema *“Entregar a las entidades usuarias del área social, la base de datos de encuestados actualizada, con la periodicidad señalada por el Comité Técnico del SISBÉN.”*

Que la Secretaría Distrital de Planeación remite de manera periódica a las entidades distritales la base de datos del SISBÉN IV, la cual puede cambiar en función del avance en los operativos de campo, las solicitudes de encuestas y la validación del estado de los encuestados.

Que el artículo 6 del Decreto Distrital 005 de 2022 *“Por medio del cual se actualiza la tarifa del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP en sus componentes zonal y troncal, y se dictan otras disposiciones”*, establece los requisitos para acceder al beneficio del incentivo tarifario para personas mayores de 16 años.

Que a partir de lo establecido en el Estudio Técnico y Financiero DIM-F-006-2022, el uso de base de datos SISBÉN IV, así como la inclusión de la población in-

dígena, tendrá en cuenta los recursos asignados para el programa por vigencia dado el esquema gradual de implementación y el monitoreo constante que realizará la SDM, del número de beneficiarios y uso del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menos capacidad de pago al Sistema Integrado de Transporte Público — SITP.

Que, considerando que el presupuesto estimado para la adopción del cambio de metodología es del año 2023, la adopción de la misma iniciará el 10 de enero de 2023.

Que el Sistema de Transporte Público de Bogotá - SITP cuenta con la tarjeta inteligente “Tullave” la cual es el medio de pago para hacer uso de todos los tipos de buses que integran el Sistema de Transporte Público.

Que la base de datos Sisbén III dejará de ser utilizada en el proceso de focalización del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menor capacidad de pago SISBÉN a partir del 10 de enero de 2023, para lo cual los beneficiarios actuales con tarjeta que no tengan encuesta SISBÉN IV serán excluidos al igual que aquellos que no se encuentren en los grupos de SISBÉN IV definidos por acto administrativo de la SDM.

Que la transición mencionada según Estudio Técnico y Financiero DIM-F-006-2022 se hará de manera gradual, según presupuesto asignado al beneficio, por personas inscritas en SISBÉN IV, pertenecientes a los grupos A1 a C4 y los listados censales realizados por el resguardo y/o cabildo respectivo consolidado por el Ministerio del Interior; en consecuencia, se deberán expedir actos administrativos, con el fin de determinar el ingreso gradual de beneficiarios.

Que con ocasión de lo anterior se requiere establecer la etapa de transición de la metodología SISBÉN III a la metodología SISBÉN IV del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menor capacidad de pago (SISBÉN) al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como lo correspondiente al uso de los listados censales; en consecuencia, surge la necesidad de derogar el Decreto Distrital 005 de 2022 y regular lo correspondiente a la etapa de implementación.

Que, así mismo, se requiere actualizar las tarifas en sus componentes zonal y troncal; tarifas de transbordos; tarifas diferenciales para el adulto mayor, incentivo SISBÉN para personas con menor capacidad de pago y subsidio a favor de personas con discapacidad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Capítulo I

De las tarifas generales al usuario del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-

Artículo 1°. - Tarifa general para el componente troncal del SITP. Fijese la tarifa máxima del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros del Componente Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP en DOS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA LEGAL (\$2.950).

Artículo 2°. - Tarifa plena para el componente zonal del SITP. Fijese la tarifa máxima del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros del Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP en DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA LEGAL (\$2.750).

Los servicios zonales para fines tarifarios comprenden los de carácter urbano, complementario y especial.

Capítulo II

De los transbordos

Artículo 3°. - Tarifa por concepto de transbordos. Fijese la tarifa por concepto de transbordos realizados por los usuarios que se encuentren identificados en la base de datos del SITP asociados al número serial de la respectiva tarjeta, así:

- a. Del componente zonal a zonal y de troncal a zonal en CERO PESOS MONEDA LEGAL (\$0).
- b. Del componente zonal al troncal, en DOS-CIENTOS PESOS MONEDA LEGAL (\$200).

Parágrafo. El usuario que no se encuentre identificado en la base de datos del SITP, asociado al número serial de la respectiva tarjeta, deberá pagar la tarifa máxima por cada validación, sin que aplique el pago por transbordo descrito en los literales a) y b) de este artículo.

