

Cartagena de Indias D.T.y.C, enero de 2023

Doctor

LEWIS MONTERO POLO

Presidente Concejo Distrital de Cartagena de Indias
Ciudad

REFERENCIA: PROYECTO DE ACUERDO, POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 04 DEL 1 DE FEBRERO DE 2003, A TRAVÉS DEL CUAL SE CONCEDE AUTORIZACION AL ALCALDE MAYOR DE LA CIUDAD PARA CREAR UNA EMPRESA QUE SE ENCARGUE DE DESARROLLAR EL SISTEMA INTEGRADO DE SERVICIO PUBLICO URBANO Y DE TRANSPORTE MAXIMO MULTIMODAL, QUE TENGA POR OBJETO LA GESTION, ORGANIZACIÓN PLANIFICACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, MAXIMO Y MULTIMODAL DE PASAJEROS EN EL DISTRITO DE CARTAGENA Y SU AREA DE INFLUENCIA Y PARA CONSTITUIR UN FONDO CUENTA.

Honorable Concejal,

En uso de mis atribuciones Constitucionales y legales, me permito presentar a su consideración el proyecto de acuerdo enunciado, el cual tiene por objeto implementar medidas que contribuyan a la sostenibilidad y viabilidad financiera del SITM Transcaribe en el largo plazo, de manera que se garantice y mejore la prestación del servicio de transporte urbano en el Distrito de Cartagena, de conformidad a los argumentos que a continuación se detallan:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

MARCO JURÍDICO

Marco Constitucional

La autonomía de las Entidades Territoriales se encuentra consignada como principio fundamental en el artículo primero (1º) de la Constitución Política Colombiana, así:

“ARTICULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”
(subrayado por fuera del texto original)

En desarrollo de dicha autonomía, la Carta Magna, otorga facultades en los siguientes artículos:

“ARTICULO 287. *Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:*

1. *Gobernarse por autoridades propias.*
2. *Ejercer las competencias que les correspondan.*
3. *Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
4. *Participar en las rentas nacionales.”* (subrayado por fuera del texto original)

En este contexto, el 311 Superior determina lo siguiente:

“ARTICULO 311. *Al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.* (subrayado por fuera del texto original)

Es claro que desde el marco Constitucional surge un compromiso del mismo resorte para que entidades territoriales como los Distritos asuman o garanticen la prestación de servicios públicos esenciales a cargo del Estado como resulta el transporte.

Es así como las líneas de obligación bien sea por desarrollo normativo o por pautas de políticas públicas, implican en el avance para la implementación u operación de los SITM, la necesidad de incorporar elementos que coadyuven a consolidar los esfuerzos realizados y abordar las problemáticas actuales asociadas con cobertura, calidad del servicio, accesibilidad, y fuentes alternativas de financiación, entre otros aspectos estratégicos.

Ahora bien, corresponde entre otras funciones a los Concejos Municipales y/o Distritales, *“reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio”*, conforme lo establecido en el numeral primero (1º) del artículo 313 de la Constitución Política.

Por lo anterior, y atendiendo su competencia constitucional, corresponde – se reitera – al Honorable Concejo Distrital de Cartagena de Indias, estudiar la propuesta de modificación del Acuerdo 004 de 2003, mediante el cual se autorizó al Alcalde Mayor, a crear una empresa cuya finalidad implica la prestación del servicio público de transporte masivo, en este caso para que atendiendo las líneas de alternativas y fuentes de financiación se acuda a opciones que garanticen los ingresos y con ello el camino a la sostenibilidad, a favor del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena de Indias.

Marco Legal

El marco normativo que nos permite dar líneas sobre la justificación del presente proyecto nos lleva inicialmente al estudio de la Ley 336 de 1996, en cuyos artículos 4y 5 expone lo siguiente:

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

ARTÍCULO 5- El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

...” (Subrayado fuera del texto original).

Posteriormente, en el Decreto Compilatorio 1079 de 2015 expone lo siguiente:

“ARTÍCULO 2.5.1.4. Principios. Todos los actores estratégicos deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) y cualquier subsistema de gestión que componga el Sistema inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITI), a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política y en especial con los siguientes:

...

