**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD**

**DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD**

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D. C.
Secretaría MOVILIDAD

# PROYECCIÓN DE INGRESOS SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD (PERIODO 2022-2033)

**DIM-F-003-2022**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Aprobó: | Susana Morales Pinilla | Subsecretario de Política de Movilidad ( E ) | | 30-junio-2022 |
| Revisó: | Deyanira Ávila | Director de Planeación de la Movilidad ( E ) | | 30-junio-2022 |
| Revisó: | Alimar Benitez Molina | Directora de Inteligencia para la Movilidad | | 30-junio-2022 |
| Revisó: | Valentina Acuña García | Subdirectora de Transporte Privado | | 30-junio-2022 |
| Revisó: | Ruth Dary Borrero | Subdirector de Transporte Público ( E) | | 30-junio-2022 |
| Elaboró | Sandra Raquel Vega Reyes | Profesional Especializado DIM | | 30-junio-2022 |
| Elaboró | Jenny Carolina Gutiérrez Blanco | Profesional Universitario DIM | | 30-junio-2022 |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Elaboró | Viviana Andrea Carantonio Farias | Contratista DIM | | 28-junio-2022 |

**BOGOTÁ D.C., JUNIO DE 2022**



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla de contenido**

1 Introducción ..... 5
2 Proyección de ingresos generados por la Secretaría Distrital de Movilidad ..... 6
Proyección de ingresos fuentes tradicionales de la Secretaría Distrital de Movilidad ..... 6
2.1 Estimación de ingresos por Concesiones ..... 6
2.1.1 Comportamiento histórico ..... 7
2.1.2 Metodología utilizada en la proyección de ingresos por las concesiones de trámites y patios y grúas ..... 10
2.1.3 Variables de la estimación de ingresos por las concesiones de trámites y patios y grúas ..... 10
2.1.4 Escenario Esperado ..... 10
**2.2** Estimación de Ingresos por concepto de multas de tránsito y transporte ..... 11
2.2.1 Comportamiento histórico ..... 13
2.2.2 Metodología utilizada en la proyección de ingresos por multas de tránsito y transporte ..... 14
2.2.3 Variables del modelo de estimación de ingresos por multas de tránsito y transporte ..... 14
2.2.4 Escenario esperado ..... 15
**2.3** Estimación de ingresos por concepto de semaforización ..... 15
2.3.1 Comportamiento histórico ..... 16
2.3.2 Metodología utilizada para la proyección de ingresos por concepto de semaforización ..... 16
2.3.3 Variables del Modelo de estimación de ingresos por concepto de semaforización ..... 18
2.3.4 Escenario esperado ..... 19
2.4 Estimación de ingresos por concepto de nuevos trámites Artículo 94 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 ..... 19
2.4.1 Comportamiento histórico ..... 19
2.4.2 Escenario esperado ..... 20
gresos estimados por fuentes tradicionales ..... 21
2.5 Ingresos anuales generados por el sector - aprovechamiento del espacio público ..... 22
2.6 Fuentes alternativas de financiación del Sector Movilidad para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) 22
2.6.1 Cobro por estacionamiento regulado en vía pública ..... 23
2.6.1.1 Flujo estimado de ingresos ..... 24
2.6.2 Pago Voluntario por Acceso a Zona con Restricción Vehicular ..... 25
2.6.2.1 Normatividad ..... 26
2.6.2.2 Estado del proceso para su gestión ..... 26
2.6.2.3 Flujo estimado de ingresos ..... 27
2.6.3 Porcentaje por Ingreso de Multas de Tránsito ..... 29
2.6.3.1 Normatividad ..... 29
2.6.3.2 Metodología Utilizada ..... 30
2.6.3.3 Flujo de ingresos ..... 30
2.6.4 Contribución por estacionamiento fuera de vía ..... 31
2.6.4.1 Marco Legal ..... 31
2.6.4.2 Metodología de estimación ..... 32



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

2.6.4.3 Flujo de ingresos ..... 34
2.7 Fuentes gestionadas por la EMB ..... 35
2.8 Fuentes Totales del Sector Movilidad para el FET ..... 36
3 Conclusiones ..... 38

