CONTENIDO

16. FINANZAS PÚBLICAS 16-1

16.1 ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL DISTRITO 16-2

16.2 ESTABLECIMIENTOS Y EMPRESAS PÚBLICOS 16-11

16.2.1 Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) 16-12

16.2.2 Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) - Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT) 16-15

16.2.3 Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. 16-19

16.3 FINANZAS CONSOLIDADAS DEL SECTOR DE LA MOVILIDAD 16-23

16.4 PROYECCIÓN DE RECURSOS DE INVERSIÓN EN SECTOR DE MOVILIDAD 16-25

16.5 COSTO Y FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS 16-32

16.6 CONCLUSIONES Y PROPUESTA PARA OBTENER NUEVOS RECURSOS DE INVERSIÓN 16-51

16.6.1 Cobro por Externalidades 16-52

16.6.2 Sobretasas y Compensaciones al Distrito 16-54

16.6.3 Incentivos y descuentos 16-55

16.6.4 Participación de la Nación y otros Entes Territoriales 16-56

16.6.5 Participación Privada 16-56

16.6.6 Certificados de Reducción de Emisiones 16-57

16.6.7 La Estrategia hacia el Transporte Público 16-58

16.6.8 Estimación de Recursos Adicionales 16-62

LISTA DE TABLAS

Tabla 16-1 Composición del Presupuesto General del Distrito 2005 16-2

Tabla 16-2 Evolución de Ingresos de Administración Central del Distrito Capital .. 16-3

Tabla 16-3 Composición del Presupuesto de Administración Central del Distrito Capital - 2005 16-4

Tabla 16-4 Composición de Ingresos Tributarios de la Administración Central del Distrito Capital 2000-2004 16-4

Tabla 16-5 Composición de Ingresos No Tributarios de Administración Central del Distrito Capital 2000-2004 (%) 16-5

Tabla 16-6 Origen de Recursos de Inversión de Administración Central del Distrito Capital – 2005 (Millones de pesos) 16-6

Tabla 16-7 Indicadores de Endeudamiento de Administración Central del Distrito Capital (Millones de pesos de 2005) 16-7

Tabla 16-8 Evolución Histórica del Ejecutado de Sobretasa a la Gasolina 16-9

Tabla 16-9 Tasa de Crecimiento de Índices de Precios de Gasolina (IPG) e Índice de Precios al Consumidor (IPC) 16-10

Tabla 16-10 Ejecutado de Sobretasa a la Gasolina Deflactado por el IPG 16-10

Tabla 16-11 Presupuesto de Ingresos del IDU 2004-2005 (Millones de Pesos) .. 16-12

Tabla 16-12 Distribución Ingresos Corrientes del IDU 2005 16-13

Tabla 16-13 Presupuesto de Ingresos del IDU 2004-2005 (Millones de Pesos) .. 16-14

Tabla 16-14 Distribución de Recursos de Valorización 2006-2015 (Millones de Pesos de Junio de 2005) 16-15

Tabla 16-15 Presupuesto de Ingresos del FONDATT 2004-2005 (Millones de Pesos) 16-16

Tabla 16-16 Recaudos por Concepto de Multas y Derechos (Millones de Pesos Corrientes) 16-17

Tabla 16-17 Distribución Ingresos Corrientes del FONDATT 2005..... 16-18

Tabla 16-18 Presupuesto de Gastos del FONDATT 2004-2005 (Millones de Pesos) 16-19

Tabla 16-19 Presupuesto de Ingresos de TRANSMILENIO 2004-2005 (Millones de Pesos)..... 16-20

Tabla 16-20 Presupuesto de Gastos de TRANSMILENIO 2004-2005 (Millones de Pesos)..... 16-20

Tabla 16-21 Vigencias Comprometidas (Millones de Dólares Constantes del año 2000)..... 16-21

Tabla 16-22 Transferencias de Nación y Distrito a TRANSMILENIO (Millones de Dólares de 2000)..... 16-22

Tabla 16-23 Transferencias Esperadas de Nación a TRANSMILENIO (Millones de Dólares de 2000)..... 16-22

Tabla 16-24 Transferencias Anuales estimadas de Nación a TRANSMILENIO... 16-22

Tabla 16-25 Gasto Total Sectorial del Distrito Capital (Millones de Pesos) 16-24

Tabla 16-26 Financiamiento de Inversión en Sector de Movilidad (%)..... 16-25

Tabla 16-27 Principales Fuentes de Recursos y Áreas de Inversión 16-26

Tabla 16-28 Proyecciones de Recursos Totales de Inversión por Fuentes y Entidades (Millones de Pesos de 2005)..... 16-29

Tabla 16-29 Proyección de Recursos Totales de Inversión por Área (Millones de Pesos de 2005)..... 16-30

Tabla 16-30 Proyección de Recursos Disponibles para financiar el Plan (Millones de Pesos de 2005)..... 16-31

Tabla 16-31 Costo de Proyectos Propuestos (Millones de Pesos de 2005)..... 16-36

Tabla 16-32 Resumen de los Costos por Entidad y Fuente de Financiación (Millones de Pesos de 2005)..... 16-49

Tabla 16-33 Déficit (-)/Superávit (+) de Recursos Públicos de Inversión (Millones de Pesos de 2005) [1)] 16-50

Tabla 16-34 Resultados del Ejercicio Financiero para Eliminar la Sobreoferta (Pesos de 2005) 16-61

Tabla 16-35 Nuevos Cobros por Externalidades (Pesos de 2005) 16-62

Tabla 16-36 Proyección de Recursos Adicionales para Inversión en el Sector de Movilidad (Millones de Pesos de 2005) 16-63

16. FINANZAS PÚBLICAS

El propósito de este capítulo es analizar la estructura y composición de las finanzas del Distrito con el fin de identificar el origen de los recursos para inversión en el sistema de movilidad de la ciudad.

Para ello, se considerarán los ingresos y gastos de la administración central distrital y de las tres entidades públicas relacionadas directamente con el sector de la movilidad como son:

- El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)
- La Secretaría de Tránsito y Transportes (STT) - Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT)
- TRANSMILENIO S.A.

El presupuesto de ingresos de la administración distrital se agrupa en los siguientes grandes conceptos:

- Ingresos corrientes que comprenden los recursos que de forma permanente recibe la Administración y se clasifican en tributarios (i.e predial unificado, industria y comercio, sobretasa a la gasolina, vehículos automotores, etc.) y no tributarios (i.e. contribuciones, rentas, plusvalía, sobretasa al ACPM, etc.). A su vez éstos pueden ser de libre destinación (impuesto de industria y comercio por ejemplo) o con destinación específica (sobretasa a la gasolina y ACPM por ejemplo). Estos recursos son administrados por la Secretaría de Hacienda Distrital que, a su vez, forma parte de la administración central; se destinan a pagar el funcionamiento de las entidades del Distrito, el servicio de deuda e inversión de la ciudad.
- Las transferencias que son los recursos que una entidad le gira a otra. Las principales transferencias y participaciones que recibe el distrito son: de la nación a través del sistema general de participaciones-SGP (participación en ingresos de la nación, fondo nacional de regalías, convenios, etc.), transferencias de entidades distritales, transferencias departamentales, transferencias de fondos especiales.
- Recursos de capital son los que recibe transitoriamente la administración. Los principales recursos de capital son: el crédito, las utilidades de las empresas y

los rendimientos financieros del portafolio distrital. Se recurre al crédito cuando los ingresos corrientes son insuficientes frente a los requerimientos y necesidades de gasto y su monto varía cada año dependiendo de la política de la administración.

Por su parte los gastos se agrupan en tres grandes rubros:

- Funcionamiento (servicios personales, gastos generales y transferencias).
- Inversión (educación, salud, infraestructura vial, agua potable y saneamiento básico, recreación, cultura y deporte y otros)
- Servicio de la deuda (amortizaciones e intereses)

El presupuesto general del Distrito Capital consolidado comprende: la administración central, la contraloría, los establecimientos públicos y fondos, la universidad distrital Francisco José de Caldas, las empresas industriales y comerciales y las empresas sociales del estado. En la Tabla 16-1 se observa la composición del presupuesto para el año 2005, destacándose la participación de la administración central con el 50.1% del presupuesto general, seguida de las empresas industriales y los establecimientos públicos con el 25.5% y el 18.2% respectivamente.

Tabla 16-1 Composición del Presupuesto General del Distrito 2005

Concepto	Millones de pesos	Porcentaje
Contraloría	56,069	0.51
Administración Central	5,495,025	50.13
Establecimientos públicos y fondos	1,992,705	18.18
Universidad Distrital	140,102	1.28
Empresas Industriales y comerciales	2,794,291	25.49
Empresas Sociales	483,304	4.41
Total general	10,961,496	100.00

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: página de Internet www.shd.gov.co.

Para efectos de este estudio, el análisis se concentrará en las finanzas de la administración central y los establecimientos públicos y fondos, que son los dos niveles del Distrito Capital relacionados con las inversiones en el sector de la movilidad.

16.1 ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL DISTRITO

La administración central comprende la alcaldía, las secretarías, los departamentos administrativos, el concejo y la personería. De acuerdo con la Tabla 16-2, el

presupuesto anual de ingresos de la administración central ha venido creciendo sistemáticamente en pesos constantes a partir del año 2001 y es así como el presupuesto del año 2005 en precios constantes es un 41% superior al registrado en 2001. De otra parte, no se observa una tendencia definida en el comportamiento de la composición de los ingresos pues aunque los ingresos corrientes (tributarios y no tributarios) venían ganando participación frente a una caída significativa en los ingresos de capital, esta tendencia se revierte en el último año.

De acuerdo con la Tabla 16-3, el presupuesto de la administración central para el año 2005 asciende a $5.5 billones de pesos los cuales provienen mayoritariamente de los ingresos tributarios los cuales representan un 45% de los ingresos totales. Por su parte, en la Tabla 16-4 se presenta la composición de los ingresos tributarios entre los que se cuentan en orden de importancia según cifras de 2004: el impuesto de industria y comercio, avisos y tableros (47%), el impuesto predial unificado (22%), la sobretasa a la gasolina (10.4%), impuesto al consumo de cerveza (8%) y a los vehículos automotores (6%). Los recursos de capital representan 29.3% de los ingresos totales, de los cuales 8.3 puntos porcentuales corresponden a recursos de crédito.

Tabla 16-2 Evolución de Ingresos de Administración Central del Distrito Capital

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Millones de Pesos constates de 1998						
Totales Corrientes	1,126,378	1,096,455	1,193,609	1,450,305	1,596,105	1,568,827
Tributarios	1,072,715	1,053,339	1,146,280	1,400,135	1,538,912	1,520,202
No Tributarios	53,663	43,117	47,329	50,170	57,192	48,625
Transferencias	622,350	719,550	746,961	822,309	811,835	815,212
Recursos de Capital	972,773	584,504	613,688	507,820	465,626	988,756
Ingresos Totales	2,721,501	2,400,510	2,554,258	2,780,434	2,873,566	3,372,795
Tasa de crecimiento		-11.8%	6.4%	8.9%	3.3%	17.4%
Participación Porcentual (%)						
Totales Corrientes	41.4	45.7	46.7	52.2	55.5	46.5
Tributarios	39.4	43.9	44.9	50.4	53.6	45.1
No Tributarios	2.0	1.8	1.9	1.8	2.0	1.4
Transferencias	22.9	30.0	29.2	29.6	28.3	24.2
Recursos de Capital	35.7	24.3	24.0	18.3	16.2	29.3

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: página de Internet www.shd.gov.co.

Tabla 16-3 Composición del Presupuesto de Administración Central del Distrito Capital - 2005

Concepto	Millones de pesos Corrientes	Participación (%)
INGRESOS	5,495,025	100.0
Ingresos Corrientes	2,555,964	46.5
Tributarios	2,476,743	45.1
No tributarios	79,221	1.4
Transferencias	1,328,160	24.2
Recursos de capital	1,610,901	29.3
Crédito	457,547	8.3
GASTOS	5,495,025	100.0
Funcionamiento	902,708	16.4
Servicio de la deuda	701,571	12.8
Intereses	306,780	5.6
Inversión	3,890,746	70.8
Directa	1,964,987	35.8
Transferencias para inversión	1,890,418	34.4

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: página de Internet www.shd.gov.co.

Tabla 16-4 Composición de Ingresos Tributarios de la Administración Central del Distrito Capital 2000-2004

CONCEPTO	2000	2001	2002	2003	2004
Millones de pesos constantes de 1998					
INGRESOS	**2,721,501**	**2,400,510**	**2,554,258**	**2,780,434**	**2,873,566**
INGRESOS CORRIENTES	**1,126,378**	**1,096,455**	**1,193,609**	**1,450,305**	**1,596,105**
TRIBUTARIOS	**1,072,715**	**1,053,339**	**1,146,280**	**1,400,135**	**1,538,912**
Predial Unificado	288,051	272,432	306,560	320,113	348,896
Industria y Comercio, Avisos y Tableros	444,750	452,593	506,516	690,425	762,912
Azar y Espectáculos	4,639	3,965	5,378	3,832	1,585
Vehículos Automotores	68,059	61,972	56,956	77,662	96,456
Delineación Urbana	4,924	5,178	9,418	16,702	21,254
Cigarrillos Extranjeros	8,720	13,743	15,322	14,143	12,704
Consumo de Cerveza	120,142	107,657	117,450	120,790	122,837
Sobretasa a la Gasolina	129,902	135,748	127,029	148,430	166,177
Otros Ingresos Tributarios	3,526	50	1,652	8,037	6,091
NO TRIBUTARIOS	**53,663**	**43,117**	**47,329**	**50,170**	**57,192**
Participación Porcentual (%)					
INGRESOS CORRIENTES	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**
TRIBUTARIOS	**95.2**	**96.1**	**96.0**	**96.5**	**96.4**
Predial Unificado	25.6	24.8	25.7	22.1	21.9
Industria y Comercio, Avisos y Tableros	39.5	41.3	42.4	47.6	47.8

CONCEPTO	2000	2001	2002	2003	2004
Azar y Espectáculos	0.4	0.4	0.5	0.3	0.1
Vehículos Automotores	6.0	5.7	4.8	5.4	6.0
Delineación Urbana	0.4	0.5	0.8	1.2	1.3
Cigarrillos Extranjeros	0.8	1.3	1.3	1.0	0.8
Consumo de Cerveza	10.7	9.8	9.8	8.3	7.7
Sobretasa a la Gasolina 1/	11.5	12.4	10.6	10.2	10.4
Otros Ingresos Tributarios 2/	0.3	0.0	0.1	0.6	0.4
NO TRIBUTARIOS	**4.8**	**3.9**	**4.0**	**3.5**	**3.6**

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: página de Internet www.shd.gov.co.

Con respecto a los ingresos no tributarios, éstos tienen una participación pequeña de los ingresos corrientes (en promedio 4%), siendo las participaciones las más importantes al tener un peso promedio del 70% durante 2000-2004. Dentro de este rubro se destacan los recursos provenientes del registro, la sobretasa al ACPM y las rentas del consumo de cigarrillos (Tabla 16-5).

Debe anotarse que la plusvalía solo empezó a aplicarse a partir de 2004 y por lo tanto representa una fracción muy pequeña de los ingresos totales; sin embargo, en el futuro puede convertirse en una fuente importante de recursos públicos. La participación del Distrito en plusvalía se origina por efecto del cambio en la clasificación del suelo, por cambio en la asignación del área de actividad con usos más rentables o por la asignación de una mayor edificabilidad. En este sentido, la plusvalía se genera a través de la repartición de cargas y beneficios y está asociada con la gestión del suelo que se realiza en áreas de influencia directa a los proyectos. Para el caso de los proyectos de infraestructura para la movilidad, éstos deben ir asociados con una gestión del suelo, la cual a su vez debe generar recursos públicos que servirán para invertir en el mismo sector de la movilidad.

Tabla 16-5 Composición de Ingresos No Tributarios de Administración Central del Distrito Capital 2000-2004 (%)

CONCEPTO	2000	2001	2002	2003	2004
Contribuciones	4.6	-	-	-	-
Rentas y contribuciones	4.6	0.0	0.0	0.0	0.0
Participaciones	58.0	69.7	70.1	73.0	74.8
Registro	33.3	42.1	41.1	42.5	41.9
Impuesto Global a la Gasolina y al ACPM	3.7	0.7	-	-	-
Consumo de Cigarrillos Nacionales	9.1	11.2	12.2	11.4	10.5
Transporte de Gas	-	-	0.3	0.2	0.1
Explotación de Canteras	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2
Plusvalía	-	-	-	-	1.4

CONCEPTO	2000	2001	2002	2003	2004
Sobretasa al ACPM	11.2	14.8	14.6	15.5	16.7
Vehículos Automotores	0.5	0.7	1.7	1.0	1.8
IVA Cedido de Licores – IDRD	-	-	-	1.5	1.6
IVA al Servicio de Telefonía Móvil (IDRD-DCT)	-	-	-	0.9	0.7
Derechos de Tránsito	11.2	8.4	15.9	12.6	11.8
Otros	26.2	22.0	14.0	14.4	13.4
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: página de Internet www.shd.gov.co.