*11. **Sostenibilidad:** corresponde al actor estratégico incluir dentro de los proyectos de Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, los criterios de costo/beneficio, planeación y desarrollo, propendiendo por la eficiencia en el uso de la infraestructura de transporte, racionalidad y eficiencia de costos en las inversiones del Estado a través del tiempo, el mejoramiento de la calidad de vida de la población, el uso racional de los recursos naturales y la reducción de externalidades negativas.*

...” (subrayado extratexto)

Por otro lado, la Ley 1753 de 2015 establece:

“ARTÍCULO 32. Apoyo a los sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

‘ARTÍCULO 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996. Así mismo, podrá apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, siempre y cuando comprendan acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y

de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas contra la ilegalidad y la informalidad.

...

PARÁGRAFO 2°. El Gobierno nacional podrá apoyar la financiación de sistemas de transporte en otras ciudades o regiones del país, estructurados de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región, siempre y cuando se garantice el cambio de esquema empresarial, cobertura, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad, así como la incorporación de tecnologías de recaudo, gestión y control de flota, información al usuario, y a los niveles de servicio como su articulación con otros modos y modalidades de transporte, una vez se evalúe y se apruebe el estudio que determine su impacto estratégico en el desarrollo de la región.

...". (subrayado por fuera del texto original)

Finalmente, la Ley 1955 de 2019 señala:

“ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

(...)

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de

origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.”

ARTÍCULO 99. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. *El Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestres, marítimos o fluviales en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. Lo anterior de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996.*

...

Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal. (subrayado por fuera del texto original)

Por su parte, el Departamento Nacional de Planeación- PND 2014-2018, refuerza la concepción del gobierno nacional de consolidar el transporte público como eje estructurante de movilidad, por esto, cambió el paradigma de la autosostenibilidad de la movilidad e incorporó fuentes alternas de financiación para que, a partir de su implementación, las entidades territoriales generen recursos adicionales para cubrir los costos asociados a la operación de los sistemas y puedan mejorar los niveles del servicio público. No obstante, estas entidades han tenido dificultades para el recaudo a través de dichas fuentes y por lo tanto, continua la necesidad de generar recursos adicionales que aumenten la calidad del servicio.

OBJETIVO DE LA PRESENTE INICIATIVA

La presente iniciativa tiene como objeto, modificar el Acuerdo 04 de 2003, SITM TRANSCARIBE S.A. con la finalidad contar con la posibilidad de asumir otras responsabilidades o compromisos que no se desprendan de su naturaleza o razón social, con miras a lograr la sostenibilidad y viabilidad financiera del SITM Transcaribe en el largo plazo, de manera que se garantice y mejore la prestación del servicio de transporte urbano en el Distrito de Cartagena, específicamente en los siguientes componentes:

1. Contribuir a la solvencia económica del SITM Transcaribe y los agentes que lo integran, a partir de la puesta a punto a nuevos negocios que tengan que ver con su naturaleza y objeto social, y las actividades que la desarrollen.

2. Lograr la fluctuación o fluidez de dinero que permitan la garantía de la prestación del servicio público esencial de transporte.
3. Atribuir o asignar a TRANSCARIBE nuevas competencias que dentro del marco de su objeto y actividades le permita generar nuevos negocios o asumir tareas según su experiencia y estructura que generen mayores ingresos al mismo y lograr la sostenibilidad del sistema.

CONSIDERACIONES GENERALES

El SITM Transcaribe se encuentra categorizado como uno de los macroproyectos en el Distrito de Cartagena de Indias, cuya titularidad y administración se encuentra a cargo de Transcaribe S.A. conforme a lo dispuesto en el Acuerdo 004 del 13 de febrero de 2003 y Escritura Pública No. 0654 de julio 15 de 2003 (modificada mediante Escritura Pública 1082 del 8 de junio de 2022).

