

## Doctores

**JEZMI LIZETH BARRAZA**

Presidente Comisión Cuarta  
H. Cámara de Representantes

**PAULINO RIASCOS RIASCOS**

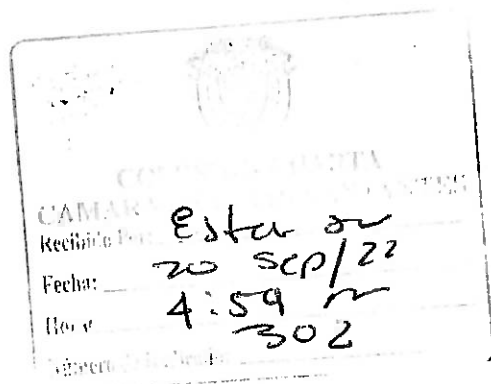
Presidente Comisión Cuarta  
H. Senado de la República

**KATHERINE MIRANDA PEÑA**

Presidente Comisión Tercera  
H. Cámara de Representantes

**GUSTAVO BOLÍVAR MORENO**

Presidente Comisión Tercera  
H. Senado de la República



## PROPOSICIÓN ADITIVA

Adiciónese al Proyecto de Ley No 088/2022 (Cámara) y 088/2022 (Senado) “*Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2023*”, un artículo nuevo, así:

**ARTÍCULO NUEVO. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO.** Durante el año 2023, la Nación, en conjunto con las entidades territoriales, establecerán esquemas de cofinanciación del déficit de los sistemas integrados de transporte masivo.

El monto mínimo a cofinanciar por parte del Gobierno nacional será del cincuenta por ciento (50%) del déficit de cada sistema para las vigencias 2022 y 2023. Este monto deberá ser certificado por cada ente gestor de los sistemas de transporte masivo y verificado por el Ministerio de Transporte. Este porcentaje podrá ser superior de acuerdo con la programación del Marco de Gasto de Mediano Plazo y el cumplimiento de las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Los recursos serán girados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al ente gestor de cada sistema de transporte masivo con cargo al Presupuesto General de la Nación.

El aporte del Gobierno Nacional a esta cofinanciación no será inferior a 3 billones de pesos de acuerdo con las asignaciones establecidas en la presente ley.

En todo caso, el déficit deberá ser calculado de acuerdo con la metodología que determine el Ministerio de Transporte para este propósito. Para el cálculo del déficit no

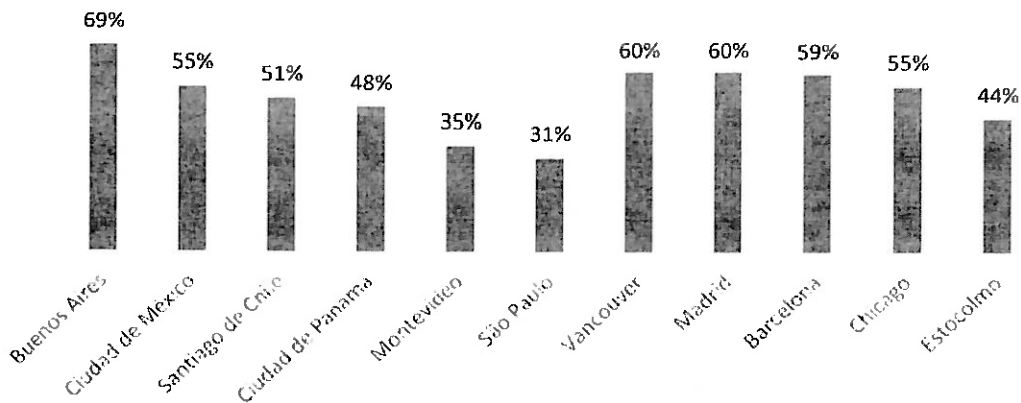
se tendrán en cuenta los aportes o transferencias ya realizados por las entidades territoriales, ni las fuentes de ingresos producto de desembolsos obtenidos por la contratación de créditos con el fin de aliviar la caja y lograr la continuidad en la prestación del servicio.

JUSTIFICACIÓN

Desde su implementación, los sistemas de transporte han sido significativamente deficitarios con excepción de TransMilenio en Bogotá, que desde el año 2000 hasta la inclusión de su componente zonal en 2012 fue autosostenible.