Por su parte, los gastos de la administración se destinan prioritariamente a inversión la cual representa hoy en día el 70.8% de los gastos totales; el gasto de funcionamiento asciende a 16.4% y el servicio de la deuda a 12.8%. A su vez, de acuerdo con la Tabla 16-6, para 2005 el presupuesto de inversión se reparte equitativamente entre inversión directa de la administración central y transferencias para inversión a entidades públicas, de los cuales hacen parte el IDU, FONDATT y TRANSMILENIO. Conviene anotar que de la inversión que se realiza a través de recursos de la administración central, el 34% proviene de transferencias de la nación mediante el sistema general de participación (i.e. situado fiscal), el fondo nacional de regalías (i.e. río Bogotá) y fondos de cofinanciación (i.e. Transmilenio).

Tabla 16-6 Origen de Recursos de Inversión de Administración Central del Distrito Capital – 2005 (Millones de pesos)

Concepto	Recursos Distrito	Recursos Nación	Total
Inversión Total	2,539,113	1,316,292	3,855,405
Directa	1,014,148	950,839	1,964,987
Transferencias	1,524,965	365,453	1,890,418
Empresas Públicas	964,724	331,275	1,295,999
Otras	560,241	34,178	594,419

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: página de Internet www.shd.gov.co.

Con respecto a los indicadores de endeudamiento de la administración central, se calculan los indicadores de solvencia o capacidad de pago (intereses/ ahorro operacional) y sostenibilidad (saldo de la deuda/ingresos corrientes) y se establecen tres instancias de endeudamiento:[1] moderado o semáforo verde cuando la solvencia es menor o igual al 40%, en cuyo caso la entidad puede contratar nueva deuda sin autorización del Ministerio de Hacienda; intermedio o semáforo amarillo cuando la solvencia es superior al 40% e inferior al 60% en cuyo caso la entidad requiere

[1] De acuerdo con definiciones de la Ley 358 de 1997, Artículos 1 y 6.

autorización para realizar operaciones de crédito; crítico o semáforo en rojo cuando la solvencia supera el 60% o la sostenibilidad supera el 80% en cuyo caso la entidad deberá solicitar autorización al Ministerio de Hacienda, suscribir un plan de desempeño y someterse a plazos previamente estipulados. Como se observa en la Tabla 16-7, los indicadores del Distrito han mejorado significativamente y se han mantenido muy por debajo de los límites del semáforo verde, indicando la viabilidad financiera de acceder a recursos de crédito.

Tabla 16-7 Indicadores de Endeudamiento de Administración Central del Distrito Capital (Millones de pesos de 2005)

	A 31 Dic 2001	A 31 Dic 2002	A 31 Dic 2003	A 31 Dic 2004	A 31 Jul 2005
Intereses	157,944	171,079	162,578	200,914	228,535
Ahorro Operacional corregido	923,831	726,134	1,351,378	2,015,729	2,282,270
Saldo Deuda (Incluye operaciones de cobertura)	1,774,004	1,865,779	1,833,377	1,669,498	1,877,444
Ingresos Corrientes corregido	2,382,698	2,460,254	2,888,638	3,720,031	3,970,160
Indicadores de la deuda (Porcentaje)					
Solvencia: Intereses / Ahorro Operacional	17.1%	23.6%	12.0%	10.0%	10.0%
Sostenibilidad: Saldo Deuda / Ingresos Corrientes	74.5%	75.8%	63.5%	44.9%	47.3%

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Para efectos de identificar recursos destinados al sector de la movilidad a partir de los impuestos y contribuciones que hacen parte del presupuesto de la administración central del distrito, se destacan:

- La sobretasa a la gasolina, la cual es un tributo con destinación específica y se destina en su totalidad al sector de movilidad: "*la destinación será la financiación de los estudios, diseños y obras que se requieran para organizar y mejorar la red vial y el servicio de transporte colectivo de pasajeros que se preste por cualquier medio o sistema*". Este impuesto se conforma como un porcentaje sobre el valor de la venta y actualmente la tarifa de la sobretasa es del 25%.[2] Estos recursos son transferidos por la administración a TRANSMILENIO y al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) quienes se encargan de ejecutarlos de acuerdo con la distribución establecida por el

[2] De acuerdo con la Ley 788 de 2002, a partir del primero de enero de 2003 las tarifas de la sobretasa a la gasolina serán las siguientes: Tarifa Municipal y Distrital: 18.5%; tarifa Departamental: 6.5% y tarifa para el Distrito Capital: 25%.

Concejo Distrital por solicitud de la administración distrital, la cual actualmente es la siguiente:

- 50% para inversión en el sistema integrado de transporte masivo
- 20% ampliación y mantenimiento de la malla vial
- 30% accesos a barrios y pavimentos locales

- Aunque el impuesto a vehículos automotores es de libre destinación, éste se recauda junto con los derechos de semaforización que ascienden a $25,000 pesos por vehículo a valores de 2005 y son transferidos a la Secretaría de Tránsito (STT) - Fondo de Educación y Prevención Vial (FONDATT) para ser invertidos en el componente de semaforización.
- La sobretasa al ACPM, la cual esta clasificada como un ingreso no tributario y el 100% del recaudo tiene destinación específica al sector de la movilidad y se distribuye en 50% para el mantenimiento de la red vial nacional y 50% para el mantenimiento de la red vial distrital, siendo el IDU el ejecutor de estos recursos.
- Las transferencias del Distrito que provienen de diversas fuentes tributarias y no tributarias y de recursos de crédito. Estos últimos tienen una destinación específica, por ejemplo aquellos provenientes de la Corporación Andina de Fomento ó Banco Mundial. Adicionalmente, pueden darse transferencias provenientes de la descapitalización de empresas (i.e. Empresa de Energía) y cuya destinación es únicamente para inversión directa.

Por último, conviene anotar que la Secretaría de Tránsito y Transporte y la Secretaría de Obras Públicas hacen parte de la administración central del distrito al igual que sus respectivos presupuestos, los cuales solo se destinan exclusivamente a funcionamiento. Entre tanto, la inversión se canaliza a través de TRANSMILENIO, el IDU y FONDATT, cuyas finanzas se analizan en la siguiente sección.

Antes de terminar esta sección, es conveniente destacar la importancia que ha jugado la sobretasa a la gasolina como fuente de recursos para financiar el sector de movilidad. Sin embargo, como se observa en la Tabla 16-8, el crecimiento del recaudo en pesos constantes (deflactado por el IPC) empezó a disminuir a partir de 1999 hasta registrar una caída de los ingresos por este concepto en el año 2002 (tasa de crecimiento negativa de -6.4%). Posteriormente, en el año 2003 se registra una recuperación, ocasionada por el incremento en la tarifa la cual pasó de 20% a 25%, tarifa que se encuentra en su tope máximo y difícilmente podrá seguir incrementándose en el futuro.

El comportamiento del recaudo está afectado por diversos factores o variables.[3] En primer lugar, el recaudo depende del precio de los combustibles, los cuales a partir de 1998 han venido creciendo mucho más rápidamente que el índice general de precios al consumidor (IPC) como se observa en la Tabla 16-9. Por lo tanto, para poder eliminar el efecto precio sobre los recaudos y determinar en forma aislada el efecto consumo, éstos se deflactaron por el índice de precios de la gasolina corriente (IPG) y los resultados se presentan en la Tabla 16-10. De acuerdo con las cifras obtenidas, los ingresos por concepto de la sobretasa a la gasolina registran una caída sistemática a partir de 1999, con excepción del año 2003 cuando se presenta un incremento de 4.7% En otras palabras, estos resultados permiten concluir que el consumo de gasolina ha venido cayendo y los recursos por concepto de sobretasa han crecido por efecto de incrementos en la tarifa y/o los precios.

Tabla 16-8 Evolución Histórica del Ejecutado de Sobretasa a la Gasolina

Año	Millones Pesos Corrientes	Millones Pesos de 1998[1)]	Tasa de Crecimiento
1994	822	1,641	-
1995	1,697	2,836	72.8%
1996	50,727	69,669	2356.9%
1997	68,009	79,368	13.9%
1998	106,090	106,090	33.7%
1999	131,896	120,751	13.8%
2000	154,311	129,902	7.6%
2001	173,581	135,748	4.5%
2002	173,788	127,029	-6.4%
2003	216,248	148,430	16.8%
2004	255,415	166,177	12.0%

1) Deflactado por el IPC base 1998=100

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

[3] Como es bien sabido el consumo de combustibles depende de un gran número de variables: precios de gasolina y demás combustibles, tipo de vehículo, nivel de actividad económica, elasticidad de la demanda, tarifas de transporte público y tarifas de parqueadero, etc. Por lo tanto, en esta sección no se pretende realizar un análisis económico sobre esta problemática, sino llamar la atención sobre el crecimiento de los recaudos por concepto de la sobretasa el cual depende cada vez más del incremento en precios, lo cual a su vez puede conllevar una reducción en el consumo, dependiendo de la elasticidad precio e ingresos, anulando parcial o totalmente el incremento en los recaudos por sobretasa.

Tabla 16-9 Tasa de Crecimiento de Índices de Precios de Gasolina (IPG) e Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Año	Precio gasolina	IPC
1994	17.2%	22.8%
1995	12.9%	20.9%
1996	18.9%	20.8%
1997	15.7%	18.5%
1998	27.8%	18.7%
1999	39.3%	10.9%
2000	43.4%	9.2%
2001	17.5%	8.0%
2002	5.2%	6.3%
2003	18.9%	7.1%
2004	18.8%	5.5%

Fuente: Elaboración propia a partir de información de precios de gasolina del Ministerio de Minas y energía y DANE, Índice de precios al Consumidor IPC.

Para explicar el comportamiento de los ingresos entre 2003 y 2004, y más específicamente el incremento del año 2003, es necesario considerar el nivel de la tarifa de la sobretasa a la gasolina, el cual corresponde al segundo factor explicativo del comportamiento del recaudo. Desde 1997 se venía aplicando una tarifa del 20% la cual fue incrementada a 25% en el año 2003 y ésta es la razón por la cual los ingresos en dicho año registran un crecimiento importante y se quiebra la tendencia que venía presentándose desde 1999. Sin embargo, a partir de 2004 los ingresos corregidos por el efecto precio caen ligeramente y es de esperar que dicha tendencia se mantenga, dadas las limitaciones para incrementar la tarifa.

Tabla 16-10 Ejecutado de Sobretasa a la Gasolina Deflactado por el IPG

Año	Millones de pesos de 1998	Tasa de Crecimiento
1994	1,632	-
1995	2,983	82.8%
1996	75,008	2414.1%
1997	86,914	15.9%
1998	106,090	22.1%
1999	94,708	-10.7%
2000	77,264	-18.4%
2001	73,995	-4.2%
2002	70,446	-4.8%
2003	73,733	4.7%
2004	73,300	-0.6%

Fuente: Elaboración propia.

La tercera variable que tiene un impacto significativo sobre los ingresos de la sobretasa a la gasolina es el comportamiento del consumo. Según cifras de la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME),[4] en los últimos años el consumo de gasolina ha venido creciendo más lentamente debido al incremento en precios, lo cual ha estimulado la sustitución de este combustible por el ACPM y más recientemente por el gas natural vehicular (GNV). Así, mientras en 1997 la participación de la gasolina en el consumo total de combustibles para el sector transporte era de 69.7%, el ACPM 29,6% y el GNV 0.6%, en 2002 dicha distribución era de 64.3%, 34.4% y 1.3% respectivamente. Adicionalmente, esta tendencia se ha acelerado en los últimos años con las facilidades ofrecidas para reconvertir los vehículos a GNV[5] y la instalación de estaciones de servicio.

De otra parte, viene promoviéndose la producción de biocombustibles como alcohol carburante y biodiesel (a partir del aceite crudo de palma) con lo cual se busca acelerar la tasa de sustitución de gasolina y ACPM por dichos combustibles. Todo lo cual, desde el punto de vista de las finanzas públicas del distrito, tendrá un impacto negativo sobre el consumo de gasolina y por consiguiente sobre los recaudos por concepto de la sobretasa. Esta conclusión es igualmente válida para el caso de la sobretasa al ACPM, aunque el impacto deberá ser en el corto plazo más débil.

De acuerdo con las consideraciones anteriores y teniendo en cuenta que las tarifa de la sobretasa a la gasolina y ACPM se encuentran en su tope máximo y que cualquier incremento requiere un trámite o reforma tributaria en el Congreso de la República, en el escenario más moderado para el mediano plazo debe esperarse que el recaudo por sobretasa al ACPM y gasolina se incremente lentamente en precios constantes. Esto implica que la caída en el consumo de gasolina por sustitución por otros combustibles se compensaría con el incremento en los precios.[6]

16.2 ESTABLECIMIENTOS Y EMPRESAS PÚBLICOS

Los establecimientos públicos tienen a su cargo la ejecución de programas de desarrollo en los diferentes frentes de la actividad pública. Sus recursos se constituyen con bienes o fondos públicos comunes o con el producto de impuestos, rentas contractuales, ingresos propios, tasas o contribuciones de destinación especial.

---

[4] Ministerio de Minas y Energía, Unidad de Planeación Minero Energética UPME, Impactos Técnicos, Económicos y Ambientales de la Dieselización del Parque Automotor en Colombia y Posibles Soluciones, Bogotá, Septiembre 2003.

[5] Programa de Gas Natural vehicular GNV

[6] El incremento en precios se origina por el desmonte gradual del subsidio y el incremento en los precios internacionales que una variable de la fórmula para la fijación de los precios internos.

Las entidades que conforman este nivel son 16 organismos de los cuales 4 absorben la mayoría de los recursos, de las cuales 2 hacen parte del sector de la movilidad. En orden de importancia se encuentran: el Fondo Financiero Distrital de Salud (FFDS), el IDU, el Instituto para la Recreación y el Deporte (IDRD) y el FONDATT.

16.2.1 Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

El Instituto de Desarrollo Urbano es un establecimiento público descentralizado, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, destinado a ejecutar obras viales y de espacio público para el desarrollo urbano de la capital. [7]

Los recursos del IDU provienen de tres grandes fuentes: los ingresos corrientes o recursos administrados, de las transferencias o aportes del Distrito y de recursos de capital. De acuerdo con la Tabla 16-11, los aportes o transferencias representan en promedio el 80% de los recursos totales de la entidad, los ingresos corrientes redujeron en forma importante su participación entre 2004 y 2005 de 18.6% a 11.9% mientras que los ingresos de capital se incrementaron de 2% a 8%.

Tabla 16-11 Presupuesto de Ingresos del IDU 2004-2005 (Millones de Pesos)

CONCEPTO	RECURSOS ADMINISTRADOS	APORTES DISTRITO	TOTAL RECURSOS
2004			
INGRESOS CORRIENTES	62,647	-	62,647
TRANSFERENCIAS	-	283,243	283,243
RECURSOS DE CAPITAL	6,795	-	6,795
TOTAL INGRESOS	69,442	283,243	352,685
2005			
INGRESOS CORRIENTES	56,295		56,295
TRANSFERENCIAS		377,258	377,258
RECURSOS DE CAPITAL	39,777		39,777
TOTAL INGRESOS	96,072	377,258	473,330

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Como se observa en la Tabla 16-12, los ingresos corrientes provienen en su totalidad de ingresos no tributarios los cuales comprenden las contribuciones por valorización

[7] Conviene anotar que la Secretaría de Obras Públicas (SOP) en convenio con el IDU realiza brigadas de reacción vial con el ánimo de arreglar vías principales de manera rápida ayudando al mantenimiento de las calles de la ciudad. El presupuesto de esta entidad, al igual que la Secretaría de Tránsito y Transporte, se financia con recursos de la administración central del distrito los cuales se destinan en su totalidad a funcionamiento de la entidad. En 2004 la transferencia del distrito a la SOP ascendió a 6,507 millones de pesos.

(general, local y valorización local Ley 388 obra por tu lugar), las rentas contractuales (ventas de bienes, arrendamientos, comisiones, etc.) y otros ingresos (derechos, peajes, etc.).

La valorización es la principal fuente de recursos de este componente; sin embargo en 2005 tan solo aportó el 5% de los ingresos totales de la entidad. Esta contribución es un gravamen real sobre las propiedades inmuebles, destinado a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras de interés público que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles que se beneficien con la ejecución de las obras.[8] Adicionalmente le corresponde al Instituto de Desarrollo Urbano la ejecución de obras y recaudo de los aportes de valorización bajo los parámetros dictados y aprobados por el Concejo de Bogotá.

Tabla 16-12 Distribución Ingresos Corrientes del IDU 2005

Concepto	Millones de Pesos	Porcentaje
Total ingresos no tributarios	56,296	100.0
Rentas contractuales	21,794	38.7
Contribuciones por valorización	22,873	40.6
Otros Ingresos	11,628	20.7

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

En cuanto a las transferencias, pueden ser varias las fuentes de recursos como ya se anotó arriba; sin embargo, para el caso del IDU, éstas provienen en su totalidad de recursos del Distrito y tradicionalmente comprenden la sobretasa a la gasolina y ACPM, de otros ingresos distritales y del crédito, los cuales en el 2004 participaron respectivamente con el 40.9%, 59% y 0.1% de las transferencias totales recibidas por la entidad.