Así mismo, Transcaribe S.A., en el marco de su objetivo misional, es la entidad encargada del manejo y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM – del Distrito de Cartagena, denominándose para ello “Ente Gestor”. En virtud de lo anterior, debe atender todo lo relacionado a estudios técnicos, diseños y proyectos necesarios para la operación del SITM y todo lo que ella engloba.

En este orden de ideas, el Ente Gestor del SITM se responsabiliza de planear, administrar y controlar los recursos físicos y buses destinados a la operación del sistema, con el fin de tener una programación de la operación optimizada y ajustada a la realidad, teniendo como objetivo principal asegurar la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte a los habitantes del Distrito de Cartagena.

En virtud de lo anterior, los Documentos emitidos por el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES que atienden al Proyecto SITM Transcaribe, es decir, CONPES 3259 de 2003, 3516 de 2008 y 3823 de 2014 consideraban que el Sistema Integrado de Transporte Masivo se configuraría como el agente de mayor participación dentro de los modos de Transporte Público, presentando una relación como la que se expresa a continuación:

Tabla 1. Demanda Propuesta por día Hábil Diseño Conceptual 2003 vs. CONPES 3516 de 2008

Conceptos	Diseño Conceptual 2003	Propuesta CONPES 3516 de 2008
Demanda Transporte Publico	441.781	601.266
Participación Esperada del SITM	70,00%	79,00%
Demanda SITM	309.247	475.000

Fuente: Documentos CONPES 3516 de 2008

Dicha propuesta de demanda de pasajeros se estableció desde la perspectiva de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 86 de 1986 la cual estipula lo siguiente:

“Artículo 14. Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos.”

Así mismo, la oferta de kilómetros desde el punto de vista de la estructuración buscaba atender las necesidades de movilidad de los habitantes del Distrito, tal como se evidencia a continuación:

Tabla 2. Distribución de Kilómetros Día por Concesionario – Estructuración

Kilómetros	Kilómetros Totales del Sistema			
	Concesionario 1	Concesionario 2	Concesionario 3	Subtotal
Articulado	11.519	0	0	11.519
Padrón	0	17.489	16.907	34.396
Convencional	27.800	23.358	20.797	71.955
Total	39.319	40.847	37.704	117.870

Fuente: Tabla 11. Distribución de Kilómetros Día por Concesionario. Asistencia Técnica Especializada a Transcaribe. *Informe Final*

Desde la entrada en Operación del SITM Transcaribe, el día 27 de marzo de 2016, la demanda promedio hábil del SITM Transcaribe presentaba una tendencia creciente, oscilando entre las 69.000 y 126.000, en la vigencia 2020 las validaciones disminuyen producto de las medidas restrictivas establecidas por el Gobierno Nacional para la prevención de la propagación del SARS2-COVID19, en cuanto a la vigencia 2021, nuevamente se reactiva la demanda, aumentando un 10% con respecto al año anterior, y para la vigencia 2022 duplicó la demanda como se indica a continuación:

Tabla 3. Evolución de la Demanda Promedio Día Hábil 2016 – 2022

Conceptos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Demanda Promedio Hábil	69.457	87.415	99.697	126.155	49.529	54.663	103.608
Variación (%)	0%	26%	14%	27%	-61%	10%	91%

Cálculo: Dirección Administrativa y Financiera de Transcaribe S.A. y Dirección de Operaciones