El déficit financiero del transporte urbano no es una condición excepcional de las ciudades colombianas, sino la regla general en las ciudades del mundo. Por ello, los gobiernos subvencionan la operación como se aquí muestran algunos casos:

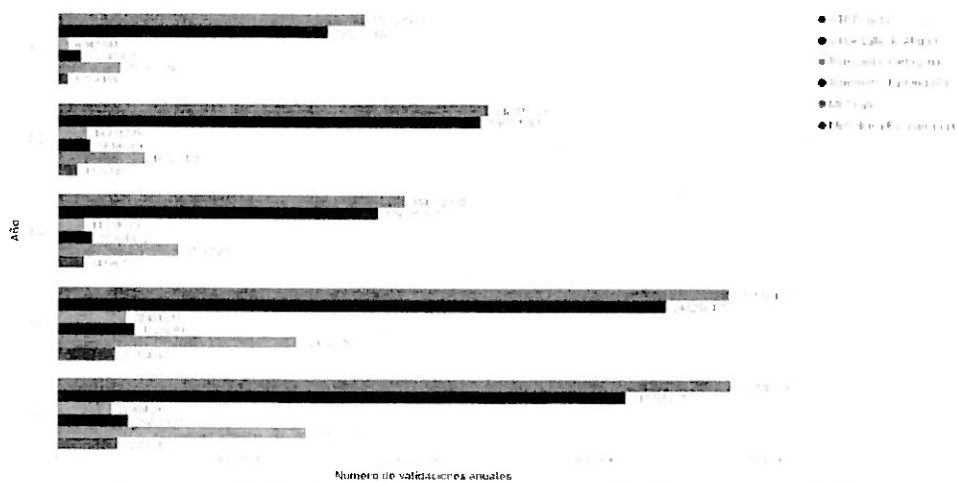
GRÁFICA 1. PORCENTAJE DE COSTOS DE OPERACIÓN SUBVENCIONADOS



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo, 2020

En los años 2018 y 2019, el déficit de los principales sistemas de transporte público en Colombia alcanzó la cifra de 1.3 y 2.8 billones de pesos respectivamente. Sin embargo, con la pandemia originada por el COVID 19, la condición deficitaria se agravó por las restricciones a la movilidad, la reducción en el número de pasajeros transportados y la garantía de la máxima disponibilidad de flota para asegurar las medidas de distanciamiento decretadas por el Gobierno nacional. En la siguiente gráfica, se puede observar la disminución efectiva de validaciones que significan menores ingresos:

GRÁFICA 2. VALIDACIONES ANUALES DE LOS SITM EN COLOMBIA 2018-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por TransMilenio, Metro de Medellín, Metrocali, Metrolínea, Transcaribe y Transmetro. El dato 2022 corresponde hasta junio

A pesar de la exitosa reactivación económica del país, las proyecciones de ingresos y validaciones de los Sistemas no suponen una recuperación total de la demanda para los próximos años, dado que, fenómenos como el trabajo en casa y la migración de usuarios a modos de transporte insostenibles como la motocicleta son una realidad. Las proyecciones del déficit financiero previstas por los entes gestores del país se resumen en lasiguiente tabla<sup>1</sup>:

TABLA 1. DÉFICIT REAL Y PROYECTADO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 2018-2026

Año	SITP Bogotá	SITVA Valle de Aburrá	MIO Cali*	Metrolínea Bucaramanga	Transcaribe Cartagena**	Transmetro Barranquilla***	Total
2018	-\$ 574.862	-\$ 402.647	-\$ 19.451	-\$ 4.695	-\$ 1.637	-\$ 21.186	-\$ 1.024.478
2019	-\$ 892.295	-\$ 286.537	-\$ 146.365	-\$ 3.095	-\$ 23.301	-\$ 20.876	-\$ 1.372.470
2020	-\$ 2.107.072	-\$ 378.285	-\$ 222.300	-\$ 17.958	-\$ 40.664	-\$ 43.294	-\$ 2.809.573
2021	-\$ 2.316.975	-\$ 304.853	-\$ 146.178	-\$ 16.040	-\$ 49.922	-\$ 30.333	-\$ 2.864.302
2022 pry	-\$ 2.499.371	-\$ 281.478	-\$ 81.849	-\$ 7.150	-\$ 13.750	-\$ 16.610	-\$ 2.900.208
2023 pry	-\$ 3.174.464	-\$ 267.718	-\$ 159.796	-\$ 12.462		-\$ 14.910	-\$ 3.629.350
2024 pry	-\$ 3.519.264	-\$ 233.798	-\$ 138.654	-\$ 8.761		-\$ 14.027	-\$ 3.914.504
2025 pry	-\$ 3.631.595	-\$ 247.766	-\$ 136.809	-\$ 65.543		-\$ 12.087	-\$ 4.093.800
2026 pry	-\$ 4.350.933	-\$ 306.472	-\$ 138.431	-\$ 57.388			-\$ 4.853.224
Total	-\$ 18.715.898	-\$ 2.403.082	-\$ 1.051.402	-\$ 135.705	-\$ 129.275	-\$ 173.323	