Adicionalmente se cuenta con recursos del Fondo para el pago compensatorio de cesiones y parqueaderos, los cuales se nutren de las compensaciones pagadas por los constructores cuando no exista la posibilidad técnica de cumplir con los estacionamientos exigidos por la norma, al igual que las compensaciones por los parqueaderos que se exijan en los planes de regularización y manejo, en los actos de reconocimiento de edificaciones y de legalizaciones de barrios y de regularizaciones y en general las compensaciones y pagos que se establezcan en los tratamientos urbanísticos e instrumentos de planificación y de gestión urbana.

[8] La valorización es aprobada por parte del Concejo Distrital bajo los siguientes parámetros: definición del alcance de la obra (beneficio local o general), zonas beneficiadas por el desarrollo de la infraestructura vial y obras a ejecutar.

Con respecto a los gastos de IDU, en la Tabla 16-13 se presenta la composición para los años 2004 y 2005 y puede observarse que éstos mayoritariamente se dirigen a la inversión la cual representa más del 90% del gasto total de la entidad y está representada en los proyectos de ampliación, mejoramiento y recuperación de la malla vial, construcción y mejoramiento de espacio público en los barrios, y gestión de actuaciones urbanísticas. A su vez, éstas se financian principalmente a través de las transferencias de la administración central del distrito y alcanzan a representar en promedio un 76% de los recursos totales disponibles para inversión.

Tabla 16-13 Presupuesto de Ingresos del IDU 2004-2005 (Millones de Pesos)

CONCEPTO	RECURSOS ADMINISTRADOS	APORTES DISTRITO	GASTO TOTAL
2004			
GASTOS FUNCIONAMIENTO	3,961	22,170	26,131
SERVICIO DE LA DEUDA	-	8,834	8,834
INVERSIÓN	65,481	252,239	317,720
TOTAL GASTOS E INVERSIÓN	69,442	283,243	352,685
2005			
GASTOS FUNCIONAMIENTO	2,614	27,669	30,283
SERVICIO DE LA DEUDA	-	3,468	3,468
INVERSIÓN	107,472	332,107	439,579
TOTAL GASTOS E INVERSIÓN	110,086	363,244	473,330

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Debe anotarse que el 30 de Septiembre el Concejo de Bogotá aprobó el Proyecto de Valorización presentado por la administración distrital para el período 2006-2015 que busca recaudar $2,103 billones de pesos para la construcción de 137 obras de valorización local en toda la ciudad. Estas incluyen 45 vías, 26 intersecciones viales, 31 puentes peatonales, 19 andenes y 16 parques.[9] La fase 1 se realizará entre el 2006 y el 2008; la Fase 2 del 2009 al 2011; la Fase 3 del 2012 al 2014 y; la Fase 4 a partir del 2015.

[9] De las vías se destacan la Avenida Laureano Gómez (Av. Novena), entre las calles 147 y 170; la Avenida La Sirena (Calle 153), desde la Séptima a la Boyacá y la Luis Carlos Galán, entre otras. Algunos puentes peatonales en la avenida Centenario por la avenida Boyacá con calle 21, en la calle 152 y en el Congreso Eucarístico, entre otros. Andenes como los de la Avenida 19, entre las Calles 134 y 161; Calle 100, entre la Carrera 19 y la Autopista Norte, y en la Carrera 68 entre Autopista Norte y la Calle 80, además de la Zona Rosa. Mejoras geométricas en las Avenidas Mariscal Sucre (carrera 24) y José Celestino Mutis (paralela al Aeropuerto). En cuanto a intersecciones se destacan las de la Calle 94 por la Avenida Norte Quito Sur, en las avenidas Ciudad de Cali y Chile, y las orejas de la avenida Villavicencio, por la Boyacá. Parques en Fontanar del Río de Suba; Country Club, cancha de polo; Zona Franca, Tabora, parque Las Margaritas y Cementerio Central.

La distribución de los recursos por área de inversión se presenta en la Tabla 16-14 y la distribución a través del tiempo en pesos de junio de 2005 es la siguiente:

- Fase 1, a partir del año 2006 y corresponde a un monto de $485.974 millones de pesos
- Fase 2, a partir del año 2009 y corresponde a un monto de $412.564 millones de pesos.
- Fase 3, a partir del año 2012 y corresponde a un monto de $575.054 millones de pesos
- Fase 4, a partir del año 2015 y corresponde a un monto de $629.526 millones de pesos.

Los anteriores recursos solo se invertirán en obras nuevas o para rehabilitación de aquellas obras que ya cumplieron su vida útil. En consecuencia, no se invertirán recursos de valorización en reparación o mantenimiento de vías y/o andenes. Sin embargo, se financiarán proyectos para la reconstrucción de espacio público con especificaciones técnicas y perfiles nuevos, los cuales incluyen las CicloRutas y espacios para mejorar la calidad de vida de los peatones, En este sentido, los proyectos aquí propuestos relacionados con la infraestructura vial, las redes peatonales y las CicloRutas podrán buscar financiación a través de recursos de valorización.

Tabla 16-14 Distribución de Recursos de Valorización 2006-2015 (Millones de Pesos de Junio de 2005)

Concepto	Valor	Porcentaje
Vías	977,804	46.5%
Intersecciones	852,714	40.5%
Parques	63,464	3.0%
Puentes peatonales	103,753	4.9%
Andenes	105,385	5.0%
Total	2,103,120	100.0%

Fuente: Proyecto de valorización, 2006-2015

16.2.2 Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) - Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT)

El Fondo de Educación y Seguridad Vial es un establecimiento público descentralizado del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Es el fondo a través del cual se recaudan los dineros que corresponden a la Secretaria de Tránsito. Por su parte, la Secretaría de Tránsito, a

través de la subsecretaría financiera, es la encargada de la planeación, control y administración de los recursos financieros de la Secretaría y del FONDATT.

Por un lado, los recursos de la STT provienen en su totalidad de la administración central del distrito y se destinan exclusivamente a cubrir los gastos de funcionamiento de la entidad.[10] Por otro lado, los recursos del FONDATT son más variados y provienen de tres grandes fuentes: los ingresos corrientes o recursos administrados, de las transferencias o aportes del Distrito y de recursos de capital. De acuerdo con la Tabla 16-15, los ingresos corrientes constituyen la principal fuente de recursos de la entidad, aunque su participación cayó de 90% en 2004 a 68% en 2005; la contribución de los aportes o transferencias del distrito se incrementaron de 6.4% a 10.4% y los ingresos de capital pasaron de 2.7% a 21.1% entre este par de años. Conviene anotar que como parte de los recursos de capital del FONDATT se presupuestaron en 2005 transferencias procedentes de los excedentes financieros de establecimientos públicos y utilidades de las empresas.

Tabla 16-15 Presupuesto de Ingresos del FONDATT 2004-2005 (Millones de Pesos)

CONCEPTO	RECURSOS ADMINISTRADOS	APORTES DISTRITO	TOTAL RECURSOS
2004			
INGRESOS CORRIENTES	77,939	-	77,939
TRANSFERENCIAS	-	5,509	5,509
RECURSOS DE CAPITAL	2,285	-	2,285
TOTAL INGRESOS	80,224	5,509	85,733
2005			
INGRESOS CORRIENTES	72,978	-	72,978
TRANSFERENCIAS	-	11,247	11,247
RECURSOS DE CAPITAL 1)	22,589		22,589
TOTAL INGRESOS	95,567	11,247	106,814

1) Este total incluye $18,458 millones que corresponden a excedentes financieros de los establecimientos públicos.

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Con respecto a los ingresos corrientes de la entidad, éstos provienen en su totalidad de ingresos no tributarios los cuales, de acuerdo con la Tabla 16-18 comprenden los siguientes rubros: las multas (i.e multas por la no revisión anual de los vehículos, comparendos por infracciones de tránsito, etc.), las rentas contractuales (ventas de

[10] El presupuesto de gasto de la Secretaría de Tránsito y Transporte para el año 2005 asciende a $9,399 millones de pesos.

bienes, arrendamientos, comisiones, trámites, garajes y grúas, etc.) y las contribuciones (esencialmente provenientes de la contribución de semaforización). Con respecto al recaudo por multas y comparendos, el Código Nacional de Transporte establece que dichos recursos deben destinarse a planes de tránsito, educación y seguridad vial, dotación de equipos, combustible y en este sentido son una fuente de recursos muy importante para financiar los proyectos administrados por la STT relacionados con la movilidad. En forma paralela, los recursos provenientes de los derechos por trámites deben destinarse al sector de movilidad. Sin embargo, hay que anotar que el recaudo total por concepto de multas, comparendos y trámites que realiza el FONDATT se ha repartido entre esta entidad y la administración central distrital y los porcentajes de participación han variado ampliamente de un año a otro. Es así como el FONDATT ha recibido tan solo un 26% del recaudo como sucedió en el año 1998. Sin embargo, debe anotarse que en los últimos años los recaudos se han revertido prácticamente en su totalidad al FONDATT como se aprecia en la Tabla 16-16,

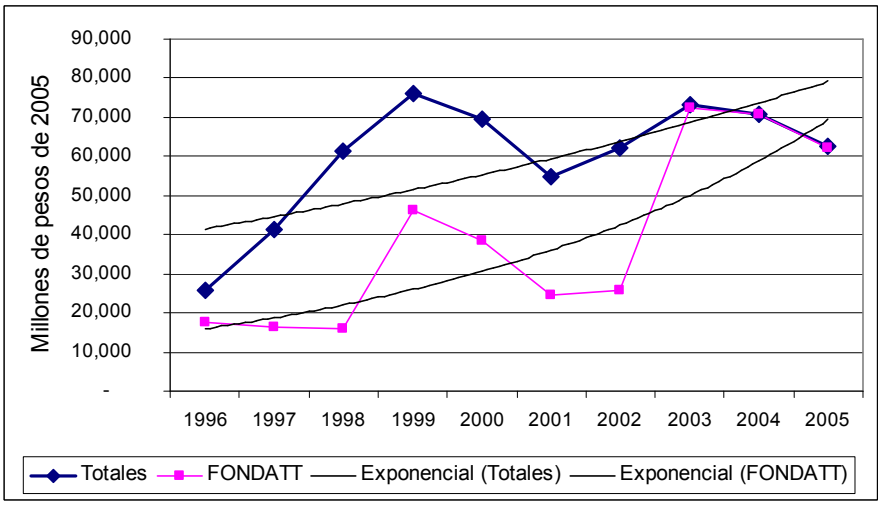
Tabla 16-16 Recaudos por Concepto de Multas y Derechos (Millones de Pesos Corrientes)

Año	Recaudos totales	FONDATT	FONDATT/TOTAL
1996	11,627	7,998	68.8%
1997	21,906	8,643	39.5%
1998	38,178	9,828	25.7%
1999	51,541	31,355	60.8%
2000	51,261	28,256	55.1%
2001	43,496	19,524	44.9%
2002	52,818	21,969	41.6%
2003	66,339	65,464	98.7%
2004	67,617	67,592	100.0%
2005	62,675	61,978	98.9%

Fuente: Duarte Guterman & Cia Ltda, para el período 1996-2001. STT-SIMIT, Bases de Datos del SIMIT, Dirección Técnica, información generada directamente para el período 2002-2005

Un aspecto que hay que anotar es que mientras los recaudos totales en pesos constantes crecieron en promedio a una tasa de 7.1% anual entre 1996 y 2005, los recursos transferidos al FONDATT crecieron mucho más rápidamente registrando en promedio una tasa del 16% anual durante el mismo período (ver Figura 16-1). Sin embargo, en los últimos tres años los recaudos totales en términos reales han caído levemente y los recursos transferidos al FONDATT constituyen hoy en día la totalidad del recaudo. De aquí puede deducirse que en el futuro los ingresos tradicionales del FONDATT disponibles para inversión van a crecer en forma muy moderada y deberán buscarse nuevas fuentes de recursos que permitan financiar las estrategias y proyectos propuestos.

Figura 16-1 Comportamientos de Recaudos por Multas y Derechos (Millones de Pesos de 2005)



Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 16-17 se presenta la distribución de los ingresos corrientes de la entidad para el año 2005 y se observa que la principal fuente de recursos son las multas y comparendos por infracciones de tránsito y extemporaneidad y los derechos que representan el 80% de los ingresos corrientes. En este sentido, conviene anotar que la STT ha diseñado e implementado un programa el cual le ha permitido un aumento significativo del recaudo y el cobro de la cartera morosa con el consiguiente impacto sobre las finanzas de la entidad y del distrito en general.

Las contribuciones provienen de la contribución de semaforización y en cuanto a las transferencias, éstas provienen exclusivamente de recursos del Distrito Capital.

Tabla 16-17 Distribución Ingresos Corrientes del FONDATT 2005

Concepto	Millones de Pesos	Porcentaje
Total ingresos no tributarios	72,978	100.0
Multas	58,609	80.3
Rentas contractuales	2,639	3.6
Contribuciones	11,730	16.1

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Considerando los gastos del FONDATT, en la Tabla 16-18 se presenta la composición para los años 2004 y 2005 y puede observarse que aunque éstos se destinan mayoritariamente a la inversión, su participación en el gasto total de la

entidad se ha reducida al pasar de 90% a 84% entre 2004 y 2005. Entre los principales proyectos de la entidad se destacan: la red de centralidades, los programas de seguridad y prevención de la accidentalidad, la expansión y mantenimiento del sistema de control de tránsito y el apoyo institucional a través del convenio STT- Policía Nacional. A su vez, estas inversiones se financian principalmente a través de los recursos administrados de la entidad, los cuales alcanzan a representar en promedio un 90% de los recursos totales disponibles para inversión.

Tabla 16-18 Presupuesto de Gastos del FONDATT 2004-2005 (Millones de Pesos)

CONCEPTO	RECURSOS ADMINISTRADOS	APORTES DISTRITO	GASTO TOTAL
2004			
GASTOS FUNCIONAMIENTO	7,463	-	7,463
SERVICIO DE LA DEUDA	-	-	-
INVERSIÓN	72,761	5,509	78,270
TOTAL GASTOS E INVERSIÓN	80,224	5,509	85,733
2005			
GASTOS FUNCIONAMIENTO	17,098	-	17,098
SERVICIO DE LA DEUDA	-	-	-
INVERSIÓN	78,468	11,218	89,686
TOTAL GASTOS E INVERSIÓN	95,566	11,218	106,784

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

16.2.3 Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A.

TRANSMILENIO S.A. es una sociedad anónima descentralizada del orden distrital cuyos socios son: el Distrito Capital, el IDU, el FONDATT, el Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Metrovivienda. Esta empresa se creó en el año 1999 con el propósito de planear, ofrecer e implantar un servicio de transporte masivo automotor de pasajeros y para efectos presupuestales se asimila al régimen de una empresa comercial e industrial del estado.

Los recursos de la entidad se originan esencialmente de dos fuentes de transferencias, provenientes de la nación y el distrito, las cuales en conjunto han representado más del 90% de los ingresos totales, incluyendo la disponibilidad inicial de recursos que se contabiliza como parte del presupuesto de ingresos. Debe anotarse que la totalidad de las transferencias que recibe TRANSMILENIO tienen como destinación específica el financiamiento de los gastos de inversión y mantenimiento que corresponden al rubro de gestión de la infraestructura.

Como puede verse en la Tabla 16-19, el aporte mayoritario ha provenido de la nación a través de recursos del convenio de cofinanciación entre la nación y el distrito con vigencias futuras hasta el 2016; estos recursos han representado entre 46% y 50% de los ingresos totales para 2004 y 2005 respectivamente. Por su parte, las transferencias de la administración central del distrito se realizan a través de la sobretasa a la gasolina, la cual ha contribuido con el 32% y 41% de los ingresos totales de la entidad, en los dos últimos años.

En cuanto a los ingresos corrientes, éstos representan una fracción muy pequeña y provienen esencialmente de las participaciones y en mucha menor medida de las rentas contractuales.

Tabla 16-19 Presupuesto de Ingresos de TRANSMILENIO 2004-2005 (Millones de Pesos)

Concepto	Millones de Pesos		Porcentaje	
	2004	2005	2004	2005
Disponibilidad inicial	72,182	12,237	16.29	2.82
Ingresos Corrientes	17,507	27,101	3.95	6.24
Transferencias	345,433	392,916	77.94	90.52
Nación	203,527	216,361	45.92	49.85
Distrito	141,906	176,555	32.02	40.68
Recursos de capital	8,100	1,801	1.83	0.41
Total	443,222	434,056	100.00	100.00

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Considerando los gastos de TRANSMILENIO, en la Tabla 16-20 se presenta la composición para los años 2004 y 2005 y como puede observarse, éstos se destinan en más de un 97% a gestión de infraestructura para el sistema, mientras que los gastos de operación representan el 3% de los gastos totales de la entidad.