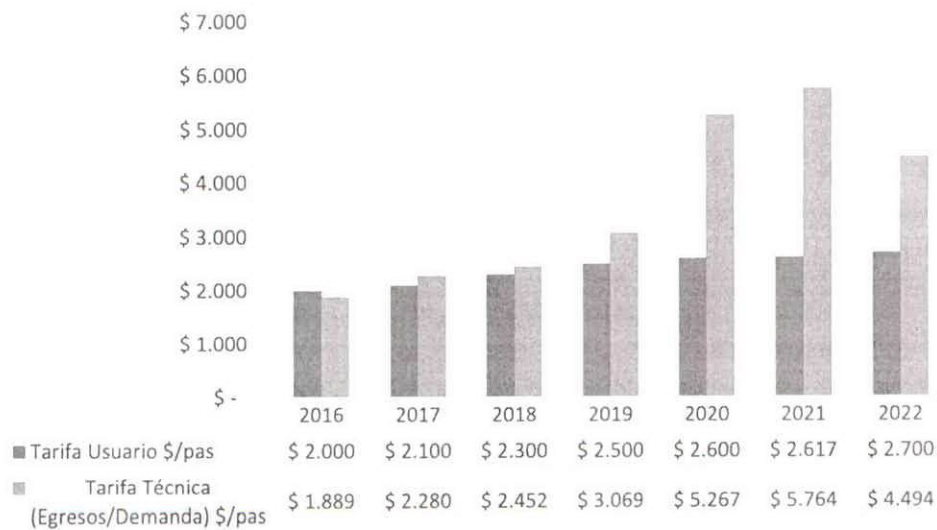
Fuente: Oficio TC-DO-07.02-0013-21 Certificación de Datos Históricos SITM

El pico más alto e histórico de las validaciones diarias efectuadas por los usuarios, ha sido de 140.025 durante el mes de febrero de 2020, por lo cual resulta evidente el no logro de la demanda esperada desde el punto de vista de la estructuración, razón que afecta tanto el recaudo como los ingresos esperados por los diferentes zagentes que intervienen en el sistema, teniendo en cuenta que para los concesionarios de operación de los vehículos la oferta de kilómetros se encuentra supeditada a la demanda que se de por parte de los usuarios, tal como fue concebido desde los contratos y por ende desde el inicio de la operación.

Además de las diferentes situaciones de carácter estructural que afrontan los diferentes Sistemas de Transporte Masivos del país, el proceso de implementación del SITM Transcribe en la ciudad de Cartagena, presentó adicionalmente disminución en la flota adquirida durante la adjudicación e implementación de sus concesiones. Siendo así que, por razones cambiarias (aumento del dólar), el SITM Transcribe cuenta con una Flota disponible de 329 buses compuestos por 54 buses de tipo articulado, 158 buses de tipo padrón y 117 buses de tipo busetón, en contraste con la flota vinculada de referencia requerida en la Fase 2 (344 buses compuestos por 54 buses de tipo articulado, 173 buses de tipo padrón y 117 buses de tipo busetón), es decir, 15 buses de tipo padrón menos que los concebidos contractualmente, situación que incide en la operación normal del Sistema y por ende, a la remuneración de los distintos agentes que lo integran.

Por todo lo anterior, se han presentado incrementos, vigencia a vigencia, en la tarifa técnica ¹, tal como se evidencia en la siguiente gráfica:

Gráfica 1. Tarifa Técnica vs. Tarifa al Usuario 2016 – 2022 (En Pesos)



El diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario², ha generado una situación financiera deficitaria en el SITM:

Tabla 4. Balance Financiero del SITM 2016 – 2021 (En Pesos)

Conceptos	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ingresos Tarifa Usuario	32.883.266.000	57.526.461.000	69.975.919.900	96.160.601.900	37.852.040.000	44.353.362.300
Ingresos Operaciona	32.883.266.000	57.526.461.000	69.975.919.900	96.160.601.900	37.852.040.000	44.353.362.300

¹ Costo que en el que incurre el SITM por movilizar un pasajero (Definición fuera de los contratos de concesión)

² Cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de Transporte.

les SITM						
Egresos Teóricos						
Fiducia	217.561.188	434.886.366	553.290.336	881.744.585	605.199.737	720.880.926
Colcard	2.798.335.508	4.931.712.115	5.701.212.575	7.409.390.066	2.980.753.450	3.314.762.443
Ente Gestor	1.315.007.288	2.301.082.140	2.799.037.072	3.832.112.783	1.544.585.744	1.774.134.492
Sotramac S.A.S.	6.137.338.166	11.127.705.169	17.223.763.512	36.645.692.950	25.835.072.083	29.303.306.513
Transcaribe Operador	0	4.562.080.467	5.593.353.294	21.350.368.618	16.965.448.884	20.690.876.425
Transambiental S.A.S.	16.930.336.808	30.041.293.687	36.066.671.567	38.144.732.585	26.380.112.032.707	32.755.011
FUDO	3.656.706.515	6.444.673.622	7.450.306.502	11.681.715.191	5.074.484.294	6.447.723.754
Total Egresos Teóricos³	31.055.285.473	59.843.433.565	75.387.634.859	119.945.756.777	79.385.656.199	94.963.139.564
Situación del Periodo	1.827.980.527	-2.316.972.565	-5.411.714.959	23.785.154.877	-41.533.616.199	50.609.777.264

Calculo: Dirección Administrativa y Financiera de Transcaribe S.A.

