Bogotá D.C. septiembre de 2021

Señor

**JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO**

Presidente

Comisión Primera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

**Asunto:** Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica No. 159 de 2021 Cámara **“Por el cual se modifican aspectos presupuestales y de financiación del transporte público masivo en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”.**

Respetado Presidente,

Atendiendo la designación de la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y en virtud de las facultades constitucionales y las establecidas en la Ley 5ª de 1992, me permito poner a consideración de los Honorables Representantes de la Comisión I de la Cámara de Representantes, el informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley Orgánica No. 159 de 2021 Cámara **“Por el cual se modifican aspectos presupuestales y de financiación del transporte público masivo en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”.**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NO. 159 DE 2021 CÁMARA “POR EL CUAL SE MODIFICAN ASPECTOS PRESUPUESTALES Y DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN EL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

En atención a la designación hecha por la por la Presidencia de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, me permito rendir **INFORME DE PONENCIA** para primer debate al Proyecto de Ley Orgánica No. 159 de 2021 Cámara **“Por el cual se modifican aspectos presupuestales y de financiación del transporte público masivo en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”***,*previas las siguientes consideraciones:

1. **TRÁMITE DEL PROYECTO**

El día 29 de julio de 2021 se radicó en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley Orgánica No. 159 de 2021 Cámara **“Por el cual se modifican aspectos presupuestales y de financiación del transporte público masivo en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”**, iniciativa de los Honorables Representantes José Jaime Uscátegui Pastrana, Enrique Cabrales Baquero, Juan Manuel Daza Iguarán, Carlos Eduardo Acosta Lozano y el suscrito, Gabriel Santos García.

Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara y conforme a lo señalado en el artículo 174 de la Ley 5ª de 1992, fui nombrado como ponente único para primer debate.

1. **OBJETO DEL PROYECTO**

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar el Decreto Ley 1421 de 1993 con el propósito de otorgar mecanismos de control y gobernanza para asegurar la transparencia en la ejecución de los recursos del sistema de transporte público masivo de Bogotá D.C. y mejorar sus condiciones de financiación.

1. **JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

**1. GOBIERNO CORPORATIVO DE TRANSMILENIO**

Con el objetivo de favorecer la eficiencia económica, la estabilidad financiera y el crecimiento económico sostenible, y sobretodo de crear un ambiente de confianza y transparencia, la OCDE ha señalado la importancia del gobierno corporativo, definiéndolo en los siguientes términos:

“El gobierno corporativo abarca toda una serie de relaciones entre el cuerpo directivo de una empresa, su Consejo, sus accionistas y otras partes relacionadas. El gobierno corporativo también proporciona una estructura para el establecimiento de objetivos por parte de la empresa, y determina los medios que pueden utilizarse para alcanzar dichos objetivos y para supervisar su cumplimiento.”

En el caso puntual Transmilenio son evidentes algunas deficiencias en esta materia, ya que: (i) La Junta Directiva y la Asamblea General de Accionistas de Transmilenio están conformadas por representantes de entidades públicas del Distrito, lo que puede comprometer la autonomía e independencia de las mismas para ejercer cualquier tipo de control, ya que es el Alcalde quien preside la junta y a la vez designa a dichos funcionarios; (ii) no hay mecanismos que garanticen la independencia de los miembros de la Junta Directiva, (iii) el Alcalde Mayor de la Ciudad nombra al Gerente General de la sociedad, lo que puede ocasionar un conflicto de interés e interferir en la gestión de este; y finalmente (iv) el Alcalde ejerce un control preponderante sobre la entidad, lo que podría significar un manejo político a un sistema que presta un servicio público.

Lo anterior ha tenido un impacto dramático en la ciudad y en parte del sistema de transporte masivo. Decisiones populistas, distantes de estudios técnicos, que interfieren con las necesidades del sistema y que incluso lo ponen en riesgo, resultan parte de la cotidianidad para los bogotanos.

**2. REDUCCIÓN DEL DÉFICIT EN OPERACIÓN DEL SITP**

El exalcalde Gustavo Petro, después de seis meses de haber empezado su administración, decretó una disminución en la tarifa de Transmilenio; 50 pesos del pasaje en hora pico (1700 pesos) y 350 pesos en hora valle (1.400). Esto sin estudios previos y sin conocer el impacto fiscal que esto traería al sistema. La Contraloría de Bogotá reveló en su informe del primer periodo de 2013, que la disminución de las tarifas del Transmilenio y del SITP, produjo un detrimento al patrimonio, porque los ingresos se redujeron en casi 47.000 millones de pesos, durante el periodo comprendido entre el 1 de diciembre de 2012 y el 28 de abril de 2013.