Tabla 16-20 Presupuesto de Gastos de TRANSMILENIO 2004-2005 (Millones de Pesos)

Concepto	Millones de Pesos		Porcentaje	
	2004	2005	2004	2,005
Funcionamiento	9,192	14,556	2.07	3.35
Operación	-	-	-	-
Deuda	-	-	-	-
Inversión	434,030	419,500	97.93	96.65
Total	443,222	434,056	100.00	100.00

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Por último conviene considerar los aportes previstos por parte de la Nación para financiar el proyecto de transporte masivo del Distrito Capital hasta el año 2016 de acuerdo con el convenio de confinanciación entre la Nación y Bogotá. De acuerdo con los documentos Conpes 3093 de Noviembre de 2000 y 3368 de Agosto 2005, la Nación cofinanciará el SITM durante el período 2000-2016 en un monto total de US$1,295.6 millones de dólares del año 2000. La distribución anual de estos recursos se presenta en la Tabla 16-21, siendo a partir del año 2006 una distribución proporcional con excepción del último año. Sin embargo, debe anotarse que cuando sea necesario se podrán reprogramar dichos aportes, teniendo como base el flujo de aportes actual.

Tabla 16-21 Vigencias Comprometidas (Millones de Dólares Constantes del año 2000)

Año	Vigencias Futuras
2000	52.8
2001	30.6
2002	36.9
2003	50.0
2004	50.0
2005	50.0
2006	100.0
2007	100.0
2008	100.0
2009	100.0
2010	100.0
2011	100.0
2012	100.0
2013	100.0
2014	100.0
2015	100.0
2016	25.3

Fuente: DNP, Documento Conpes 3368, Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo-Seguimiento, Bogotá, Agosto 1 de 2005.

De acuerdo con las cifras más recientes correspondientes a los costos incurridos en las Fases I y II del sistema TransMilenio, se encuentra que éstos ascienden a un total de US$1,138 millones de dólares del 2000, es decir el 57.8% de los recursos presupuestados hasta el año 2016 para la implementación de todo el sistema. De este total, la Nación ha aportado US$ 748 millones de dólares de 2000, es decir el 65.8% de la inversión total, como se observa en la Tabla 16-22.

Tabla 16-22 Transferencias de Nación y Distrito a TRANSMILENIO (Millones de Dólares de 2000)

Rubro	Nación	Distrito	Total
Total Programado 2000-2016	1,295.6	674.3	1,969.9
Total Desembolsado 2000-2006	748.5	390.5	1,138.0
Saldo por Desembolsar 2007-2014	547.1	284.8	831.9

Fuente: Elaboración propia a parir de la Tabla 16-21 y DNP, información directa

Debe anotarse, que según los compromisos pactados mediante el Convenio, la Nación debía aportar en el mismo período la suma de US$ 370 millones de dólares del 2000, es decir que los aportes se han duplicado frente a lo inicialmente pactado, quedando un saldo por desembolsar de solo US$ 547 millones para financiar las siguientes fases. Partiendo del saldo pendiente, la distribución prevista de los recursos de la Nación por troncal se presenta en la Tabla 16-23. Por su parte, en la Tabla 16-24, se presenta la distribución anual de los aportes de la Nación expresados en dólares y pesos de 2005.

Tabla 16-23 Transferencias Esperadas de Nación a TRANSMILENIO (Millones de Dólares de 2000)

Troncal	Período	Kilómetros	Costo Total	Aporte Nación
Calle 26	2007	8.8	73.1	49.7
Carrera 10 y 7	2007-2008	18.8	127.9	87.0
Avenida Boyacá	2008 - 2009	19.5	145.9	99.2
Calle 170	2009 -2010	13.9	55.1	37.4
Calle 6	2010	4.9	41.0	27.9
Avenida 68	2011 -2012	14.8	106.6	72.5
Calle 13	2012	7.1	56.7	38.6
Ciudad de Cali	2013 -2014	16.8	115.1	77.1
Primero de Mayo	2013 2014	12.3	86.1	57.7

Fuente: Elaboración propia a parir del DNP, información directa

Tabla 16-24 Transferencias Anuales estimadas de Nación a TRANSMILENIO

Año	Millones Dólares de 2005	Millones Pesos de 2005
2007	105.4	248,519
2008	105.3	248,265
2009	77.3	182,198
2010	52.7	124,255
2011	41.0	96,653
2012	84.6	199,499

Año	Millones Dólares de 2005	Millones Pesos de 2005
2013	76.2	179,670
2014	76.2	179,670

Fuente: Elaboración propia utilizando el índice de la tasa de cambio real ITCRIPC (que utiliza el IPC como deflactor para todos los países) para pasar de dólares de 2000 a dólares de 2005 y la tasa de cambio promedio del 2005 para pasar a pesos de 2005.

16.3 FINANZAS CONSOLIDADAS DEL SECTOR DE LA MOVILIDAD[11]

El propósito de esta sección es consolidar las finanzas de las entidades de la movilidad para lo cual se consideran las siguientes:

- La Secretaría de Obras Públicas
- La Secretaría de Tránsito y Transporte
- El Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT)
- El Instituto de Desarrollo Urbano
- TRANSMILENIO

El sector de la movilidad es el cuarto sector en importancia en términos del presupuesto de gastos, después de los sectores de hábitat, educación y salud. Según el presupuesto de gastos general para el año 2005, estos tres sectores recibían el 30%, 19.5% y 18.6% respectivamente, seguidos por el sector de movilidad con una participación del 12.9%. Debe anotarse que estas participaciones varían de un año y para el caso específico de la movilidad tanto el presupuesto total de gastos en pesos corrientes como el peso relativo se ha reducido entre 2004 y 2005 como se muestra en la Tabla 16-25.

Sin embargo, la caída en la participación del sector de la movilidad no se ha presentado en todos los componentes del gasto, encontrándose que el peso relativo de los gastos de funcionamiento aumentó dos puntos porcentuales al pasar de 5.3% a 7.3%. De otra parte, conviene destacar que este gasto se incrementó sistemáticamente en todas las entidades del sector. Entre tanto, el peso relativo de la

[11] Para efecto de este estudio, las entidades que conforman el sector de movilidad son: Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Tránsito y Transporte, Fondo de Educación y Seguridad Vial (FONDATT), Instituto de Desarrollo Urbano y TRANSMILENIO. Esta clasificación difiere de la que utiliza la Secretaría de Hacienda para presentación de las finanzas pues además de las 5 entidades anteriores incluye Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP), Fondo Rotativo de Ventas Populares, Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte y más recientemente la Empresa de Renovación Urbana.

inversión se mantuvo relativamente constantes al pasar de 18.3% a 17.9% del presupuesto total distrital.

La distribución del gasto al interior del sector de movilidad prioriza claramente la inversión al representar más del 90% del presupuesto total sectorial; sin embargo esta participación cayó levemente entre 2004 y 2005 de 92.5% a 91.7% respectivamente.

Tabla 16-25 Gasto Total Sectorial del Distrito Capital (Millones de Pesos)

Concepto	Funciona-miento	Opera-ción	Deuda	Inversión	Total
2004					
Subtotal Movilidad	**58,692**	**-**	**8,834**	**830,020**	**897,546**
Secretaría de Obras Publicas	6,507	-	-	-	6,507
Secretaría de Tránsito y Transporte	9,399	-	-	-	9,399
FONDATT	7,463	-	-	78,270	85,733
Instituto Desarrollo Urbano	26,131	-	8,834	317,720	352,685
TRANSMILENIO S.A.	9,192	-	-	434,030	443,222
Gran Total Distrital	**1,112,715**	**195,651**	**872,139**	**4,535,307**	**6,721,165**
Participación de la Movilidad (%)	**5.3**	**-**	**1.0**	**18.3**	**13.5**
2005					
Subtotal Movilidad	**82,509**	**-**	**3,468**	**947,464**	**1,033,441**
Secretaría de Obras Publicas	8,742	-	-	-	8,742
Secretaría de Tránsito Y Trasporte	11,829	-	-	-	11,829
FONDATT	17,099	-	-	88,385	105,484
Instituto Desarrollo Urbano	30,283	-	3,468	439,642	473,330
TRANSMILENIO S.A.	14,556	-	-	419,579	434,056
Gran Total Distrital	**1,128,052**	**240,342**	**1,335,490**	**5,283,411**	**7,989,664**
Participación de la Movilidad (%)	**7.3**	**-**	**0.3**	**17.9**	**12.9**

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

Finalmente, la repartición entre la nación y el distrito en el financiamiento de la inversión en el sector de la movilidad se presenta en la Tabla 16-26. En promedio durante el período 2003-2005 el distrito capital ha aportado en promedio el 75% de los recursos totales de inversión, los cuales se originan fundamentalmente en la sobretasa a la gasolina y ACPM y valorización. El 25% restante ha sido financiado

por la nación a través de los fondos de cofinanciación para la gestión de infraestructura para el transporte masivo.

Tabla 16-26 Financiamiento de Inversión en Sector de Movilidad (%)

Año	Nación	Distrito
2003	24.2%	75.8%
2004	24.5%	75.5%
2005	27.3%	72.7%
Promedio	25.3%	74.7%

Fuente: Elaborado a partir de Secretaría de Hacienda del Distrito: Dirección de Crédito Público, página de Internet www.shd.gov.co.

16.4 PROYECCIÓN DE RECURSOS DE INVERSIÓN EN SECTOR DE MOVILIDAD

Para efectos de este estudio se realizaron las proyecciones de recursos para inversión en el sector de la movilidad durante los próximos 15 años, a partir de un ejercicio bastante sencillo el cual se describe a continuación.

Como el propósito es estimar los recursos para inversión exclusivamente, se consideran las tres entidades del orden distrital que realizan inversiones en el sector a saber IDU, TRANSMILENIO y STT-FONDATT, y la Nación, a través del Convenio Nación-Distrito para la financiación del sistema masivo. En segundo lugar, se identifican las principales fuentes de recursos las cuales a su vez se asocian con las principales áreas de inversión en cada entidad y éstas se presentan esquemáticamente en la Tabla 16-27.

Dado que las entidades tienen compromisos de inversión a corto-mediano plazo, han comprometido vigencias futuras (caso de TRANSMILENIO), realizan actividades rutinarias que no están contempladas en el plan y además una parte importante de los recursos se encuentra atada a proyectos específicos como es el caso del proyecto de valorización aprobado por el Concejo, el siguiente paso consiste en estimar el monto de recursos que eventualmente quedaría disponible, a nivel de entidad y fuente, para financiar las estrategias y proyectos propuestos en el Plan Maestro de Movilidad. Una vez estimado dicho monto, se compara la disponibilidad con las necesidades de inversión para finalmente estimar el superávit/déficit que se genera a nivel de cada entidad.

Debe anotarse que el ejercicio de proyecciones se basa en tendencias históricas y decisiones ya aprobadas y en este sentido solo pretende aportar algunos elementos de juicio y criterios necesarios para cuantificar las necesidades futuras de recursos

adicionales que se requerirán a través del tiempo para financiar todos los proyectos propuestos en el plan

Para realizar las proyecciones se cuenta en primer lugar con recursos que ya están previamente determinados, siendo por un lado los aportes que se espera recibir de la Nación para financiar el proyecto de transporte masivo hasta 2014 a través del convenio de cofinanciación Nación-Distrito (ver Tabla 16-24) y por otro lado los recursos que se espera recibir por concepto del Proyecto de Valorización 2006-2015 (ver Tabla 16-14 con su respectiva explicación).

Tabla 16-27 Principales Fuentes de Recursos y Áreas de Inversión

Entidad/ Recursos	Manteni-miento	Acceso Barrios Pavimentos locales	Construcción		Semafori-zación	Señalización Seguridad, Educación, etc.
			Masivo	Resto		
IDU						
Sobretasa a la gasolina (30%)		X				
Sobretasa a la gasolina (20%)	X					
Sobretasa al ACPM	X			X		
Valorización				X		
Otros	X	X		X		
TRANSMILENIO						
Sobretasa a la gasolina (50%)			X			
Convenio Cofinanciación Nación - Distrito			X			
STT-FONDATT						
Recursos Administrados, Contribuciones, convenios, Aportes Distrito					X	X
NACIÓN						
Convenio con el Distrito hasta el 2016			X			

Fuente: Elaboración propia

De otra parte se realizaron las proyecciones de los recaudos esperados por concepto de la sobretasa a la gasolina y ACPM con base en las tendencias observadas en los últimos años y las expectativas relacionadas con las posibilidades de sustitución de estos dos combustibles por GNV y bio-combustibles. En este sentido, se supuso un escenario en el cual los recaudos crecerán en términos reales a la tasa del 2.0% promedio anual, más baja que la observada en los últimos años debido a que la tarifa de sobretasa se encuentra en su tope máximo. Los recursos provenientes de la

sobretasa a la gasolina se reparten en partes iguales entre IDU y TRANSMILENIO hasta el año 2016 (según convenio) y a partir de 2017 se asignan en su totalidad al IDU.[12] Los recaudos por sobretasa al ACPM se transfieren al IDU.

Además de la valorización y la sobretasa a la gasolina y el ACPM, el IDU cuenta con otros recursos que contribuyen a financiar el componente de inversión como son nueva valorización, las rentas contractuales y multas (ingresos no tributarios), los recursos de capital y las transferencias de la Administración Central Distrital diferentes de las sobretasas a los combustibles. Estos componentes han representado un porcentaje importante de los recursos totales de inversión; sin embargo, no presentan una tendencia definida a través del tiempo y por el contrario fluctúan ampliamente de un año a otro dependiendo, entre otras causas, de la disponibilidad de recursos de la Administración Central, la capacidad de endeudamiento, las obras por valorización, etc.

En este sentido, se procedió a proyectar en forma tendencial los ingresos provenientes de una nueva valorización diferente a la ya aprobada, suponiendo una tasa constante de crecimiento del 1%. De igual forma, el recaudo proveniente de las rentas contractuales y multas se supuso constante y solo un porcentaje de dichos recursos se destina a la inversión y el resto a funcionamiento. Finalmente, los recursos de capital y transferencias para inversión se proyectaron por diferencia entre los recursos totales para inversión y las demás fuentes de recursos; para ello, los gastos totales de inversión se proyectaron en forma tendencial suponiendo que crecerán a la tasa promedio anual del 2%.

En forma paralela, se realizaron las proyecciones de los recursos que administra la STT-FONDATT provenientes de las diversas fuentes actuales con destino a la inversión, considerando separadamente el componente de multas y comparendos y el componente de semaforización. En el primer caso se supuso que los recaudos crecerán en términos reales a una tasa promedio anual del 4%, tasa inferior a la registrada durante la última década debido a que las acciones que se han venido tomando para el cobro de multas y comparendos y recuperación de la cartera se han implementado en gran medida. Adicionalmente, dado que ocasionalmente la STT-FONDATT recibe recursos de transferencia de la Administración central distrital, en el escenario “alto” se incluyó un monto por este concepto para considerar los recursos totales que históricamente se han destinado a inversión. Por su parte, los recursos provenientes de la contribución de semaforización se proyectaron en

[12] El Convenio Nación-Distrito se acaba en el 2016 lo que implica que el 50% de los recursos de sobretasa a la gasolina se liberan y para efectos de estas proyecciones se supone que el monto total se transfiere al IDU.

términos reales a una tasa del 3% promedio, siguiendo el comportamiento tendencial de los últimos años.

Todos los rubros proyectados se expresan en pesos constantes de 2005 y los resultados de las proyecciones se organizan por entidad y fuente de recursos. En la Tabla 16-28 se presenta el resultado de las proyecciones. Es así, como a partir de los recursos ya comprometidos (i.e valorización aprobada) y el ***comportamiento tendencial***, el Distrito contará en el corto plazo (2006-2008) para inversión en el sector de movilidad con un promedio anual de $1.18 billones de pesos de 2005; en el mediano plazo (2009-2012) con un promedio anual de $1.20 billones y en el largo plazo (2012-2020) con $1.15 billones al año. Debe anotarse que estas cifras incluyen las transferencias de la Nación bajo el convenio Nación-Distrito para la cofinanciación del SITM; por lo tanto, al descontar estos recursos, se obtiene que el Distrito contará con recursos propios del orden de $971 mil millones de pesos anuales en el corto plazo, $1,05 billones en el mediano plazo y $1,10 billones en el largo plazo.

El siguiente ejercicio consistió en desagregar los recursos proyectados por tipo de inversión, dado que gran parte de los ingresos disponibles tienen hoy dedicación exclusiva o específica.[13] De acuerdo con los resultados que se presentan en la Tabla 16-29, se observa que el componente de construcción absorbe en promedio el 61% de los recursos totales disponibles en el corto y mediano plazo, correspondiéndole 35% al Sistema Masivo y 26% a la infraestructura general para transporte motorizado y no motorizado. Por su parte, el mantenimiento de la infraestructura participaría con el 28.4% y el 10.6% restante lo administraría la STT-FONDATT para financiar todos sus programas (señalización, educación, seguridad vial, sistema de información, semaforización, etc.).

[13] Se supuso que el 70% de los recursos del IDU provenientes de otros ingresos no tributarios (multas, rentas, etc.), otras transferencias diferentes de la sobretasa a combustibles y de los recursos de capital se destinan al mantenimiento de la infraestructura de transporte (motorizado y no motorizado).