Fuente: Oficio TC-DO-07.02-0013-21 Certificación de Datos Históricos SITM

En los diversos sistemas de transporte masivo del país, las tarifas para el cobro de la prestación del servicio han sido insuficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, por tal razón, se estableció en el marco de la Ley 1955 de 2019 la sostenibilidad de los sistemas de transporte colectivos y masivos tal como lo expresa el artículo 98 de la Ley mencionada con anterioridad:

“ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE.
Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. *Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.*

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.” (Subrayado fuera del texto)

Por tal razón, el Distrito de Cartagena mediante Decreto 0319 de 2019, establece el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET, como mecanismo para la cobertura de riesgos asociados a la estabilidad del Sistema de Transporte, y con el objeto de servir como fuente de liquidez para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario del Sistema, y garantizar la operación de transporte en el Distrito

³ Pagos que deben realizarse a cada beneficiario en el periodo establecido, de acuerdo a su fórmula de remuneración.

Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el evento en que se materialice el riesgo de tarifa estipulado en los Contratos de Concesión

En el CONPES 3259 de 2003⁴, se establece que el Distrito de Cartagena es el responsable de los gastos administrativos de TRANSCARIBE S.A. y del mantenimiento de la infraestructura del sistema que no sea cubierto por los ingresos de la actividad transportadora, por ello, desde el año 2005 la Alcaldía Mayor de Cartagena efectúa giros a Transcaribe, tanto para el funcionamiento como para el proyecto de Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM.

Desde la vigencia 2011 a 2021, las transferencias del Distrito a Transcaribe ente gestor por concepto de gastos de funcionamiento, ascienden en total a la suma de \$72.135.063.336,05; analizando el periodo de la vigencia 2011 a la vigencia 2019, se observa que año tras año ha sido creciente oscilando en promedio en 25%, excluyendo las vigencias 2015 y 2018, en donde se presentaron disminuciones de 13% y 42% respectivamente. También, se destacan las vigencias 2017 y 2019 en donde las transferencias de estos años aumentaron en un 84% y 40% con respecto a la vigencia anterior.

Históricamente estas transferencias para Gastos de Funcionamiento del Distrito a Transcaribe S.A. han contribuido a financiar dichos gastos del Ente Gestor para actividades relacionadas a la vigilancia, aseo y mantenimiento y fortalecimiento del sistema y su infraestructura:

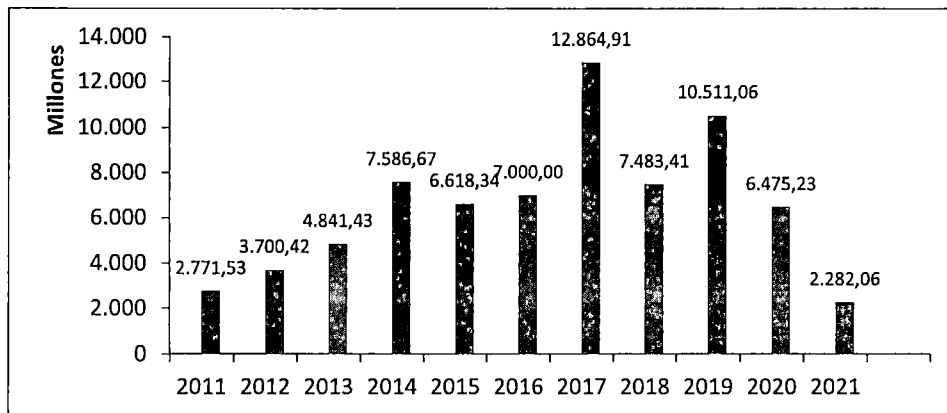
Tabla 5. Total Gastos de Funcionamiento Transcaribe vs. Transferencias Realizadas por el Distrito para Gastos de Funcionamiento 2016 – 2021 (En Pesos)