## Índice de tablas

Tabla 1. Proyección de ingresos de concesiones de trámites, patios y grúas ..... 10
Tabla 2. Recaudo aplicación Decreto 678 de 2020 ..... 12
Tabla 3. Recaudo aplicación Ley 2027 de 2020 ..... 12
Tabla 4. Recaudo aplicación Acuerdo 816 del 25 de agosto de 2021 ..... 12
Tabla 5. Recaudo aplicación Ley 2155 del 14 de septiembre de 2021 ..... 13
Tabla 6. Proyección de ingresos por multas de tránsito y transporte en el escenario esperado ..... 15
Tabla 7. Proyección de la cantidad de vehículos matriculados en el ..... 18
Tabla 8. Proyección de ingresos por semaforización - escenario esperado ..... 19
**Tabla 9. Histórico recaudo por Nuevos Trámites establecidos en Artículo 94 del Acuerdo Distrital 761 de 2020** 20
Tabla 10. Proyección de ingresos por nuevos trámites - escenario esperado ..... 20
Tabla 11. Resumen de ingresos estimados por fuentes tradicionales ..... 21
Tabla 12. Ingresos anuales estimados para el Distrito - Cobro por estacionamiento regulado en vía pública ..... 24
Tabla 13. Recaudo anual estimado - Cobro por Pago Voluntario por Acceso a Zona con Restricción Vehicular ..... 29
Tabla 14. Ingresos. gastos y excedentes por concepto de multas por infracciones de tránsito ..... 31
Tabla 15. Ingresos anuales estimados para el Distrito – Contribución parqueaderos ..... 34
Tabla 16. Recaudo por fuentes gestionadas por la EMB ..... 36
Tabla 17. Fuentes del Sector Movilidad para el FET ..... 37

## Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Comportamiento del número total de trámites entre 2013 y 2021 ..... 8
Ilustración 2. Comportamiento del recaudo nominal por concepto de concesiones entre 2013 y 2021 ..... 8
Ilustración 3. Evolución de las cantidades de los principales trámites 2019-2021 ..... 9
Ilustración 4. Evolución del recaudo nominal por concepto de los principales trámites (millones de pesos) 2019-2021 ... 9
Ilustración 5. Comportamiento histórico de los comparendos impuestos notificados y del recaudo nominal por multas de tránsito y transporte ..... 14
Ilustración 6. Comportamiento histórico del recaudo nominal por contribución por semaforización ..... 16
Ilustración 7. Variaciones del Registro Distrital Automotor (RDA) ..... 17
Ilustración 8. Histórico y proyección de la cantidad de vehículos matriculados ..... 17



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

# 1 Introducción

Para una adecuada programación fiscal por parte de la Administración Distrital, es necesario y conveniente realizar una aproximación anticipada de los recursos que se obtendrán en el periodo o periodos futuros. Así, y atendiendo la solicitud efectuada por la Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales de la Secretaría Distrital de Hacienda, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad elaboró la proyección de ingresos de la Secretaría Distrital de Movilidad para el Período 2022 – 2033, abordando el marco fiscal de mediano plazo, por concepto de ingresos tradicionales de la Secretaría como son multas de tránsito y transporte, derechos de tránsito (trámites y patios y grúas) y semaforización. Se incluyen en el documento proyecciones de ingresos por fuentes no tradicionales como son ingresos por estacionamiento en vía, contribución por parqueaderos, pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular, entre otros.

Este documento presenta la proyección de ingresos de la Secretaría Distrital de Movilidad a partir del uso de una metodología de proyección y de la formulación de modelos, con base en los cuales se proyectan los recursos que se espera recaudar por cada fuente de ingreso. Para cada fuente se presenta un escenario de ingreso esperado.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

## 2 Proyección de ingresos generados por la Secretaría Distrital de Movilidad

A continuación, se presenta la proyección de ingresos generados por la Secretaría Distrital de Movilidad. Se incluyen ingresos por fuentes tradicionales, por fuentes no tradicionales que incluye aquellos proyectos de aprovechamiento del espacio público y aquellos que son generados por el sector pero que en futuro se manejaría como ingreso de la SDM[1].