Tabla 16-28 Proyecciones de Recursos Totales de Inversión por Fuentes y Entidades (Millones de Pesos de 2005)

Año	STT-FONDATT			IDU						
	Multas Derechos	Semafo-rización	Total	Sobretasa Gasolina	Valorización Aprobada	Sobretasa ACPM	Otra Valorización	Otros, NO Tributarios	Otras Trans-ferencias	Total
2006	99,761	11,843	111,604	138,785	6,508	15,003	16,353	24,786	404,044	605,478
2007	103,751	12,317	116,068	141,561	149,112	15,483	16,517	24,786	270,130	617,588
2008	107,901	12,810	120,711	144,392	149,112	15,978	16,682	24,786	278,990	629,939
2009	112,217	13,322	125,539	147,280	149,112	16,489	16,849	24,786	288,023	642,538
2010	116,706	13,855	130,561	150,225	126,587	17,017	17,017	24,786	319,756	655,389
2011	121,374	14,409	135,783	153,230	126,587	17,562	17,187	24,786	329,145	668,497
2012	126,229	14,986	141,214	156,294	126,587	18,124	17,359	24,786	338,716	681,867
2013	131,278	15,585	146,863	159,420	176,444	18,704	17,533	24,786	298,617	695,504
2014	136,529	16,208	152,738	162,609	176,444	19,302	17,708	24,786	308,565	709,414
2015	141,990	16,857	158,847	165,861	176,444	19,920	17,885	24,786	318,707	723,602
2016	147,670	17,531	165,201	169,178	144,868	20,557	18,064	24,786	360,621	738,074
2017	153,577	18,232	171,809	345,123	144,868	21,215	18,245	24,786	198,599	752,836
2018	159,720	18,961	178,681	352,026	144,868	21,894	18,427	24,786	205,892	767,893
2019	166,109	19,720	185,829	359,066	144,868	22,595	18,611	24,786	213,324	783,251
2020	172,753	20,509	193,262	366,248	-	23,318	18,797	24,786	365,767	798,916

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16 28 Proyecciones de Recursos Totales de Inversión por Fuentes y Entidades (Millones de Pesos de 2005)

Año	TRANSMILENIO				Total General
	Sobretasa Gasolina	Aportes Nación	Otros	Total	
2006	138,785	120,761	95,000	354,546	1,071,628
2007	141,561	248,519	95,950	486,030	1,219,686
2008	144,392	248,265	96,910	489,567	1,240,217
2009	147,280	182,198	97,879	427,356	1,195,434
2010	150,225	124,255	98,857	373,338	1,159,288
2011	153,230	96,653	99,846	349,729	1,154,009
2012	156,294	199,499	100,844	456,638	1,279,719
2013	159,420	179,670	101,853	440,944	1,283,311
2014	162,609	179,670	102,871	445,151	1,307,302
2015	165,861		103,900	269,761	1,152,211
2016	169,178		104,939	274,117	1,177,393
2017			105,988	105,988	1,030,633
2018			107,048	107,048	1,053,622
2019			108,119	108,119	1,077,198
2020			109,200	109,200	1,101,377

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16-29 Proyección de Recursos Totales de Inversión por Área (Millones de Pesos de 2005)

Año	Construcción TransMilenio	Mantenimiento Vial	Construcción Resto[1)]	Programas STT- FONDATT	Semafori-zación	Total Recursos
2006	354,546	368,203	237,276	99,761	11,843	1,071,628
2007	486,030	304,501	313,086	103,751	12,317	1,219,686
2008	489,567	312,258	317,681	107,901	12,810	1,240,217
2009	427,356	320,174	322,365	112,217	13,322	1,195,434
2010	373,338	339,514	315,875	116,706	13,855	1,159,288
2011	349,729	347,757	320,740	121,374	14,409	1,154,009
2012	456,638	356,169	325,697	126,229	14,986	1,279,719
2013	440,944	339,826	355,678	131,278	15,585	1,283,311
2014	445,151	348,586	360,828	136,529	16,208	1,307,302
2015	269,761	357,527	366,075	141,990	16,857	1,152,211
2016	274,117	382,439	355,636	147,670	17,531	1,177,393
2017	105,988	478,031	274,805	153,577	18,232	1,030,633
2018	107,048	489,259	278,634	159,720	18,961	1,053,622
2019	108,119	500,716	282,535	166,109	19,720	1,077,198
2020	109,200	584,842	214,074	172,753	20,509	1,101,377

1) Incluye recursos para construcción de infraestructura de movilidad, estudios, diseños e interventorías.

Fuente: Elaboración propia.

Una vez se dispone de las proyecciones de los recursos totales de inversión, se debe estimar los montos de recursos ***disponibles*** para financiar los proyectos del plan, dado que las entidades tienen comprometidos gran parte de sus presupuestos en actividades rutinarias y en obras y proyectos de diversa índole o han comprometido vigencias futuras como en el caso de TRANSMILENIO[14], los cuales deben descontarse por no hacer parte del presente plan de inversiones. Para ello, se hicieron los siguientes supuestos:

- Para la STT- FONDATT, se supuso que tiene disponible en promedio el 25% de los recursos totales de inversión, entre los que se cuenta el cobro para semaforización.
- Para el IDU, se descuenta en primer lugar los recursos de la valorización ya aprobada que No hacen parte de los proyectos del plan.[15] De los recursos restantes, se supone que el 40% estaría disponible para financiar los proyectos del plan.
- Para TRANSMILENIO, se descuentan las vigencias ya comprometidas por concepto de sobretasa a la gasolina y se supone que el 90% de los recursos provenientes del Distrito se destinan a inversión directa, mientras que de los aportes provenientes de la Nación se destina el 100%.

Los resultados obtenidos a partir de este ejercicio se presentan en la Tabla 16-30. Se estima que en el corto plazo (2006-2008) se dispondrá de un total de $1.75 billones de pesos de 2005 para financiar los proyectos del plan, es decir un promedio de $584 mil millones de pesos anuales; en el mediano plazo (2009-2012) de un total de $2.40 billones, es decir un promedio anual de $600 mil millones de pesos; y para el largo plazo (2013-2020) de $4.0 billones de de pesos, que equivalen a un promedio de $500 mil millones de pesos.

Tabla 16-30 Proyección de Recursos Disponibles para financiar el Plan (Millones de Pesos de 2005)

Año	TRANSMILENIO		IDU		STT-FONDATT	TOTAL
	Distrito	Nación	Mantenimiento	Construcción		
2006	160,793	120,761	147,281	92,307	27,901	549,043

[14] Para la ejecución de las Fases I y II, TRANSMILENIO ha comprometido vigencias futuras provenientes de los ingresos por sobretasa a la gasolina durante el período 2006-2011 por una suma total de $376,427 millones de pesos corrientes ($344,000 millones de pesos de 2005). Este monto es por tanto descontado para obtener la disponibilidad de recursos netos de inversión en el Plan Maestro.

[15] Como se verá más adelante, solo muy pocos proyectos de los propuestos en el plan hacen parte del programa de valorización de la Administración Distrital, los cuales representan tan solo el 2.6% de los recursos totales previstos por este concepto.

Año	TRANSMILENIO		IDU		STT-FONDATT	TOTAL
	Distrito	Nación	Mantenimiento	Construcción		
2007	119,782	248,519	121,801	65,590	29,017	584,709
2008	148,171	248,265	124,903	67,428	30,178	618,946
2009	162,774	182,198	128,069	70,667	31,385	575,093
2010	185,553	124,255	135,805	77,081	32,640	555,335
2011	227,387	96,653	139,103	79,027	33,946	576,115
2012	231,425	199,499	142,468	81,010	35,304	689,705
2013	235,146	179,670	135,930	73,526	36,716	660,988
2014	238,932	179,670	139,435	75,585	38,184	671,807
2015	242,785	-	143,011	77,684	39,712	503,192
2016	246,706	-	152,976	86,139	41,300	527,120
2017	95,390	-	191,212	53,807	42,952	383,361
2018	96,344	-	195,703	55,338	44,670	392,055
2019	97,307	-	200,286	56,898	46,457	400,949
2020	98,280	-	233,937	87,461	48,315	467,994

Fuente: Elaboración propia.

16.5 COSTO Y FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS

En esta sección se presenta el listado de los proyectos propuestos hasta el año 2020 con los costos asociados, para el corto (2006-2008), mediano (2009-2012) y largo plazo (2013-2020); a su vez, los costos del corto plazo se desagregan en forma anual. El Plan en su conjunto tiene un costo total de $13.73 billones de pesos de 2005, de los cuales $6.66 billones de pesos se deben invertir en el corto plazo y representan el 48.6% de la inversión total. El 51.4% de la inversión restante se reparte en 31.6% para el mediano plazo y 19.8% para el largo plazo.

Este listado viene acompañado del Anexo: Fichas de Proyectos en donde se presenta la ficha de cada proyecto con la descripción detallada, en términos de su objetivo, política, subsistema de la movilidad al que pertenece (i.e, transporte público, logística de movilidad, etc.). Cada proyecto se identifica con el código que aparece en la primera columna del cuadro. Ver Tabla 16-31.

En términos generales, los proyectos se agrupan en 10 grandes componentes: logística de la movilidad, seguridad vial, ambiental, intercambiadores modales, estacionamientos, transporte no motorizado, transporte público, ordenamiento de la logística de la carga, infraestructura vial e institucional. Los tres primeros grupos son transversales a todos los proyectos al igual que el componente institucional. El componente de transporte no motorizado incluye las redes peatonales y cicloRutas.

Los intercambiadores modales y los estacionamientos permiten la integración del transporte motorizado (público y privado) y no motorizado.

Por su parte, los proyectos de infraestructura son parte integral de los componentes de transporte público y ordenamiento de la logística de carga; hacen parte de este componente la Fase III de TransMilenio en el corto plazo, vías (entre ellas la ALO) y carriles exclusivos para el transporte público, intersecciones, ampliaciones, el mantenimiento y rehabilitación vial (incluido el mantenimiento de los corredores exclusivos de TransMilenio y rutas alimentadoras), la integración del transporte público colectivo y masivo, la reorganización de rutas, la construcción de patios, terminales, estaciones de intercambio, etc.[16]

La inversión en infraestructura vial para el transporte público y la logística de carga es del orden de $7.63 billones de pesos de 2005 y absorbe el 55.6% de los recursos necesarios para financiar el plan y dicho porcentaje se eleva a 60.8% en el corto plazo. Si a esto se le suman los proyectos de transporte público y logística de carga, la inversión total para todo el período asciende a $11.4 billones de pesos que representan el 83.1% de la inversión total.

En la Tabla 16-32 se presenta un resumen de los costos desagregados por entidad y fuente de financiación. La mayor carga recae sobre el IDU, entidad que debe realizar inversiones totales por un monto de $8.23 billones que representan el 60% de los recursos totales. De esta cifra, el 42.92% corresponde a mantenimiento y rehabilitación, financiado con recursos de la sobretasa a la gasolina y ACPM y el 17.1% restante a construcción de la cual solo 0.4% se financiaría con recursos del proyecto de valorización.

Para el proyecto de transporte masivo a cargo de TRANSMILENIO se requieren $ 3.7 billones de pesos (27.0% de la inversión total) de los cuales $1.4 billón (10.3% de la inversión) provienen de recursos del Distrito (sobretasa a la gasolina) y $2.3 billones (16.7%) corresponden a aportes de la Nación. Las inversiones de este

[16] Los costos de los proyectos se cuantificaron teniendo en cuenta cuatro componentes básicos: Preinversión (diseños, estudios, evaluaciones preliminares, perfiles, etc), ejecución (construcción, Implementación), recurrencia (operación y Mantenimiento) y evaluación y seguimiento (supervisión e interventorías). En el caso de construcción de infraestructura, los costos unitarios y los costos totales se obtuvieron del estudio de Steer Davies and Gleave, Reformulación del Plan Vial contratado por el DAPD, 2005. Los costos de mantenimiento de la infraestructura se obtuvieron a partir de la información suministrada por el IDU y TRANSMILENIO S.A.. Los costos de estudios y otros proyectos que no contaban con cuantificaciones de costos, se estimaron a partir de estudios anteriores o cuantificaciones del recurso básico. Por su parte, el tiempo de ejecución (corto, mediano y largo plazo), se estableció con base en las necesidades y estrategias específicas del Plan Maestro, teniendo siempre en cuenta la integración de los diferentes componentes del sistema de movilidad. La imputación de los desembolsos se realizó teniendo en cuenta el tipo y alcance de cada proyecto bajo los criterios de una pre-factibilidad, cuyo propósito fundamental es obtener una cuantificación del costo del proyecto más que de la duración en su ejecución, aspecto que debe ser considerado en detalle en los estudios de factibilidad respectivos.

componente se deben realizar en el corto y mediano plazo con el 66.8% y 208% respectivamente.

La STT-FONDATT debe asignar recursos por un monto total de $932,145 millones de pesos de 2005, repartidos a lo largo de todo el período. Adicionalmente, se identifican otras entidades del Distrito que deben realizar algunas inversiones entre las que se cuentan el DAMA, IDRD y la Terminal de Transporte.

Por último, se busca que el sector privado participe activamente en la financiación, ejecución y operación de aquellos proyectos con vocación para ser delegados mediante esquemas de concesión o mediante la promoción e inversión directa. Los estacionamientos en vía son el caso más representativo del esquema de concesión, mientras que los complejos de integración o intercambio modal son un claro ejemplo de proyectos a ser desarrollados directamente por agentes privados. Adicionalmente se considera la participación del Fondo de Prevención Vial para la financiación de proyectos relacionados con seguridad vial. En este orden de ideas, mediante la participación privada se podría financiar inversiones por un monto del orden de $741,506 millones de pesos que representan el 5.4% de los recursos totales requeridos para financiar el plan.

Una vez identificados los proyectos y requerimientos de inversión por entidad y fuentes de financiación, el siguiente ejercicio consiste en comparar la disponibilidad de recursos (proyectada de forma tendencial) con el costo de los proyectos propuestos, con el fin de calcular los déficit/superávit y, si es el caso, la necesidad de buscar nuevas fuentes de financiación. Para ello, se tienen en cuenta solamente el costo de los proyectos que son financiados por las entidades de la movilidad, que son las que corresponden a las proyecciones de recursos realizadas. Por lo tanto, se descuenta el costo de los proyectos que podría ser financiado por el sector privado y por otras entidades del Distrito, el cual asciende a $861.938 millones de pesos.

Los resultados de este ejercicio se presentan en la Tabla 16-33 y se observa que la implementación del Plan maestro de Movilidad tiene un déficit en el corto plazo de $4.86 billones de pesos de 2005 y de $971,790 millones en el mediano plazo, y a pesar de que en el largo plazo se genera un superávit, éste solo alcanza a compensar parcialmente los déficit anterior. Debe anotarse, que si la Nación adelanta sus aportes y ayuda a cubrir el déficit de TRANSMILENIO, el faltante de recursos se reduce en promedio en un 15% en el corto y mediano plazo como se observa en la última fila del cuadro.

A partir de los resultados anteriores, es necesario obtener nuevos recursos para financiar el plan de acuerdo con la programación de inversiones propuesta para los

próximos 15 años. En este sentido, en la siguiente sección se hacen algunas propuestas tendientes a generar recursos adicionales con destino a la movilidad, las cuales se originan inicialmente en medidas tendientes a administrar el tráfico y complementar las estrategias propuestas.