En marzo del 2011 la Contraloría advirtió sobre un posible detrimento patrimonial de Transmilenio por la séptima y nueve años después del primer intento de construcción del sistema por la séptima, tuvo que volver a advertir sobre el posible detrimento patrimonial por causa del retraso en la construcción de la obra. Y aunque a enero del presente año, la ciudad había invertido ya 287.957 millones en compra de predios para la realización del proyecto, en julio, la Alcaldesa Claudia López revocó la licitación para la construcción de Transmilenio por la carrera séptima mediante la firma de un acto administrativo.

Por último, recientemente la Alcaldesa Claudia López optó por no aumentar el pasaje de Transmilenio $100 pesos, a pesar de las recomendaciones de los expertos y del creciente déficit financiero del SITP, que en la pandemia pasó de $0,9 billones a $2,1 billones. Como ya muchos medios de comunicación lo han informado, esto coincide con la caída de sus índices de aprobación, lo que comprueba –una vez más– que la competencia que tiene el Alcalde Mayor para determinar la tarifa al usuario a menudo responde a los particulares intereses electorales del alcalde de turno y no a la sostenibilidad técnica y financiera del sistema, como corresponde.

Este proyecto incluye en su artículo 4 un mecanismo que obliga a la Alcaldesa, y obligará en el futuro a los demás alcaldes, a tomar responsabilidad de sus propias decisiones. Si es su decisión bajar las tarifas al usuario o no aumentarlas con base en criterios políticos, desobedeciendo los criterios técnicos de sostenibilidad del sistema, deberán apropiar en el presupuesto distrital las correspondientes partidas con el propósito de que el déficit del sistema no aumente. Esto fortalecerá a los entes gestores del sector del transporte masivo del Distrito Capital, pues evitará que los alcaldes desfinancien el sistema hacia el futuro.

1. **EVENTUALES CONFLICTOS DE INTERÉS**

De conformidad con los criterios definidos en el artículo 286 de la ley 5ª de 1992, se considera que se pueden suscitar conflictos de interés cuando quiera que el pariente del congresista, dentro de los grados de consanguinidad y afinidad contemplados en la ley, se encuentre vinculado como contratista, funcionario, accionista, beneficiario real o colaborador de los contratistas de los entes gestores del sector del transporte masivo del Distrito Capital, o contratista, funcionario o colaborador de la Alcaldía Mayor de Bogotá o de cualquiera de las entidades del sector transporte y movilidad del Distrito de Bogotá.

Lo anterior, sin perjuicio de otras causales de impedimento que puedan ser advertidas.

1. **PROPOSICIÓN**

Con fundamento en las razones aquí expuestas, proponemos de manera respetuosa a los honorables representantes de la Comisión Primera de la Cámara dar primer debate al Proyecto de Ley Orgánica No. 159 de 2021 Cámara **“Por el cual se modifican aspectos presupuestales y de financiación del transporte público masivo en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”.**

Cordialmente,

|  |  |
| --- | --- |
| **GABRIEL SANTOS GARCÍA**  Representante a la Cámara |  |

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE**

**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NO. 159 DE 2021 CÁMARA “POR EL CUAL SE MODIFICAN ASPECTOS PRESUPUESTALES Y DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN EL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.**

**El Congreso de Colombia**

**Decreta:**

**ARTÍCULO 1º. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto modificar el Decreto Ley 1421 de 1993 con el propósito de otorgar mecanismos de control y gobernanza para asegurar la transparencia en la ejecución de los recursos del sistema de transporte público masivo de Bogotá D.C. y mejorar sus condiciones de financiación.

**ARTÍCULO 2º.** Adiciónese un parágrafo al artículo 172º del Decreto 1421 de 1993, de la siguiente manera:

**Parágrafo1.** Las entidades descentralizadas del sector del transporte masivo del Distrito Capital obtendrán por lo menos cada dos años evaluaciones externas de su gobierno corporativo a la luz de los parámetros internacionalmente reconocidos sobre el buen gobierno de las empresas públicas.

Estas evaluaciones podrán ser hechas por sociedades calificadoras de riesgos u otras entidades idóneas, con base en criterios internacionalmente aceptados sobre buen gobierno en entidades públicas, se referirán tanto a las políticas de gobernanza que hayan sido adoptadas por la respectiva entidad como a la aplicación práctica del gobierno corporativo en las mismas, y serán publicadas de manera inmediata en la página web de la respectiva entidad.

Cada entidad descentralizada del sector transporte masivo del Distrito Capital deberá contar con una evaluación externa de gobierno corporativo dentro de los nueve meses siguientes a la fecha de expedición de la presente ley.