Artículo 4°. - Criterios para la aplicación de las tarifas por concepto de transbordos a usuarios identificados en la base de datos del SITP. Las tarifas fijadas en el artículo 3 del presente decreto aplicarán hasta por dos (2) transbordos realizados en un lapso de ciento diez (110) minutos, contados a partir de la validación de la última tarifa plena o su equivalente para tarifas diferenciales, incentivos y subsidios, ya sea en el componente troncal o zonal del sistema.

Parágrafo 1. Agotados los dos (2) transbordos a que tiene derecho el usuario en el lapso de los ciento diez (110) minutos, el usuario deberá pagar la tarifa

plena del servicio del Componente Zonal o Troncal o su equivalente para tarifas diferenciales, incentivos y subsidios, según el caso, evento en el cual se iniciará nuevamente la ventana de tiempo de ciento diez (110) minutos.

Parágrafo 2. Para la implementación de las medidas establecidas en este artículo, TRANSMILENIO S.A. adelantará el despliegue tecnológico que se requiera.

Capítulo III

Focalización de la tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años

Artículo 5°. - Tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años. Fíjese la siguiente tarifa diferencial máxima para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para las personas mayores de sesenta y dos (62) años, en los siguientes términos:

- a. El beneficiario pagará el 84,7457627118644% de la tarifa establecida en el artículo 1 del presente Decreto para el componente troncal. Es decir, la tarifa diferencial correspondiente para el servicio troncal será de DOS MIL QUINIENTOS PESOS MONEDA LEGAL (\$2.500).
- b. El beneficiario pagará el 81,8181818181818% de la tarifa establecida en el artículo 2 del presente Decreto para el componente zonal. Es decir, la tarifa diferencial correspondiente para el servicio zonal será de DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA LEGAL (\$2.250).

Parágrafo 1. Sobre la tarifa aquí establecida no operará ningún descuento adicional.

Parágrafo 2. Para acceder a esta tarifa diferencial, el usuario debe contar con una tarjeta personalizada de adulto mayor, la cual podrá adquirir cumpliendo con las condiciones establecidas por TRANSMILENIO S.A.

Parágrafo 3. La tarifa diferencial a que hace referencia el presente artículo tendrá una asignación máxima de hasta treinta (30) viajes mensuales. A partir del viaje número treinta y uno (31), el usuario pagará las tarifas establecidas en los artículos 1 y 2 del presente Decreto.

Capítulo IV

Focalización del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menos capacidad de pago al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP - Incentivo Sisbén

Artículo 6°. - Incentivo tarifario Sisbén. El incentivo tarifario referido en el presente artículo tendrá como beneficiarios a:

1. Las personas mayores de dieciséis (16) años registradas en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología SISBÉN IV, que administra la Secretaría Distrital de Planeación, que se encuentren clasificadas en los niveles de los grupos A, B o C, según lo defina la Secretaría Distrital de Movilidad mediante acto(s) administrativo(s).

2. La población indígena mayor de dieciséis (16) años registrada en los listados censales realizados por el Resguardo y/o Cabildo respectivo consolidados por el Ministerio del Interior, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 9.3 en el manual operativo del SISBÉN IV.

Los incentivos serán los siguientes:

- c. El beneficiario recibirá un porcentaje de descuento constante del 15,2542372881356% sobre la tarifa plena establecida en el artículo 1 del presente Decreto o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, para el componente troncal. Es decir, la tarifa diferencial correspondiente para el servicio troncal será de DOS MIL QUINIENTOS PESOS MONEDA LEGAL (\$2.500).
- d. El beneficiario recibirá un porcentaje de descuento constante del 18,1818181818182% sobre la tarifa establecida en el artículo 2 del presente Decreto o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, para el componente zonal. Es decir, la tarifa diferencial correspondiente para el servicio zonal será de DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA LEGAL (\$2.250).