Proyección de ingresos fuentes tradicionales de la Secretaría Distrital de Movilidad

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera, es una entidad que genera ingresos a partir de su propia actividad administrativa, recaudando una cifra importante de recursos para la ciudad. Las siguientes son las fuentes de ingresos tradicionales de la SDM:

- Concesiones de Trámites y Patios y grúas
- Multas de tránsito y transporte y
- Semaforización.

Teniendo en cuenta las fuentes de ingresos relacionadas anteriormente, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad procedió a realizar la proyección de ingresos esperados, a través de la creación de modelos que suponen un escenario básico, utilizando la metodología, variables y supuestos que se indican en cada uno de los siguientes capítulos.

Es de resaltar que, la estimación de las fuentes de ingresos para la vigencia 2022 se realizaron con base en el comportamiento que han venido presentando, se espera que los ingresos continúen con una tendencia de recuperación conforme a los pronósticos de los principales indicadores macroeconómicos.

### 2.1 Estimación de ingresos por Concesiones

Los contratos de concesión firmados por la SDM están regidos por la Ley 80 de 1993 y demás normas que la complementan o modifican, donde se establecen las condiciones de operación y fijan los primeros parámetros para el cálculo de ingresos. Respecto a la concesión de trámites, la Resolución No. 405 de 2009 determina el valor de las tasas para los trámites en la SDM y es una segunda base para definir los ingresos por este concepto. De esta manera, la forma de calcular el ingreso de las concesiones es aplicar la tasa establecida y ajustada, multiplicada por el número de trámites de los registros distritales.

[1] Ingresos generados por empresas como Transmilenio S.A. y Metro con destino a financiar el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Es importante tener en cuenta que en el mes de marzo del 2022 inició la operación de la concesión Ventanilla Única de Servicios que fue adjudicada a finales del año 2021, con esta nueva contratación se pasa de una participación para la SDM por los ingresos de trámites del 50% al 74,24% del ingreso total de esta concesión. Adicionalmente, se debe tener presente que los precios de los trámites crecen anualmente con el incremento del salario mínimo legal establecido por el Gobierno Nacional para cada vigencia.

Por otro lado, para la estimación de ingresos por la concesión de patios y grúas se considerarán los valores estipulados en la Resolución Nº 062 de 2018, *"Por medio de la cual se establecen las tarifas para los servicios de grúas y parqueaderos de inmovilización de vehículos que presta la Secretaría Distrital de Movilidad"* y la cantidad de servicios facturados.

El esquema tarifario adoptado mediante resolución No.062 de 2018, tiene como principal objetivo incentivar la rápida rotación de los vehículos y evitar el incremento de la tasa de remanentes, especialmente de motocicletas. En consecuencia, frente a las tarifas anteriores, se destaca una reducción importante en los valores que deberán pagar los propietarios de las motocicletas, las cuales representan alrededor del 40% del total de ingresos y salidas de los patios de inmovilización. Adicionalmente, es importante tener en cuenta que la participación de la SDM sobre los ingresos recaudados para esta concesión es del 17,7%.