Tabla 16-31 Costo de Proyectos Propuestos (Millones de Pesos de 2005)

Cod	Proyectos	Total	Corto Plazo				Mediano Plazo	Largo Plazo
			Total Corto Plazo	2006	2007	2008	2009-2012	2013-2020
LM-01	**Diseño de un Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información**	**33,788**	**27,030**	**13,515**	**8,109**	**5,406**	**6,758**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	33,125	26,500	13,250	7,950	5,300	6,625	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	663	530	265	159	106	133	-
LM-02	**Implementación del Sistema Inteligente de Transporte "SIT", el cual funcionará como un sistema de comunicaciones que garantizará el flujo de información y como un sistema administrador de la información**	**434,913**	**90,175**	**795**	**40,943**	**48,438**	**221,575**	**123,163**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	-	-	-	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	331,250	79,500	-	39,750	39,750	185,500	66,250
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	87,100	6,700	-	-	6,700	26,800	53,600
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	16,563	3,975	795	1,193	1,988	9,275	3,313
LM-03	**Diseño de un manual de señalización para vías urbanas. (En concertación con el Ministerio de Transporte)**	**750**	**750**	**750**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	750	750	750	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
LM-04	**Implantar un sistema de señalización cuya tecnología sea compatible con el SIT (p.e. señales electrónicas que actúen en tiempo real)**	**5,400**	**300**	**300**	**-**	**-**	**3,700**	**1,400**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	300	300	300	-	-	-	-

	Ejecución (Construcción, Implementación)	3,000	-	-	-	-	3,000	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	2,100	-	-	-	-	700	1,400
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
LM-05	**Sistema para la evaluación permanente del impacto de las medidas de regulación especial**	**15,500**	**2,750**	**750**	**1,000**	**1,000**	**4,750**	**8,000**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	1,500	750	750	-	-	750	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	14,000	2,000	-	1,000	1,000	4,000	8,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
LM-06	**Campañas intensivas de educación ciudadana dirigida a todos los actores de la movilidad e incentivar la autorregulación.**	**14,950**	**2,350**	**250**	**1,050**	**1,050**	**4,200**	**8,400**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	250	250	250	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	14,000	2,000	-	1,000	1,000	4,000	8,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	700	100	-	50	50	200	400
LM-07	**Fortalecer el marco de regulación de cada uno de los componentes del sistema de movilidad.**	**400**	**400**	**400**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	400	400	400	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
LM-08	**Control operativo integral en campo**	**10,218**	**1,374**	**150**	**612**	**612**	**3,448**	**5,396**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	150	150	150	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	1,500	-	-	-	-	1,000	500
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	8,400	1,200	-	600	600	2,400	4,800
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	168	24	-	12	12	48	96
LM-09	**Inventario, diseño, e instalación y disposición de la señalización**	**232,986**	**23,574**	**7,072**	**7,843**	**8,659**	**-**	**209,412**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	1,926	1,926	578	1,348	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	19,260	19,260	5,778	5,778	7,704	-	-

	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	207,232	1,926	578	578	770	-	205,306
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	4,568	462	139	139	185	-	4,106
LM-10	**Estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos del SIT**	**2,000**	**2,000**	**-**	**-**	**2,000**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	2,000	2,000	-	-	2,000	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
LM-11	**Estudio de factibilidad de la implantación de la fase peatonal y de ciclistas en las intersecciones semaforizadas de la ciudad**	**500**	**500**	**500**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	500	500	500	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
LM-12	**Elaboración de un Manual de Diseño geometrico para vías urbanas**	**495**	**495**	**495**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	450	450	450	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	45	45	45	-	-	-	-
AM-01	**Conformación y dotación de Distritos Verdes**	**43,050**	**1,575**	**788**	**473**	**315**	**20,125**	**21,350**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	3,000	1,500	750	450	300	1,500	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	30,000	-	-	-	-	15,000	15,000
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	8,400	-	-	-	-	2,800	5,600
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	1,650	75	38	23	15	825	750
AM-02	**Gestión integral que promueva la sustitución de combustibles y el uso de catalizadores, mediante instrumentos financieros**	**800**	**740**	**210**	**525**	**5**	**20**	**40**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	200	200	200	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	500	500	-	500	-	-	-

	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	65	5	-	-	5	20	40
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	35	35	10	25	-	-	-
AM-03	**Plan de manejo de la disposición y filtración de carburantes y lubricantes sobre las calzadas**	**263**	**263**	**263**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	250	250	250	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	13	13	13	-	-	-	-
AM-04	**Diseño e implementación de un Sistema de Gestión Integral para el transporte de sustancias peligrosas para el medio ambiente y la salud de las personas, con énfasis en el manejo de contingencias**	**525**	**525**	**525**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	500	500	500	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	25	25	25	-	-	-	-
AM-05	**Implantación de un Sistema de Gestión Ambiental (ISO-14000) para el sistema de movilidad**	**6,658**	**-**	**-**	**-**	**-**	**2,578**	**4,080**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	550	-	-	-	-	550	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	6,000	-	-	-	-	2,000	4,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	108	-	-	-	-	28	80
SV-01	**Campañas de larga vida.**	**14,242**	**5,429**	**2,160**	**1,814**	**1,454**	**2,938**	**5,875**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	360	360	360	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	3,600	3,600	1,800	1,080	720	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	10,080	1,440	-	720	720	2,880	5,760
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	202	29	-	14	14	58	115
SV-02	**Implementación de un sistema permanente de difusión masiva.**	**2,689**	**853**	**200**	**500**	**153**	**612**	**1,224**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	200	200	200	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	500	500	-	500	-	-	-

	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	1,950	150	-	-	150	600	1,200
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	39	3	-	-	3	12	24
SV-03	**Implementación de proyectos piloto de apaciguamiento del tráfico con gestión compartida Estado-Comunidad**	**24,800**	**2,000**	**1,000**	**1,000**	**-**	**11,100**	**11,700**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	2,000	2,000	1,000	1,000	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	20,000	-	-	-	-	10,000	10,000
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	1,800	-	-	-	-	600	1,200
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	1,000	-	-	-	-	500	500
SV-04	**Desarrollo del Sistema de Auditorías de Seguridad Vial**	**7,446**	**2,856**	**306**	**1,275**	**1,275**	**1,530**	**3,060**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	300	300	300	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	2,500	2,500	-	1,250	1,250	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	4,500	-	-	-	-	1,500	3,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	146	56	6	25	25	30	60
SV-05	**Fortalecimiento de la atención pre-hospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, incluyendo capacitación de legos.**	**3,350**	**275**	**275**	**-**	**-**	**2,915**	**160**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	270	270	270	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	2,700	-	-	-	-	2,700	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	240	-	-	-	-	80	160
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	140	5	5	-	-	135	-
SV-06	**Desarrollo, calibración y validación de modelos matemáticos para accidentes de tráfico. Adquisición y aplicación de software reconstructor de accidentes.**	**1,925**	**1,313**	**-**	**656**	**656**	**204**	**408**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	1,250	1,250	-	625	625	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	600	-	-	-	-	200	400
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	75	63	-	31	31	4	8
SV-07	**Desarrollo integral del sistema de Educación en Seguridad Vial con énfasis en los componentes de corresponsabilidad y autorregulación.**	**6,440**	**1,640**	**840**	**400**	**400**	**1,600**	**3,200**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	800	800	800	-	-	-	-

	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	5,600	800	-	400	400	1,600	3,200
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	40	40	40	-	-	-	-
IM-01	**Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del Complejo de Integración Modal del Norte**	**101,300**	**7,850**	**3,925**	**2,355**	**1,570**	**85,974**	**7,476**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	7,476	7,476	3,738	2,243	1,495	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	74,760	-	-	-	-	74,760	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	14,952	-	-	-	-	7,476	7,476
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	4,112	374	187	112	75	3,738	-
IM-02	**Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del Complejo de Integración Modal del Sur (Bosa)**	**34,900**	**2,633**	**1,316**	**1,316**	**-**	**29,686**	**2,581**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	2,581	2,581	1,291	1,291	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	25,814	-	-	-	-	25,814	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	5,163	-	-	-	-	2,581	2,581
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	1,342	52	26	26	-	1,291	-
IM-03	**Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del Complejo de Integración Modal del Occidente Calle 13**	**99,600**	**7,514**	**3,757**	**3,757**	**-**	**84,719**	**7,367**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	7,367	7,367	3,683	3,683	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	73,669	-	-	-	-	73,669	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	14,734	-	-	-	-	7,367	7,367
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	3,831	147	74	74	-	3,683	-
IM-04	**Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del Complejo de Integración Modal Calle 80**	**107,914**	**8,362**	**8,362**	**-**	**-**	**91,588**	**7,964**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	7,964	7,964	7,964	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	79,641	-	-	-	-	79,641	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	15,928	-	-	-	-	7,964	7,964
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	4,380	398	398	-	-	3,982	-
IM-05	**Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del Complejo de Integración Modal del Sur Oriente (Usme)**	**35,300**	**2,663**	**1,332**	**1,332**	**-**	**30,026**	**2,611**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	2,611	2,611	1,305	1,305	-	-	-

	Ejecución (Construcción, Implementación)	26,109	-	-	-	-	26,109	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	5,222	-	-	-	-	2,611	2,611
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	1,358	52	26	26	-	1,305	-
IM-06	**Diseño y estructuración técnica, jurídica y financiera del Complejo de Integración Modal Interior de la Carrera 7a y Carrera 10 con Calle 26**	**131,400**	**10,182**	**5,091**	**3,055**	**2,036**	**111,520**	**9,697**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	9,697	9,697	4,849	2,909	1,939	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	96,974	-	-	-	-	96,974	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	19,395	-	-	-	-	9,697	9,697
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	5,334	485	242	145	97	4,849	-
ET-01	**Dotar a la ciudad de Estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público complementario y el sistema de transporte masivo. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera.**	**228,501**	**6,836**	**-**	**4,785**	**2,051**	**101,231**	**120,435**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	13,020	6,510	-	4,557	1,953	6,510	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	130,200	-	-	-	-	65,100	65,100
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	78,120	-	-	-	-	26,040	52,080
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	7,161	326	-	228	98	3,581	3,255
ET-02	**Implementar una Red de estacionamientos fuera de vía a nivel de centralidades. Alta Capacidad y Otros. Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera**	**104,965**	**6,615**	**-**	**4,631**	**1,985**	**25,375**	**72,975**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	6,300	6,300	-	4,410	1,890	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	63,000	-	-	-	-	17,500	45,500
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	32,200	-	-	-	-	7,000	25,200
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	3,465	315	-	221	95	875	2,275
ET-03	**Implementación red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte publico individual). Incluye diseño técnico y estructuración, técnica, jurídica y financiera**	**87,619**	**2,590**	**735**	**1,432**	**424**	**28,711**	**56,319**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	900	900	-	630	270	-	-

	Ejecución (Construcción, Implementación)	3,500	1,400	700	700	-	1,050	1,050
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	83,034	210	-	70	140	27,608	55,216
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	185	80	35	32	14	53	53
ET-04	**Estructurar un esquema tarifario, buscando tarifas diferenciadas sectorialmente, en función del grado de congestión y de la oferta de transporte público.**	**525**	**525**	**525**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	500	500	500	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	25	25	25	-	-	-	-
ET-05	**Reglamentar la operación del fondo de estacionamientos**	**263**	**263**	**263**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	250	250	250	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	13	13	13	-	-	-	-
ET-06	**Planear y regularizar las condiciones operacionales de los estacionamientos a partir de los principales generadores de tráfico (Por tipo de uso) y considerando las condiciones de la movilidad de la zona de influencia.**	**315**	**315**	**315**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	300	300	300	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	15	15	15	-	-	-	-
ET-07	**Revisar y formular los criterios para el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios para equipamientos específicos de tal manera que la normatividad urbana y las condiciones de movilidad sean condicionantes primordiales.**	**158**	**158**	**158**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	150	150	150	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-

	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	8	8	8	-	-	-	-
ET-08	**Actualizar las especificaciones técnicas mínimas que deben tener los diseños de los parqueaderos de uso público y privado (rampas, accesos, señalización interna y externa, etc.) considerando la estrategia del esquema tarifario propuesto y las condiciones de movilidad prevalecientes.**	**210**	**210**	**210**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	200	200	200	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	10	10	10	-	-	-	-
ET-09	**Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública**	**158**	**158**	**158**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	150	150	150	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	8	8	8	-	-	-	-
TN-01	**Formulación de proyectos de redes peatonales.**	**327,390**	**41,580**	**-**	**1,890**	**39,690**	**86,760**	**199,050**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	25,800	3,600	-	1,800	1,800	7,200	15,000
	Ejecución (Construcción, Implementación)	258,000	36,000	-	-	36,000	72,000	150,000
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	29,400	-	-	-	-	3,600	25,800
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	14,190	1,980	-	90	1,890	3,960	8,250
TN-02	**Optimización de la red de ciclorutas**	**190,250**	**23,100**	**-**	**1,050**	**22,050**	**48,200**	**118,950**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	15,000	2,000	-	1,000	1,000	4,000	9,000
	Ejecución (Construcción, Implementación)	150,000	20,000	-	-	20,000	40,000	90,000
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	17,000	-	-	-	-	2,000	15,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	8,250	1,100	-	50	1,050	2,200	4,950
TP-01	**Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad (internas y externas) del SITPM. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.**	**5,040**	**5,040**	**5,040**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	4,800	4,800	4,800	-	-	-	-

	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	240	240	240	-	-	-	-
TP-02	**Estructuración técnica, jurídica y financiera de la concesión para la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad internas y baja capacidad externas.**	**1,995**	**1,995**	**-**	**1,995**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	1,900	1,900	-	1,900	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	95	95	-	95	-	-	-
TP-03	**Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.**	**3,710,891**	**2,286,940**	**1,482,276**	**437,624**	**367,040**	**713,226**	**710,726**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	-	-	-	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	2,832,255	1,882,255	1,411,692	282,338	188,226	500,000	450,000
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	737,023	310,572	-	141,169	169,403	188,226	238,226
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	141,613	94,113	70,585	14,117	9,411	25,000	22,500
TP-04	**Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITPM; articulado con el CCO del actual sistema.**	**49,250**	**20,000**	**-**	**-**	**20,000**	**13,250**	**16,000**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	-	-	-	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	25,000	20,000	-	-	20,000	5,000	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	24,000	-	-	-	-	8,000	16,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	250	-	-	-	-	250	-
TP-05	**Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual**	**5,040**	**5,040**	**2,520**	**2,520**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	4,800	4,800	2,400	2,400	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-

	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	240	240	120	120	-	-	-
OL-01	**Diseñar una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel urbano - regional**	**1,020**	**1,020**	**1,020**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	1,000	1,000	1,000	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	20	20	20	-	-	-	-
OL-02	**Promover la conformación de centros para el ordenamiento y manejo logístico de la carga en el área urbana de la ciudad, atendiendo el reordenamiento del uso de suelo industrial en la ciudad región previsto en el POT**	**510**	**510**	**510**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	500	500	500	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	10	10	10	-	-	-	-
OL-03	**Promover la conformación de terminales de carga en las entradas a la ciudad para consolidar y desconsolidar carga.**	**510**	**510**	**510**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	500	500	500	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	10	10	10	-	-	-	-
OL-04	**Diseñar la estructura y funciones del Grupo de Trabajo para el Control Distrital de la Logística Urbana del Transporte de Mercancías**	**260**	**260**	**260**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	250	250	250	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	10	10	10	-	-	-	-
IV-01	**Proyectos necesarios para la implementación de la jerarquización de transporte público y de los corredores especializados de carga**	**3,844,003**	**2,898,640**	**1,534,854**	**657,086**	**706,700**	**588,385**	**356,978**

	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	85,575	85,575	51,345	17,115	17,115	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	2,599,920	2,348,094	1,408,856	469,619	469,619	251,826	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	1,028,512	347,566	4,210	146,871	196,485	323,968	356,978
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	129,996	117,405	70,443	23,481	23,481	12,591	-
IV-02	**Proyectos de Intersecciones**	**616,955**	**19,501**	**9,750**	**5,850**	**3,900**	**501,861**	**95,593**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	19,119	19,119	9,559	5,736	3,824	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	477,963	-	-	-	-	477,963	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	95,593	-	-	-	-	-	95,593
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	24,281	382	191	115	76	23,898	-
IV-03	**Implementación de corredores para CicloRutas**	**261,859**	**8,972**	**4,486**	**2,692**	**1,794**	**230,897**	**21,990**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	8,796	8,796	4,398	2,639	1,759	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	219,902	-	-	-	-	219,902	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	21,990	-	-	-	-	-	21,990
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	11,171	176	88	53	35	10,995	-
IV-04	**Proyectos viales, los cuales deben ser ejecutados después de terminar la implementación de la red vial de transporte público y de especialización de corredores de carga**	**2,907,018**	**1,122,639**	**-**	**-**	**1,122,639**	**1,281,088**	**503,291**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	8,480	8,480	-	-	8,480	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	2,439,987	1,113,989	-	-	1,113,989	1,113,989	212,009
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	392,081	-	-	-	-	111,399	280,682
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	66,470	170	-	-	170	55,699	10,600
IV-05	**Estudio de jerarquización vial (incluyendo la jerarquización del SITPM y la gestión de la movilidad, los usos del suelo y las condiciones geométricas requeridas en cada caso)**	**550**	**550**	**-**	**550**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	500	500	-	500	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	50	50	-	50	-	-	-

FI-01	**Fortalecimiento de las capacidades institucionales de las entidades responsables de la ejecución del PMM. (Incluye la conformación de equipo de profesionales expertos en concesiones de obra pública).**	**7,500**	**3,000**	**3,000**	**-**	**-**	**1,500**	**3,000**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	3,000	3,000	3,000	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	4,500	-	-	-	-	1,500	3,000
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
FI-02	**Definición de mecanismos para la coordinación institucional entre entidades vinculadas al Sistema de Movilidad del nivel distrital y de entidades territoriales. Redefinición de competencias claras entre entidades vinculadas al sistema de movilidad de acuerdo con el modelo de reorganización del Distrito**	**700**	**700**	**700**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	700	700	700	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
FI-03	**Viabilidad y estructuración de los aspectos tributarios**	**800**	**800**	**800**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Preinversión (Diseños, Estudios, Evaluaciones preliminares, perfiles, etc)	800	800	800	-	-	-	-
	Ejecución (Construcción, Implementación)	-	-	-	-	-	-	-
	Recurrencia (Operación y Mantenimiento)	-	-	-	-	-	-	-
	Evaluación y Seguimiento, Supervisión e Interventorias	-	-	-	-	-	-	-
	GRAN TOTAL PMM	**13,728,754**	**6,666,836**	**3,103,416**	**1,200,118**	**2,363,302**	**4,342,047**	**2,719,870**

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16-32 Resumen de los Costos por Entidad y Fuente de Financiación (Millones de Pesos de 2005)