Conceptos	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Transferencias para Funcionamiento (Recaudado)	7.000.000.000	12.864.911.175	7.483.406.181	10.511.059.847	6.475.225.159	2.282.061.880
Gastos de Funcionamiento (Compromisos)	16.805.291.774	17.084.260.143	13.971.652.163	14.915.432.164	11.259.759.491	11.726.723.244
Porcentaje de Gastos Financiados mediante Transferencias	41,65%	75,30%	53,56%	70,47%	57,51%	19,46%

Fuente: Dirección Administrativa y Financiera – Ejecución Presupuestal Transcaribe S.A.

Gráfica 2. Evolución de las Transferencias Realizadas por el Distrito a Transcaribe S.A. para Funcionamiento 2011 – 2021 (En Millones de Pesos)

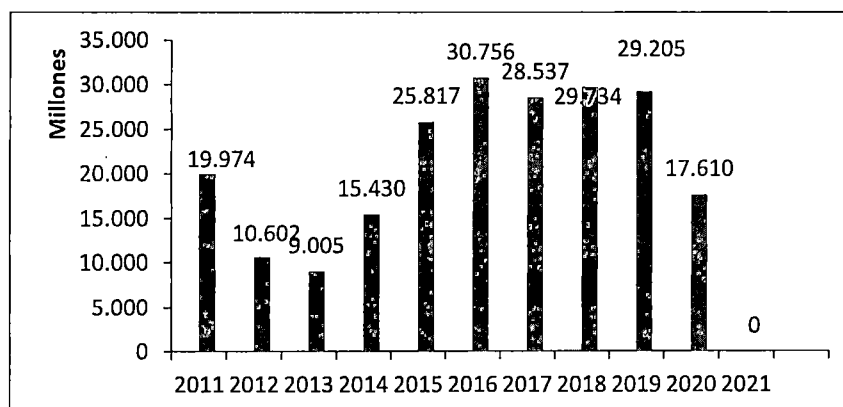
⁴ Pagina No. 8. Numeral III - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO PARA EL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS - TRANSCARIBE



Fuente: Dirección Administrativa y Financiera – Ejecución Presupuestal Transcaribe S.A.

Con respecto a las transferencias realizadas por el Distrito de Cartagena al proyecto de Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, por concepto de gastos de inversión en su infraestructura, se destaca el período de la vigencia 2015 a 2019, en donde la inversión realizada representa el 61% de todos los últimos 10 años, en donde la inversión total ascendió a \$216.669.918.034,50.

Gráfica 3. Evolución de las Transferencias Realizadas por el Distrito a Transcaribe S.A. para Inversión (Convenio de Cofinanciación) 2011 – 2021 (En Millones de Pesos)



Fuente: Dirección Administrativa y Financiera -- Ejecución Presupuestal Transcaribe S.A.

Durante la vigencia 2021, se expide el Decreto Distrital 0532 "Por medio del cual se modifican los artículos primero, tercer y cuarto del Decreto 0319 de 4 de marzo de 2019, y se deroga el Decreto 0700 del 14 de mayo de 2019," el cual faculta al Ente Gestor en su artículo cuarto, a hacer uso de un porcentaje no superior al 10% de los ingresos percibidos en el Fondo de Estabilización Tarifaria, como recursos de libre destinación, todo en virtud de los mecanismos establecidos en el Decreto Distrital 1277 de 2015, tal como se cita a continuación:

"ARTICULO PRIMERO.- Para mitigar el riesgo de tarifa, es obligación de TRANSCARIBE remitir una comunicación en septiembre del año anterior a aquel en que se debe hacer el aumento de tarifa al usuario, informando a la Alcaldía y a la Secretaria de Hacienda del Distrito, el incremento de la tarifa

técnica acumulado desde al año inmediatamente anterior hasta septiembre y el incremento de la tarifa técnica estimado hasta diciembre de ese año, al igual que el incremento sugerido en la tarifa al Usuario, según la fórmula incluida en los contratos de concesión para la operación del Sistema integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena de Indias.