Parágrafo 1. El Incentivo tarifario a que hace referencia el presente artículo tendrá una asignación máxima de hasta treinta (30) viajes mensuales. A partir del viaje número treinta y uno (31), el usuario pagará las tarifas establecidas en los artículos 1 y 2 del presente decreto o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. La asignación del beneficio de que trata este artículo estará sujeta a:

1. La disponibilidad presupuestal de cada vigencia para este propósito.
2. La expedición del(los) acto(s) administrativo(s) de la Secretaría Distrital de Movilidad, en el(los) cual(es) se definan los grupos y niveles de la metodología SISBÉN IV, que resultarán beneficiarios.
3. La expedición del(los) acto(s) administrativo(s) de la Secretaría Distrital de Movilidad que defina la adopción de los listados censales realizados por el Resguardo y/o Cabildo respectivo, consolidados por el Ministerio del Interior.

Parágrafo 3. La Secretaría Distrital de Movilidad expedirá el(los) acto(s) administrativo(s) de que trata el parágrafo anterior, dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto.

Artículo 7°. - Listados censales para la población indígena. Los listados censales para la población indígena corresponden a los realizados por los resguardos o cabildos indígenas, consolidados por el Ministerio del Interior, con ocasión a lo establecido en el numeral 9.3 del Manual Operativo Sisben IV versión 2.0 expedido por el Departamento Nacional de Planeación.

La población indígena podrá solicitar el registro en SISBÉN IV y el registro en el listado censal consolidado por el Ministerio del Interior, no obstante, para los propósitos del presente decreto, primará el registro en el listado censal.

Artículo 8°. - Etapa de implementación. La implementación de la metodología para la focalización del incentivo SISBÉN IV iniciará el 10 de enero de 2023.

Parágrafo 1. La base de datos de Sisbén III dejará de ser utilizada en el proceso de focalización del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menor capacidad de pago (Incentivo SISBÉN). Se utilizarán como instrumentos de focalización, la base de datos certificada del SISBÉN IV y los listados censales realizados por el resguardo y/o cabildo respectivo consolidado por el Ministerio del Interior.

Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Movilidad reglamentará las fechas y el procedimiento para la entrada o permanencia de los beneficiarios del incentivo tarifario al que se refiere el artículo 6, dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto.

Parágrafo 3. A partir del 10 de enero de 2023, no podrán ser expedidas o entregadas tarjetas personalizadas a beneficiarios que se hayan vinculado bajo la metodología SISBÉN III.

Artículo 9°. - Base de datos del SISBÉN IV para población indígena. La Secretaría Distrital de Movilidad utilizará la base de datos del SISBÉN IV certificada con corte mensual y/o el listado censal anual realizado por el resguardo y/o cabildo respectivo, consolidado por el Ministerio del Interior, para realizar la identificación de los potenciales beneficiarios del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menor capacidad de pago al Sistema Integrado de Transporte Público — SITP, de conformidad con lo dispuesto en el presente decreto.

Capítulo V

Focalización del Subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

Artículo 10°. - Subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad. En cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo Distrital 484 de 2011, el número mensual de viajes asignados con subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad será de veinticinco (25), a los cuales les aplicará el descuento establecido en el artículo 8 del Decreto Distrital 429 de 2012 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, tomando en cuenta la tarifa más alta que tiene el Sistema.

Capítulo VI

Otras Disposiciones

Artículo 11°. - Adaptación equipos de recaudo. TRANSMILENIO S.A., en su condición de Ente Gestor, deberá adelantar, a través del concesionario de recaudo, las gestiones pertinentes para la adaptación de los equipos de recaudo y despliegue de las tarifas establecidas en el presente decreto.

Artículo 12°. - Divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A. adelantarán la divulgación y socialización del presente decreto y de los actos administrativos que se deriven de este, con el fin de comunicar y difundir a la ciudadanía sus contenidos y alcance.

Artículo 13° - Vigencia. El presente Decreto rige a partir del 10 de enero de 2023 y deroga el Decreto Distrital 005 de 2022.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los seis (06) días del mes de enero de dos mil veintitres (2023).

EDNA CRISTINA DEL SOCORRO BONILLA SEBÁ

Alcaldesa Mayor (E)

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO

Secretaria Distrital de Movilidad

RESOLUCIONES 2022

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C. - SECRETARÍA GENERAL

RESOLUCIÓN N° 687

(15 de diciembre de 2022)

“Por medio de la cual se declara la vacancia temporal de un empleo de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.”