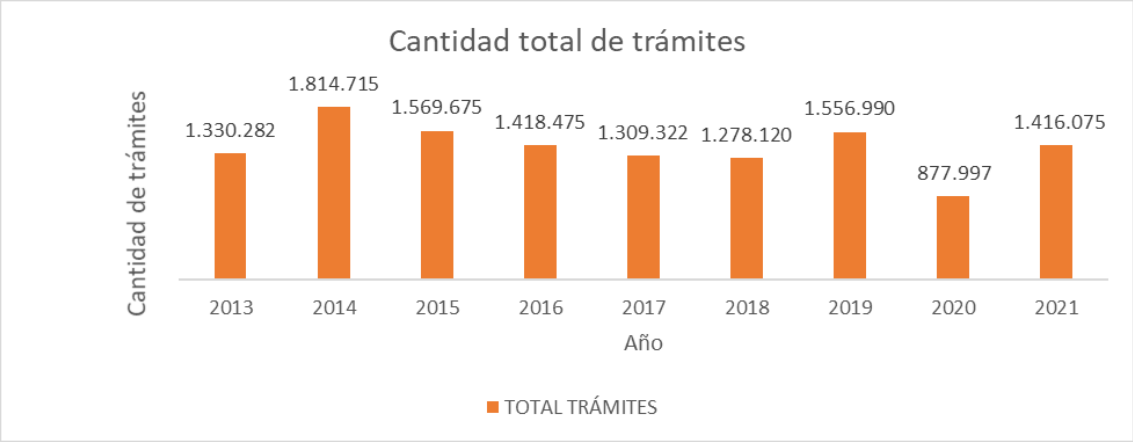
### 2.1.1 Comportamiento histórico

Durante los años 2014 y 2018 las cantidades de trámites de tránsito registrados en la ciudad de Bogotá tuvieron un comportamiento decreciente, por lo que el recaudo nominal de la concesión de trámites de tránsito muestra un descenso, aunque menos pronunciado (ver Gráfico 1 y Gráfico 2). En el año 2020 se puede observar una disminución en trámites realizados y por consiguiente en el respectivo recaudo debido a la pandemia. Sin embargo, para el año 2021 se observa un incremento del 61% en el número de trámites realizados, lo cual generó un aumento en recaudo del 32% frente a la vigencia inmediatamente anterior, representado en ingresos por valor de $67.273 millones, cifra máxima durante el período 2013-2021. Se espera que la tendencia de recuperación continúe para los próximos años.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Ilustración 1. Comportamiento del número total de trámites entre 2013 y 2021**




Fuente: Datos suministrados por la SDM-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía- enero 2022 en documento de seguimiento de información en Drive- Elaboración propia SDM-DIM.

**Ilustración 2. Comportamiento del recaudo nominal por concepto de concesiones entre 2013 y 2021 (millones de pesos)**

Fuente: Datos suministrados por la SDM Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía - en documento de seguimiento de información en Drive – Elaboración propia SDM-DIM,

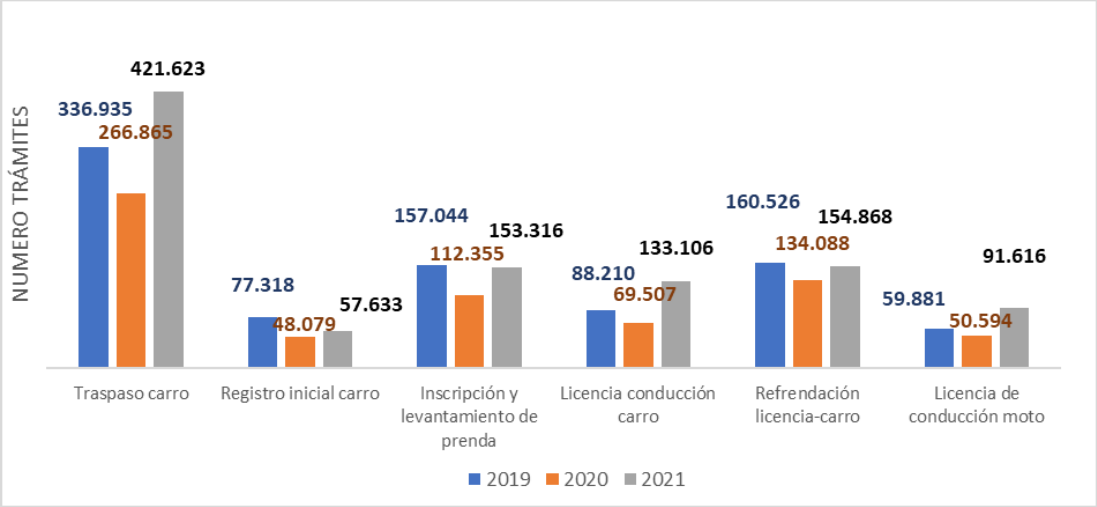
Respecto a los principales trámites que generan entre el 70% y el 80% del recaudo, se observó para el 2021 un aumento del 92% en el trámite de licencia de conducción carro, del 81% en licencia de conducción moto, del 58% en traspasos de carros y 20% respecto al registro inicial de carro. En términos de recaudo, la licencia de conducción de