ARTICULO SEGUNDO.-TRANSCARIBE S.A. calculará e informará a la Alcaldía y a la Secretaría de Hacienda del Distrito, en el mismo plazo indicado en el artículo anterior, el valor total estimado de afectación de los ingresos del Sistema en el evento en que no se ajustarse la Tarifa al Usuario de acuerdo o en función del resultado arrojado en los contratos de concesión para la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias, de forma tal que tanto la Alcaldía como la Secretaría de Hacienda Distrital tengan certeza sobre el valor que el Distrito deberá apropiar presupuestalmente y desembolsar al patrimonio autónomo del SITM, mensualmente durante el año siguiente (en alícuotas iguales) como compensación en caso de no aumentar la Tarifa al Usuario.

(...)"

En la vigencia 2021, se presentó la materialización de aportes al Fondo de Estabilización Tarifaria – FET, como se detalla a continuación:

Tabla 6. Cumplimiento de los Aportes al FET por Parte del Distrito de Cartagena de Indias 2021 – 22 (En Pesos) discriminación de cifras desde el punto de vista presupuestal.

Periodos	(1) Valor Estudios Técnicos	(2) Ajustes (*)	(3) Valores Apropriados a Transcaribe	(4) = (1) + (2) - (3) Valores Pendientes	% Participación (3) / (1 + 2)
2021	43.373.133.145	1.193.637.427	21.592.597.283	22.974.173.289	48,10%
2022	94.419.716.000	0	13.314.321.832	81.105.394.168	14,10%
2021 - 2022	137.792.849.145	1.193.637.427	34.906.919.115	102.697.991.451	25,12%

(*) Mayor valor reconocido mediante Decreto Distrital No. 1166 de 2021

Ahora, resulta pertinente indicar los gastos y aportes recibidos durante las vigencias de 2020 a 2022, con el propósito de soportar la necesidad de modificar el Acuerdo 004 de 2003:

TRANSCARIBE S.A.							
RELACIÓN DE TRANSFERENCIAS Y APORTES RECIBIDOS POR TRANSCARIBE S.A.							
Año	Aportes de Acuerdo al Convenio de Cofinanciación		Aportes adicionales al proyecto	Tranferencias Para Gastos de Fcmiento (Admvos y Operación)	Aportes apoyo a la Operación		Total
					Distrito	Nación	
2020	18.925.352.115	17.497.172.617	112.834.080	8.372.783.578	3.000.000.000	0	47.908.142.390
2021	0			2.282.061.880	5.623.876.760		7.905.938.640
	0	0	0		21.592.597.283	17.178.575.079	
2022-09	0	0	0	0	6.231.422.886	0	6.231.422.886
	0	0	0		13.314.321.832	0	
TOTAL	18.925.352.115	17.497.172.617	112.834.080	10.654.845.458	49.762.218.761	17.178.575.079	114.130.998.110

Así las cosas, es necesario modificar el Acuerdo 004 de 2003, con la finalidad de que TRANSCARIBE S.A. asuma responsabilidades o compromisos adicionales que se desprendan de su naturaleza o razón social para lograr la sostenibilidad financiera del sistema.

Además de los números antes expuestos, no es menos importante precisar que el déficit del SITM de Cartagena, actualmente está en alrededor de los cincuenta y dos mil ochocientos cincuenta y tres millones de pesos(\$ 52.853.000.000).

Resulta imperante, en este punto, destacar que el Concejo Distrital de Cartagena mediante Acuerdo 097 del 16 de septiembre de 2022, autorizó al Alcalde Mayor de Cartagena a comprometer el 50% de recursos por sobretasa a la gasolina a favor de la sostenibilidad y fortalecimiento operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM.