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por TransMilenio, Metro de Medellín, Metrocali, Metrolínea, Transcaribe y Transmetro. Déficit 2022-2026 según proyecciones. En pesos corrientes. <sup>1</sup>

Resaltamos que **entre 2019 y 2020 se duplicó el déficit agregado** de los sistemas referenciados. **Esta situación** generó una grave presión sobre las finanzas territoriales que, de no recibir apoyo financiero por parte del Gobierno nacional, **pone en riesgo la prestación del servicio público esencial de transporte y otros servicios sociales**

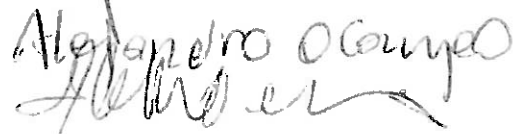

<sup>1\*</sup> El déficit de 2022 del MIO corresponde al registrado a junio de 2022. Sin información de proyección 2022.  
<sup>\*\*</sup> El déficit de 2022 de Transcaribe corresponde al registrado a junio de 2022. Sin información de proyecciones 2022-2026  
<sup>\*\*\*</sup> El déficit de 2022 de Transmetro corresponde al registrado a junio de 2022. Sin información de proyección 2022. Los contratos de concesión terminan en 2025.

a la comunidad.


Por lo anterior, se requiere el apoyo financiero del Gobierno nacional para lograr la sostenibilidad de los sistemas de transporte público masivo en las vigencias 2022 y 2023 y garantizar la prestación del servicio público de transporte a la población más vulnerable.

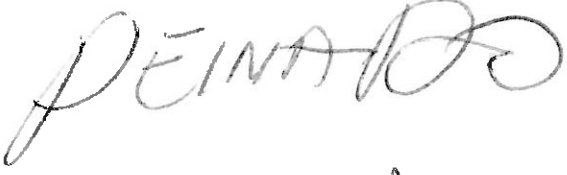
  
**LEONARDO GALLEGO ARROYAVE**  
Representante a la Cámara

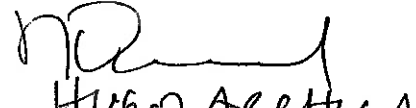
  
**ANIBAL GUSTAVO HOYOS**  
Representante a la Cámara

  
Alejandro Ocampo  
  
Kevin Bermudez  
Amorosos


  
Gilma Diaz

  
Mondero

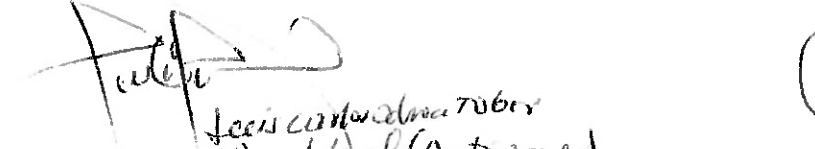
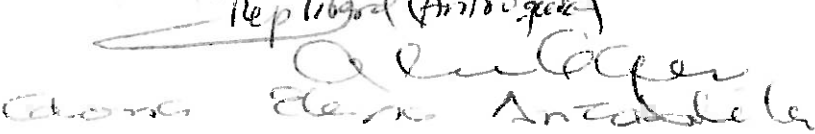
  
PEINADO

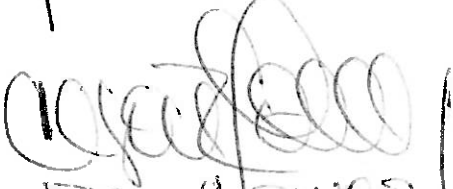
  
Hugo Acethun  
CASANAVE

  
A. E. M.

  
Germán Rojas Anís.  
Rep. Liberal - Arauca

  
F. H. J.

  
Jesús Carlos Rodríguez  
Rep. Liberal (Antioquia)  
  
Carlos Elías Antandile

  
Rep. Liberal