ENTIDAD/FUENTE	Total	Corto Plazo				Mediano Plazo	Largo Plazo
		Total Corto Plazo	2006	2007	2008	2009-2012	2013-2020
IDU	**8,233,312**	**3,953,311**	**2,074,718**	**317,156**	**1,561,436**	**2,747,524**	**1,532,477**
Sobretasas Combustible	5,890,044	3,180,984	1,413,066	288,040	1,479,877	1,737,582	971,478
Valorización Aprobada	66,594	16,299	-	8,149	8,149	13,658	36,636
Otros Recursos	2,276,675	756,028	661,652	20,967	73,410	996,284	524,363
STT-FONDATT	**932,144**	**211,373**	**38,566**	**82,126**	**90,681**	**296,385**	**424,386**
TRANSMILENIO	**3,701,359**	**2,472,316**	**971,323**	**792,553**	**708,440**	**771,043**	**458,000**
Distrito	1,413,008	977,171	406,646	296,261	274,263	274,837	161,000
Nación	2,288,351	1,495,146	564,677	496,292	434,177	496,205	297,000
Otros Distrito 1)	**120,432**	**25,630**	**17,389**	**6,432**	**1,808**	**80,182**	**14,620**
Sector Privado	**741,506**	**4,206**	**1,420**	**1,850**	**936**	**446,913**	**290,387**
TOTAL	**13,728,754**	**6,666,836**	**3,103,416**	**1,200,118**	**2,363,302**	**4,342,047**	**2,719,870**

1) Incluye al DAMA, IDRD, Terminal de Transporte

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16-33 Déficit (-)/Superávit (+) de Recursos Públicos de Inversión (Millones de Pesos de 2005) [1)]

ENTIDAD/FUENTE	Total	Corto Plazo				Mediano Plazo	Largo Plazo
		Total Corto Plazo	2006	2007	2008	2009-2012	2013-2020
IDU	-4,718,951	-3,301,403	-1,835,130	-113,467	-1,352,806	-1,880,635	463,088
Sobretasas Combustible	-3,558,123	-2,786,999	-1,265,785	-166,240	-1,354,974	-1,192,136	421,012
Valorización Aprobada	0	0	0	0	0	0	0
Otros Recursos	-893,381	-530,703	-569,345	44,623	-5,982	-405,814	43,136
STT-FONDATT	33,999	-120,071	-9,245	-51,259	-59,567	-12,541	166,611
TRANSMILENIO	464,906	-1,426,024	-689,769	-424,252	-312,004	638,701	1,252,229
Distrito	1,173,766	-548,424	-245,853	-176,479	-126,092	532,301	1,189,889
Nación	-708,860	-877,600	-443,916	-247,772	-185,912	106,400	62,341
TOTAL DÉFICIT/SUPERÁVIT	-3,952,600	-4,863,798	-2,534,144	-597,127	-1,732,527	-971,790	1,882,988
Déficit si Nación Cubre desfase	-2,906,259	-3,986,198	-2,090,229	-349,355	-1,546,615	-865,390	1,945,329

1) No incluye el costo de los proyectos que podrían ser financiado por el sector privado y por otras entidades del Distrito diferentes de la movilidad.

Fuente: Elaboración propia.

16.6 CONCLUSIONES Y PROPUESTA PARA OBTENER NUEVOS RECURSOS DE INVERSIÓN

El Distrito Capital ha venido contando con crecientes fuentes de ingresos, tributarios y no tributarios, para financiar los gastos en el sector de movilidad. Entre los más importantes se destacan:

- La sobretasa a la gasolina la cual fue establecida mediante el Decreto 1421 de Julio de 1993 y la tarifa se encuentra actualmente en el 25%. En este caso, debe anotarse la creciente sustitución de gasolina por otro tipo de combustibles como el ACPM y gas natural, especialmente por parte del transporte público colectivo e individual. Por lo tanto, es de esperarse que el recaudo se incremente básicamente por efecto precio, pero dado el efecto sustitución y la elasticidad de la demanda es poco probable que el recaudo en términos reales aumente.
- La sobretasa al ACPM, la cual fue establecida en el año 1999 con una tarifa del 6%. Esta ha presentado un rápido crecimiento en los últimos años tanto por el incremento en el consumo como en el precio. Sin embargo, en los próximos años debe esperarse un crecimiento más lento en el consumo y por consiguiente en el recaudo, manteniendo todo lo demás constante, ya que el proceso de sustitución en el transporte público está completo; de otra parte la sustitución de ACPM por el gas natural es otra fuente de reducción en los recaudos por este concepto. El recaudo dependerá en gran medida del precio, el cual, al igual que el caso de la gasolina, depende en gran medida de los precios internacionales del petróleo, los cuales son bastante volátiles.
- La participación en plusvalía, cuyo cobro se inició tímidamente en el año 2004 mediante el Decreto 1788 de 2004. La tarifa de participación se estableció en 30% para el 2004, 40% para el 2005 y 50% a partir del 2006. Este cobro es una fuente de recursos de muy reciente aplicación, por lo tanto en el futuro tiene una capacidad importante de generación de recursos. Este cobro se origina por la acción urbanística (operaciones urbanas) o política de gestión del suelo del Distrito y según el Acuerdo 118 de 2003, sus recursos se destinan entre otros a la construcción y mejoramiento de la infraestructura vial.17 Sin embargo, tomará algún tiempo mientras se desarrolla plenamente su aplicación y se captan los recursos y solo un porcentaje modesto de los ingresos podrá destinarse al sector de movilidad. Esta contribución requiere

[17] El 70% de los recursos se destinará al desarrollo de proyectos de vivienda y el 30% restante se puede repartir entre infraestructura vial, servicios públicos, espacio público, recreación, renovación urbana.

de la actuación activa del Distrito y su captación es incierta y de largo, plazo; por ello, en el corto plazo difícilmente el Distrito podrá contar con esta fuente de recursos.

- Recursos por concepto de valorización para obras nuevas y/o de rehabilitación que conlleven especificaciones técnicas y perfiles nuevos. Para ello se cuenta con la valorización recientemente aprobada por el Concejo y atada a proyectos específicos y un nuevo proyecto de valorización el cual puede contribuir a financiar algunos de los proyectos relacionados con la infraestructura para el transporte motorizado y no motorizado (redes peatonales y CicloRutas)
- Los recaudos provenientes de las multas y comparendos por infracciones de tránsito, los cuales tienen destinación específica para invertir en planes de tránsito, dotación de equipos, combustible y programas de educación y seguridad. Adicionalmente, estos recursos podrán utilizarse para remunerar aquellos programas cuya administración se delegue con el sector privado y para cancelar la participación por la Administración de la Información de infracciones en las bases de datos nacionales que ordena el Artículo 10 de la Ley 769 de 2002
- Otra fuente de recursos, aunque más modesta y con destinación específica para inversión en el sector de movilidad, es el Fondo para el pago compensatorio de cesiones y parqueaderos administrado por el IDU. Este fondo se nutre de las compensaciones pagadas por los constructores cuando no exista la posibilidad técnica de cumplir con los estacionamientos exigidos por la norma, al igual que las compensaciones por los parqueaderos que se exijan en los planes de regularización y manejo, en los actos de reconocimiento de edificaciones y de legalizaciones de barrios y de regularizaciones y en general las compensaciones y pagos que se establezcan en los tratamientos urbanísticos e instrumentos de planificación y de gestión urbana.

Por consiguiente, es necesario pensar en generar nuevas fuentes de recursos que permitan llevar a cabo las inversiones requeridas en la ciudad. En este sentido, se proponen nuevas contribuciones que actúan como medidas complementarias de las estrategias propuestas y a su vez representan un pago por las externalidades que genera la movilidad motorizada.

16.6.1 Cobro por Externalidades

- ***Peajes.*** Equivalen a los pagos por congestión y se pueden establecer a la entrada de la ciudad o al penetrar determinadas zonas urbanas de Distrito

(como por ejemplo el centro). Se pueden establecer tarifas diferenciales por tipo de vehículo y hacer excepciones, por ejemplo con el transporte público colectivo. Los recursos provenientes de esta fuente se destinarán a mantener la infraestructura vial en la cual se ubican y a financiar la operación y mantenimiento del intercambio modal.

- ***Pagos por contaminación de fuentes móviles***. Este tributo tendría dos componentes. Un primer componente correspondería a una tarifa básica para todo tipo vehículo, la cual variaría según el cilindraje del vehículo y el tipo de combustible. Esto basado en que a mayor cilindraje, mayor emisión de contaminantes y por otro lado, la emisión de gases depende estrechamente del tipo de combustible utilizado, siendo la gasolina motor el más contaminante y el gas natural vehicular el menos contaminante. Este cobro podría complementarse con un cobro adicional para aquellos vehículos que no cumplan con los estándares máximos de emisión de gases establecidos por el DAMA. Este segundo componente del cobro se fundamenta en la imposibilidad para un gran número de vehículos de cumplir con dichos estándares debido a la tecnología y edad de los mismos. Por lo tanto, para poder continuar circulando deberán contribuir con un cobro cuya tarifa dependerá del porcentaje de gases que emiten por encima del máximo establecido por la norma. Los ingresos percibidos por este concepto deberán destinarse a programas de inversión en el sector de movilidad.
- En forma paralela se propone un ***pago por contaminación acústica*** producida por los vehículos. Este cobro tendría también dos componentes. Un primer componente correspondería a una tarifa básica para todo tipo vehículo, la cual variaría según el tipo de vehículo y de motor, que son los principales factores determinantes del nivel de ruido. Este cobro podría complementarse con un cobro adicional para aquellos vehículos que no cumplan con niveles de ruido permisibles establecido por el DAMA para zonas urbanas. Este segundo componente del cobro se fundamenta en la imposibilidad para un gran número de vehículos de cumplir con dichos estándares debido a la tecnología y edad de los mismos. Por lo tanto, para poder continuar circulando deberán contribuir con un cobro cuya tarifa dependerá del porcentaje de ruido que emiten por encima del máximo permitido por la norma. Los ingresos percibidos por este concepto deberán destinarse a programas de inversión en el sector de movilidad.
- El ***cobro por estacionamiento en la vía pública***. El cual podrá tendrá tarifas diferenciales por zonas. Los ingresos provenientes de esta fuente se destinarán a financiar los programas de inversión relacionados con los la construcción, operación y mantenimiento de intercambiadores modales.

16.6.2 Sobretasas y Compensaciones al Distrito

- Incremento en la tarifa de la sobretasa al ACPM para hacerla más equitativa con la sobretasa a la gasolina.
- Una sobretasa al gas natural vehicular (GNV), haciendo un paralelo con la sobretasa a la gasolina y ACPM. El GNV es un combustible que viene utilizándose en forma creciente en la ciudad y por lo tanto por razones de equidad debe tener un tratamiento similar a los demás combustibles.
- Dado que una de las estrategias es la modernización del sistema semafórico de la ciudad con el consiguiente impacto positivo sobre la movilidad, se debe ***incrementar el cobro de semaforización*** de $25,000 pesos que es la tarifa vigente a $35,000.
- Actualmente el análisis de gases y la revisión técnico mecánica de los vehículos de transporte público es realizado por diagnosticentros operados por el sector privado y no le genera ningún ingreso al Distrito. Por lo tanto, se debe establecer un mecanismo que le permita al Distrito obtener un porcentaje de los ingresos percibidos por esos conceptos con destino a financiar los programas de inversión relacionados con los componentes de estacionamiento, regulación y el control y seguridad vial.

  Dado que de acuerdo con el Código de Tránsito se va establecer nuevamente la revisión técnico-mecánica para los vehículos particulares, es necesario que se fije desde un principio un porcentaje de participación del Distrito en los ingresos percibidos, y se gestione un acuerdo con el Departamento para que las tarifas sean similares, con el fin de evitar la existencia de una competencia desigual.
- Frente a la existencia de una sobreoferta evidente de taxis, se propone incrementar el valor del registro inicial de vehículos de transporte público individual con el fin de desestimular su ingreso a la ciudad
- ***Una sobretasa a las licencias de construcción y urbanismo*** con destinación específica para el mantenimiento vial. Dado que las obras de construcción generan tráfico pesado de volquetas que circulan por toda la ciudad con material proveniente de demoliciones y excavaciones y materiales de construcción y este tráfico tiene a su vez un impacto importante sobre la malla vial, es necesario que los constructores contribuyan al mantenimiento vial. Esta sobretasa se fijaría en función del área total de construcción.
- En forma complementaria se deberán fijar ***compensaciones al Distrito*** cuando se generen impactos sobre la movilidad ocasionados por el desarrollo de predios localizados sobre la malla vial arterial. Esta medida es consistente

con el cobro por la invasión del espacio público y por lo tanto se debe cobrar por las externalidades que causan los vehículos que estacionan sobre las vías para el cargue y descargue de materiales de construcción y demás operaciones.

- Con el fin de promover el crecimiento inteligente de la ciudad se fijarán compensaciones al Distrito por desarrollos multifamiliares en zonas sin cubrimiento de transporte público, o en zonas situadas en la proximidad del área suburbana. Igualmente, para desestimular actividades que impactan negativamente la movilidad se deberán fijar gravámenes diferenciales. En este sentido, se gravará en mayor medida (impuesto de valorización, predial u otro gravamen) los estacionamientos de baja capacidad que generan congestión por maniobras de ingreso-salida de vehículos, los estacionamientos situados sobre malla vial arterial y los estacionamientos de alta capacidad asociados a usos institucionales educativos de educación superior y en general.

16.6.3 Incentivos y descuentos

Así como se proponen nuevos gravámenes o incrementos en los ya existentes con el fin de mejorar la movilidad de la ciudad-región, en forma paralela se propone que el Distrito otorgue ***incentivos, descuentos o exenciones tributarias*** (impuesto predial, de industria y comercio, delineación urbana, derechos, etc.) a quienes realicen actuaciones que favorezcan el crecimiento inteligente y por ende la movilidad. Estos incentivos favorecerán a:

- Quienes modifiquen la ubicación de desarrollos multifamiliares aprobados previamente en las zonas periféricas, por otros situados en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad.
- Quienes realicen transferencia de derechos de edificabilidad desde la periferia hacia las centralidades y el centro, pudiendo generarse sumatorias de derechos de edificabilidad para constituir unidades de actuación urbanística en áreas de renovación urbana de alta edificabilidad.
- Quienes desarrollen proyectos multifamiliares en áreas próximas a las centralidades y el Centro de la Ciudad en predios previamente desarrollados de menos densidad.
- Quienes desplacen sus instalaciones industriales situadas en Barrios Unidos, San Cristóbal y Suba, hacia los centros de ordenamiento logístico.
- Quienes participen de la organización de centros logísticos que reduzcan el impacto sobre la movilidad de la zona.

- Quienes desarrollen para usos residenciales e institucionales los inmuebles destinados actualmente al estacionamiento en el centro de la ciudad.
- Quienes poseyendo al menos diez (10) vehículos de servicio público de carga adopten el uso del gas natural en sus flotas de vehículos, debidamente constatado por entes certificadores de calidad.
- Quienes rehabiliten o mantengan los tramos de malla vial colindante, bajo las condiciones que defina el Instituto de Desarrollo Urbano.

Aunque estos incentivos o exenciones afectan negativamente las finanzas del Distrito, estos más que se compensarían en el mediano plazo a través de los ahorros en: i) costos de construcción de nueva infraestructura vial y sus correspondientes costos de mantenimiento; ii) costos de extender las redes de servicio público; iii) e indirectamente a través de la reducción en tiempos de viaje lo cual se traduce en una mayor productividad y competitividad de la ciudad que a su vez se traduce en mayor crecimiento e incremento en los recaudos.

16.6.4 Participación de la Nación y otros Entes Territoriales

- Adicionalmente, se deberá contar con la ***participación activa de la Nación*** mediante los convenios de cofinanciación del SITM y del Departamento de Cundinamarca para financiar conjuntamente con el Distrito Capital aquellos proyectos que trascienden las fronteras del distrito e involucran directamente a uno o más municipios del departamento. Esto es particularmente cierto para proyectos de infraestructura, los intercambiadores modales en las afueras de Bogotá y proyectos relacionados con el transporte intermunicipal y proyectos de desconsolidación de carga En este sentido, la definición, estructuración e implementación de los proyectos y su financiación deberá canalizarse a través de la Mesa Regional Bogotá-Cundinamarca, del Departamento o de los municipios, dependiendo del escenario de concertación y decisión en que se actúe.

16.6.5 Participación Privada

- Además de los recursos públicos provenientes de diversas fuentes y niveles de la administración pública se deberá ***vincular activamente al sector privado*** para construir, operar y administrar varios de los proyectos propuestos. Para ello se dispone de diversas herramientas y esquemas de contratación, asociación y participación directa. En este punto es conveniente

promover activamente los actuales programas ***"tapa tu hueco" y "obra por tu lugar"***.[18] Son programas diseñados por el IDU, para que con la participación voluntaria, aprobación de la comunidad y la administración se puedan desarrollar proyectos que solucionen problemas de movilidad. El objetivo busca unir esfuerzos para atender las necesidades de mantenimiento de la malla vial local de la ciudad con el fin de llevar a cabo algunas de las labores características del mantenimiento correctivo, el cual se define como la conservación del patrimonio vial y comprende las siguientes actividades: parcheo, bacheo y colocación de mezclas asfálticas. Todas las comunidades de manera individual y colectiva pueden participar y para ello se debe solicitar formalmente al IDU la intervención.

Dado que este programa ofrece a las personas naturales o jurídicas, organizaciones con y sin ánimo de lucro, la oportunidad de contribuir a su comunidad, a cambio deberían ser reconocidas públicamente por su colaboración y esfuerzo y de esta forma se promovería ampliamente el programa con los consiguientes beneficios sobre la malla vial. Bajo este esquema, el sector privado termina asociado con el sector público, en este caso la Administración Distrital.