Ahora, si bien dichos esfuerzos evidencian el compromiso del Distrito de Cartagena con la sostenibilidad del SITM, estos no son suficientes para cubrir los gastos operacionales y otras actividades ligadas a la garantía de sostenibilidad y eficiente prestación del servicio, entre ellas los gastos del ente gestor, afectación por COVID, deudas de los sistemas concebidas bajo el criterio de autosostenibilidad y autosuficiencia de la demanda, aspectos que, por lo antes expuesto, ya no resultan reales.

Por otro lado, en el documento CONPES 3991 expedido en abril de 2020, consigna como uno de sus objetivos específicos el siguiente:

"OE3. Adoptar nuevos modelos de financiamiento en materia de movilidad, con el fin de asegurar la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y garantizar la calidad en los sistemas ofertados."

Finalmente, es preciso destacar que las cifras aquí ventiladas exponen en forma cierta que la sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena demanda las posibilidades de garantizar fuentes, encaminadas a procurar en todos los frentes la consecución de recursos, ejercicio que resulta cubierto entre un 40 a 60% con la aprobación del compromiso de sobretasa.

Bajo esta idea y teniendo en cuenta todas las fuentes concebidas hasta el momento, de los compromisos que se pueden derivar desde los territorios y el mismo Gobierno Nacional, aún pueden resultar insuficientes además del peso financiero que pueden tener en las arcas y presupuesto del Distrito, por lo que darle un foco de iniciativas encaminadas a la sostenibilidad por cuenta propia de negocios o tareas que puedan significar asumir responsabilidades y participación en actividades que ligadas al objeto social y finalidad del sistema, por intermedio del ente gestor se pueda contribuir de manera directa en esa sostenibilidad.

Así las cosas, la evolución normativa y la consigna de diagnóstico en los documentos CONPES destacan dos grandes ideas, la primera de ellas, la importancia de los SITM, y como por cuenta de su implementación implican factores principales en el logro de ciudades más sostenibles, inclusivas y competitivas, y como segunda arista, la necesidad de garantizar la sostenibilidad

de los sistemas, y en consecuencia la prestación de un servicio más eficiente y robusto.

Esperamos, por tanto, sea estudiado y aprobado el presente proyecto de acuerdo con el propósito de cumplir con la sostenibilidad del sistema, garantizando la continua prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en el Distrito de Cartagena.

Anticorruptivamente,

WILLIAM JORGE DAU CHAMATO
Alcalde Mayor de Cartagena de Indias D.T y C.,

Vo.Bo. Myrna Martínez Mayorga
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Vo.Bo. Maunice José Hernández Delgado
Gerente de Transcribe S.A

Vobo Nestor Jose Monterrosa
Oficina Jurídica de Transcribe

ACUERDO _____ DE 2022

**“PROYECTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA
PARCIALMENTE EL ACUERDO 004 DE 2003”**

EL CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

En ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y legales, especialmente las conferidas por el artículo 313 de la Constitución Política, las Leyes 136 de 1994, 1551 de 2012, 1730 de 2014, 2010 de 2019 y demás normas pertinentes y concordantes.

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar el artículo primero del Acuerdo 004 de 2003, agregando un párrafo único, quedando de la siguiente manera:

“ARTÍCULO PRIMERO: (...)

PARÁGRAFO ÚNICO: *La empresa que se cree para asumir el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo, podrá desarrollar dentro de su objeto social actividades comerciales y operacionales para la generación de otras fuentes de financiación con el objeto de contribuir a la sostenibilidad financiera del sistema de transporte masivo de la ciudad de Cartagena”.*

ARTÍCULO SEGUNDO: La autorización para modificar el objeto descrito en el artículo primero del presente Acuerdo tendrá una vigencia hasta el 31 de diciembre de dos mil veintitrés (2023).

ARTÍCULO TERCERO: El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación.

Dado en Cartagena de Indias D.T. y C., a los XXXX (XX) días del mes de XXXX del año 2023.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

LEWIS MONTERO POLO
PRESIDENTE CONCEJO

JULIO MORELOS NASSI
SECRETARIO GENERAL CONCEJO