**ARTÍCULO 3º.** Agréguese un nuevo artículo al Decreto 1421 de 1993, del siguiente tenor:

**Artículo 56A. Composición de las juntas directivas de las entidades descentralizadas del sector transporte**. Sin perjuicio de lo establecido en los convenios de cofinanciación que estén vigentes, las juntas directivas o consejos directivos de las entidades descentralizadas del sector del transporte masivo del Distrito Capital estarán conformadas así: dos terceras partes de sus miembros serán designados libremente por el alcalde mayor y la otra tercera estará integrada por miembros independientes escogidos por reconocidas organizaciones sin ánimo de lucro científicas, gremiales o académicas afines a la ingeniería de transporte. Los miembros independientes mencionados en este artículo serán designados por periodos fijos de mínimo dos años, salvo que el respectivo miembro renuncie, no asista reiterada e injustificadamente, entre en conflicto de intereses o incurra en causal de mala conducta, en cuyo caso podrá ser reemplazado de manera inmediata.

Los miembros independientes de las juntas directivas o consejos directivos de estas entidades tendrán, además de las funciones ordinarias, las siguientes:

1. Evaluar anualmente el gobierno corporativo y la ejecución de recursos en la entidad correspondiente.
2. Evaluar anualmente el desempeño de los gerentes o directores de esas entidades.
3. Emitir opiniones respecto de cualquier decisión que pueda implicar un riesgo para los recursos relacionados con el SITP, Transmilenio, de Metro de Bogotá, o para la financiación de la implementación del SITP, Transmilenio, de Metro de Bogotá.
4. Proponer al Alcalde Mayor candidatos para gerentes o directores de las respectivas entidades cuando se presenten vacancias.
5. Recomendar la remoción de estos funcionarios cuando quiera que lo consideren conveniente.

La respectiva entidad publicará los informes con las correspondientes evaluaciones de manera inmediata para conocimiento de la ciudadanía.

**Parágrafo 1**. La junta directiva o el consejo directivo de cada ente gestor de transporte masivo contará con una secretaría técnica que podrá ser desempeñada por una persona natural o jurídica, cuya función será apoyar el funcionamiento del respectivo cuerpo, desde el punto de vista técnico, financiero y jurídico. Los miembros independientes de la respectiva junta directiva o consejo directivo propondrán a la correspondiente entidad una terna de candidatos para la secretaría técnica de la junta o consejo, que será elegido por mayoría absoluta de sus miembros.

El gerente general o director de la respectiva entidad estará obligado a (i) contratar la secretaría técnica de acuerdo con las instrucciones que para el efecto determine la correspondiente junta directiva, (ii) entregar a la secretaría técnica toda la información que esta requiera, en un plazo razonable, y (iii) garantizar el acceso de la secretaría y de sus funcionarios a las fuentes o archivos de donde dicha información haya sido extraída, y, en general, a las instalaciones de la entidad.

**ARTÍCULO 4º.** Modifíquese el artículo 172º del Decreto 1421 de 1993, el cual quedará así:

ARTÍCULO 172. Transporte masivo. El Gobierno distrital podrá celebrar el contrato o los contratos de concesión necesarios para dotar a la ciudad de un eficiente sistema de transporte masivo o de programas que conformen e integren dicho sistema.

En virtud de dichos contratos el concesionario se obliga por su cuenta y riesgo, a diseñar, construir, conservar y administrar por un plazo no mayor a treinta años el sistema o programa a que se refiere el inciso anterior, a cambio de las tarifas que perciba de los usuarios del servicio y de las demás compensaciones económicas que se convengan a favor o a cargo del Distrito, según el caso, y si a ello hubiere lugar.

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 y aprobado por las respectiva Junta Directiva, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para los sistemas de transporte masivo. Una vez el alcalde haya recibido la evaluación previa por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad solicitará concepto al CONFIS Distrital, quien deberá emitir visto bueno sobre la viabilidad de la tarifa propuesta de cara al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En el caso en el que se establezca una tarifa al usuario inferior a los estándares establecidos en la estructura tarifaria aprobada por el CONFIS Distrital, el Distrito deberá compensar anualmente la diferencia al respectivo patrimonio autónomo.

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.

**ARTÍCULO 5º. RÉGIMEN DE IMPLEMENTACIÓN.** El Concejo de Bogotá dispondrá de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta ley para implementar lo establecido en ella. En el caso de que se cumpla este plazo sin que dicha reglamentación se produzca, podrá hacerlo excepcionalmente el Alcalde Mayor.

**ARTÍCULO 6º. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

|  |
| --- |
| **GABRIEL SANTOS GARCÍA**  Representante a la Cámara |