- Otro componente muy importante de la participación privada es su vinculación directa en la promoción, ejecución y operación directa de importantes proyectos relacionados con la movilidad. Esto permitiría la realización de grandes proyectos inmobiliarios que podrían desarrollarse en el marco de proyectos de movilidad. Un ejemplo es la integración de un complejo de intercambio modal con desarrollo comercial o industrial que podrían atraer grandes inversionistas.

16.6.6 Certificados de Reducción de Emisiones

En forma complementaria, se debe mencionar el Protocolo de Kyoto, el cual establece compromisos cuantificados de reducción de gases de efecto invernadero para los países industrializados.[19] Uno de los mecanismos establecidos para el logro

[18] De acuerdo con la Ley 388 de 1997 que dice en su Artículo 126: "Cuando una obra urbanística cuente con la aprobación de la entidad territorial o de desarrollo urbano correspondiente y sea solicitada por el 55% de los propietarios de predios o de unidades habitacionales beneficiados por la obra, o sea requerida por la Junta de Acción Comunal, la corporación de barrios o la entidad comunitaria que represente los intereses ciudadanos de quienes puedan beneficiarse, bajo el entendido y con el compromiso de que la comunidad participe en la financiación de la obra en un 25% por lo menos, la entidad de desarrollo urbano podrá adelantar la obra según el esquema de valorización local que diseñe para tal efecto para financiar la obra."

[19] Fue aprobado por el Congreso de la República por la Ley 629 de diciembre de 2001 y dentro del marco de Mecanismo de Desarrollo Limpio el país ha negociado y firmado memorandos de entendimiento con los Gobiernos de Canadá, Países Bajos y Francia.

de las metas es el "Mecanismo de Desarrollo Limpio" (MDL), el cual permite la ejecución de proyectos de reducción de emisiones en el territorio de países que no tienen compromisos de reducción de emisiones. Las reducciones de emisiones resultantes pueden ser adquiridas por un país o una empresa con compromisos de reducción de emisiones.[20] Precisamente diversos proyectos del sector transporte (cambio a combustibles más limpios tipo GNV o a combustibles alternativos (bio-combustible), eliminación de la sobreoferta, la implementación del sistema TransMilenio) permiten reducir y capturar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y obtener así los ***Certificados de Reducción de Emisiones*** (CRE) para los cual existen diversos fondos.[21] En este sentido, este mecanismo se convierte en una fuente potencial de recursos que contribuiría a financiar varios de los proyectos propuestos.

El negocio de los CRE mueve anualmente a nivel mundial recursos superiores a los US$7,500 millones de dólares y el país cuenta con un amplio portafolio de proyectos que se están desarrollando bajo el marco del MDL. Uno de estos proyectos es el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, en el cual la CAF viene trabajando en la estructuración tanto del proyecto como de la metodología, la cual se encuentra en proceso de aprobación. El proyecto logra una reducción promedio de 400,000 toneladas de CO_2 por año a razón de entre US$5 y US$15 dólares por tonelada. [22]

16.6.7 La Estrategia hacia el Transporte Público

La estrategia hacia el transporte público colectivo va dirigida, entre otras medidas, a eliminar la sobreoferta vehicular y darle mantenimiento prioritario a las vías por las que circula el transporte público. Esta estrategia se basa en un ejercicio financiero realizado en un estudio para el Departamento Nacional de Planeación partiendo de las condiciones del transporte público colectivo en el año 2001.[23] Para

[20] Los gases controlados por el protocolo de Kyoto son: dióxido de carbono (CO2), óxido nitroso (N2O), metano (CH4), hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF6)

[21] Se encuentran disponibles los siguientes Fondos de Reducciones de Emisiones: el Fondo Prototipo del Carbono (PCF), el Programa Latinoamericano del Carbono (PLAC) de la Corporación Andina de Fomento (CAF), el programa Carboncredits.nl y el subprograma CERUPT, el IFC- Netherlands Carbon Facility" (INCaF), Development Carbon Fund y Bio Carbon Fund del Banco Mundial anunció la creación del Bio Carbon Fund.

[22] Información suministrada por el Grupo Mitigación Cambio Climático del Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

[23] El ejercicio fue realizado por DUARTE GUTERMAN & CIA. LTDA. Estudio para el Análisis de Alternativas Tecnológicas para los Vehículos de Transporte Urbano Colectivo que hacen Parte del Programa de Reposición del Parque Automotor. PNUD – DNP. Bogotá D.C., 2001. La información de dicho estudio se actualizó a precios de 2005 y se ajustó para incluir algunos costos adicionales que conlleva el nuevo esquema necesarios para darle viabilidad a la propuesta como son el recaudo centralizado y los costos asociados con su administración, la doble jornada de los conductores, la capacitación de quienes salen del sistema, etc.

efectos de este estudio, se actualizaron los precios a 2005 y se incluyeron y ajustaron algunos rubros de costos.

Así, el primer paso consiste en implementar el recaudo centralizado para el transporte público colectivo y eliminar la sobreoferta mediante la salida definitiva del servicio de las unidades más viejas, dándole prioridad a los vehículos a gasolina. Un programa de estas características requiere disponer de los fondos suficientes para comprar los vehículos que deben ser desintegrados físicamente, cuyo valor está representado, no en la unidad física como tal, sino en la tarjeta de operación que es la que le da el derecho a operar. Como se explica a continuación, los recursos requeridos para financiar la estrategia son generados por la misma actividad transportadora.

Como resultado de la reducción de la oferta, y manteniendo todo lo demás constante, se incrementa la ocupación vehicular, lo cual a su vez conlleva un incremento en los ingresos de los operadores y propietarios que permanecen en el sistema. De otra parte, la estrategia podría eventualmente reducir los costos de operación vehicular por efecto de una menor congestión, lo cual contribuye a disminuir el ritmo de deterioro de la infraestructura vial. A su vez, vías en mejores condiciones conlleva también menores costos de operación y para el sector público menores costos de mantenimiento.

Dado que la tarifa se mantiene, estos mayores ingresos deben destinarse inicialmente a la compra de los vehículos que deben salir del sistema y a elevar el nivel de rentabilidad de la actividad del transporte, de tal forma que los propietarios/operadores se comprometan a alcanzar altos estándares de mantenimiento vehicular que garantice la prestación de un servicio en condiciones de calidad comodidad y seguridad. Igualmente, esta mayor rentabilidad le permitirá a los propietarios hacer las reservas necesarias para reponer el vehículo al final de su vida útil.

De otra parte, a partir del segundo año, cuando ya se han comprado los vehículos que deben salir del sistema, se dispone de unos ingresos extraordinarios que continúa generando la actividad del transporte año tras año. Parte de estos ingresos los debe internalizar el sector público y en este sentido se deben transferir al Distrito con destino al mantenimiento de la malla vial por la que circula prioritariamente el transporte público.

En este sentido se debe redefinir una nueva estructura tarifaria que establezca un componente fijo permanente cuyos recursos administrará el Distrito y se destinarán exclusivamente al mantenimiento de los corredores por los que circula el transporte

público. De esta forma se le da sostenibilidad financiera al mantenimiento vial, por lo menos en lo que concierne a los dichos corredores.

Debe anotarse que gran parte de los ingresos que genera esta estrategia se los apropia el propietario/operador, generando una mejora significativa en la rentabilidad financiera de la actividad y dejando previsto los recursos necesarios para realizar las prácticas de mantenimiento recomendadas en los manuales del vehículo, es decir el ***"deber ser".*** Por lo tanto, la estrategia debe ir acompañada de: una estricta revisión técnico-mecánica que garantice el adecuado mantenimiento de los vehículos de transporte público; un control estricto a los niveles de emisiones de gases; reposición del vehículo al cumplir su vida útil; salario fijo para conductores y jornada laboral de 8 horas; capacitación periódica a conductores y propietarios; la instalación del sistema de recaudo centralizado que le permita integrarse con el sistema masivo y demás criterios de organización y operación que determine la autoridad responsable,.

Los resultados del ejercicio financiero que acompañan la estrategia propuesta se resumen en la Tabla 16-34. Se parte de la reducción de la sobreoferta en un 34% y para ello se deben chatarrizar 6,895 vehículos entre buses, busetas y colectivos. Ello conlleva un incremento en la ocupación promedio vehicular de 300 a 460 pasajeros/día y en los ingresos brutos de los propietarios del orden de $52,800,000 pesos de 2005 al año. Estos se destinan a:

- Elevar la rentabilidad de la actividad en forma permanente;
- Mantener los vehículos de acuerdo con las prácticas establecidas en los manuales de mantenimiento en forma permanente;
- Cubrir los costos de la indemnización a los propietarios que salen del sistema, los cuales se incurren una sola vez y por simplicidad se supone que todos salen en el primer año;
- Instalación del sistema para el recaudo centralizado el cual se incurre una sola vez;
- Costo de administración de los recursos provenientes del recaudo centralizado el cual se incurre en forma permanente;
- Costo adicional por pago de doble jornada a conductores:
- Capacitación y reubicación a quienes salen del sistema, el cual se incurre una sola vez;
- Capacitación permanente a quienes permanecen en el sistema.

Tabla 16-34 Resultados del Ejercicio Financiero para Eliminar la Sobreoferta (Pesos de 2005)

Rubro	Total
Situación Actual	
Parque Automotor Actual (No.)	20,532
Ocupación Actual (pasajeros/día)	300
Situación propuesta	
1. Reducción del Parque	6,897
2. Incremento de la Ocupación	160
3. Tarifa promedio actual ($)	1,100
4. Parque vehicular que queda en circulación	13,635
5. Incremento Anual en Ingresos brutos ($/Veh) (3x2)	52,800,000
6. Ingresos promedio anuales para alcanzar una TIR del 20% ($/Veh)	17,000,000
7. Recursos para cubrir costos adicionales (20% de ingresos brutos:0.20x5) /$/Veh)	9,500,000
8. Instalación recaudo centralizado ($/veh/año)	1,500,000
9. Costo administración del recaudo centralizado($/veh/año) (2.5% del recaudo)	3,800,000
10 Pago por doble jornada a conductores ($veh/año)	2,500,000
11 Indemnización por vehículo que sale del sistema ($/veh)	35,000,000
12. Capacitación a quienes salen del sistema (Miles de pesos)	1,500,000
13. Capacitación a quienes se quedan en el sistema (Miles de pesos)	2,000,000
PRIMER AÑO	
14. Saldo disponible para Traslado al Distrito ($/Veh) (5-6-7-8-9-10-11-12)	-16,500,000
15. Déficit (-)Superávit(+) Total Primer año (Miles de pesos)	-224,977,500
SEGUNDO AÑO Y POSTERIORES	
16. Saldo disponible para Traslado al Distrito ($/Veh) (5-6-7-9-10-13)	18,000,000
17. Déficit(-) Superávit(+) Total a partir del Segundo Año (Miles de pesos)	245,430,000

Fuente: Elaboración propia a partir de DUARTE GUTERMAN & CIA. LTDA. Estudio para el Análisis de Alternativas Tecnológicas para los Vehículos de Transporte Urbano Colectivo que hacen Parte del Programa de Reposición del Parque Automotor. PNUD – DNP. Bogotá D.C., 2001.

Al expresar los recursos disponibles al final de cada año durante un período de 10 años en términos de un flujo de fondos, se obtiene que el valor presente de los recursos que obtendría el Distrito ascendería a un total de $1.08 billones de pesos de 2005, lo cual equivale a un promedio anual de $108,000 millones de pesos anuales.

Debe anotarse que el primer año es claramente deficitario frente a los costos de comprar los vehículos que deben salir del sistema, por lo que se hace necesario apalancar la estrategia lo cual puede realizarse a través de créditos blandos soportados en la pignoración de los recaudos por concepto de las tarifas, para lo cual es fundamental tener implementado el sistema de recaudo centralizado. Una segunda opción para el apalancamiento financiero de la estrategia es mediante la utilización de los recursos disponibles en el Fondo para el Mejoramiento de la

Calidad del Servicio y el Fondo Cuenta, cuya destinación es la compra de los vehículos de transporte público colectivo con el fin de reducir la sobreoferta. Dado que estos recursos son insuficientes para financiar la salida de la totalidad de los vehículos que sobran, la tercera opción es una combinación de crédito y recursos del Fondo de Calidad.

La utilización de los recursos del Fondo de Calidad puede a su vez contribuir a la creación y capitalización de nuevas empresas operadoras del nuevo sistema de rutas, compuestas por pequeños propietarios. Estas empresas se crearían a partir de los aportes, en términos de vehículos, que harían los propietarios; sin embargo, dada la sobreoferta existente, no todos los vehículos podrán operar las rutas asignadas a dichas empresas y por lo tanto, un determinado número de estos vehículos deberá salir del sistema. La salida de estos vehículos será entonces financiada a través de recursos del Fondo de Calidad. De esta manera, los pequeños propietarios quedarían como socios de las empresas, unos con aportes en vehículos, los cuales continuarán operando y otros con aportes en términos de capital, proveniente de la compra y chatarrización de su vehículo.

Por último, como parte de la estrategia hacia el transporte público, se deberán mantener los criterios de priorización de la inversión en mantenimiento vial, de tal forma que favorezcan el mantenimiento de los corredores por los que circula el transporte público. Esta medida debe ir acompañada de una mayor flexibilidad en el destino de los recursos provenientes del 50% de la sobretasa a la gasolina, de tal forma que se pueda disponer adicionalmente para el mantenimiento vial del 30% de los recursos que actualmente se destinan para acceso a barrios.

16.6.8 Estimación de Recursos Adicionales

Además de los recursos provenientes de la reestructuración del sistema de transporte colectivo, a partir de las propuestas anteriores que buscan cobrar por las externalidades que genera el sector de la movilidad y que complementan las estrategias propuestas, se realizó un ejercicio tendiente a cuantificar los futuros recursos que podrían obtenerse por estos conceptos. Para ello, se consideraron aquellos rubros que más fácilmente pueden cuantificarse e implementarse, los cuales se presentan en la Tabla 16-35 con las respectivas tarifas.

Tabla 16-35 Nuevos Cobros por Externalidades (Pesos de 2005)

Rubro	Tarifa
Incremento en Contribución de Semaforización	De $25,000 a $ 35.000
Cobro por Contaminación Ambiental	$30,000/vehículo
Cobro por Contaminación Acústica	$25,000/vehículo

Renta Revisión Gases	$8000/vehículo
Renta Revisión Técnico Mecánica	$8000/vehículo
Cobro por Licencias de Construcción	$2000/M^2 de construcción

Fuente: Elaboración propia

Los recursos generados por dichos cobros se presentan en la Tabla 16-36, partiendo de las tarifas anteriores y suponiendo que el parque automotor actual es del orden de 750,000 vehículos. El cobro a las licencias de construcción contempla dos factores: el deterioro de las vías debido a la circulación de volquetas y vehículos pesados con suministro de materiales y la invasión del espacio público por parte de dichos vehículos durante el proceso de cargue y descargue. Para estimar estos ingresos se proyectaron las áreas que se espera construir a partir de un modelo tendencial que considera los ciclos en el sector de la construcción y aplicando la tarifa propuesta por m^2 se obtienen los futuros ingresos.

Con base en los supuestos anteriores se podrían obtener recursos adicionales por un monto promedio anual cercano a los 56,000 millones de pesos de 2005 en el corto-mediano plazo, los cuales deberían contribuir a financiar las estrategias y proyectos del Plan Maestro de Movilidad. Esto, sin contar con ingresos probables de las demás estrategias financieras propuestas cuyo estimativo es totalmente desconocido (i.e peajes, estacionamiento en vía, compensaciones, etc.).

Tabla 16-36 Proyección de Recursos Adicionales para Inversión en el Sector de Movilidad (Millones de Pesos de 2005)

Año	Incremento Semaforización	Contaminación Ambiental	Contaminación Acústica	Aporte Revisión Gases	Aporte revisión Técnico-mecánica	Cobro Licencias Construcción	Total Recursos
2007	3,079	22,500	18,750	6,000	6,000	5,946	62,275
2008	3,202	22,950	19,125	6,120	6,120	7,864	65,381
2009	3,331	23,409	19,508	6,242	6,242	7,796	66,528
2010	3,464	23,877	19,898	6,367	6,367	9,028	69,002
2011	3,602	24,355	20,296	6,495	6,495	7,968	69,210
2012	3,746	24,842	20,702	6,624	6,624	6,171	68,710
2013	3,896	25,339	21,116	6,757	6,757	6,642	70,506
2014	4,052	25,845	21,538	6,892	6,892	4,560	69,780
2015	4,214	26,362	21,969	7,030	7,030	5,946	72,551
2016	4,383	26,890	22,408	7,171	7,171	7,864	75,885
2017	4,558	27,427	22,856	7,314	7,314	7,796	77,265
2018	4,740	27,976	23,313	7,460	7,460	9,028	79,979
2019	4,930	28,535	23,780	7,609	7,609	7,968	80,432
2020	5,127	29,106	24,255	7,762	7,762	6,171	80,183

Fuente: Elaboración propia