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

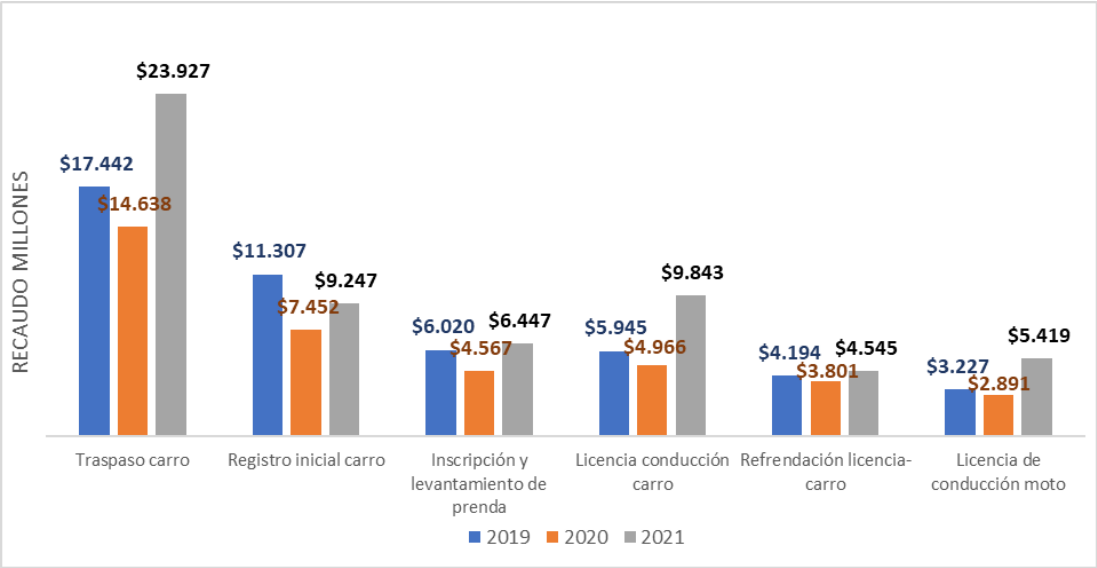
carro se incrementó en un 98%, la de moto en el 87% y el recaudo por traspasos de carro en un 63% (ver Gráfico 3 y Gráfico 4).

**Ilustración 3. Evolución de las cantidades de los principales trámites 2019-2021**




Fuente: Datos suministrados por la SDM Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía - en documento de seguimiento de información en Drive - Elaboración propia SDM-DIM

**Ilustración 4. Evolución del recaudo nominal por concepto de los principales trámites (millones de pesos) 2019-2021**




Fuente: Datos suministrados por la SDM Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía - en documento de seguimiento de información en Drive – Elaboración propia SDM-DIM



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

2.1.2 Metodología utilizada en la proyección de ingresos por las concesiones de trámites y patios y grúas

Para la estimación de ingresos por concesión de trámites se tomaron las proyecciones de recaudo de la nueva concesión Ventanilla Única de Servicios que inició su operación en el mes de marzo de 2022 y respecto a la de patios y grúas, se utilizaron los datos mensuales históricos de los ingresos de la SDM por este concepto durante el período 2018 a 2021.

2.1.3 Variables de la estimación de ingresos por las concesiones de trámites y patios y grúas

Las variables utilizadas en la proyección obedecen a cálculos propios y a información obtenida de:

- Histórico de recaudo mensual por concepto de concesiones de patios y grúas 2018-2021 (SDM)
- Cifras estimadas de recaudo del equipo estructurador y concesionario de la nueva concesión de trámites.
- Proyecciones variables macroeconómicas - Inflación esperada 2021 - 2033 = 3%(SDH).

2.1.4 Escenario Esperado

El escenario esperado asume que, dado el comportamiento de las cantidades de trámites de los últimos años, los ingresos aumentan el IPC (supuesto en 3% anual).

Los resultados obtenidos se muestran a continuación:

**Tabla 1. Proyección de ingresos de concesiones de trámites, patios y grúas en el escenario esperado**

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO CONCESIONES |
|---|---|
| **2022** | $ 108.660 |
| **2023** | $ 123.043 |
| **2024** | $ 132.923 |
| **2025** | $ 135.590 |
| **2026** | $ 140.905 |
| **2027** | $ 148.502 |
| **2028** | $ 157.615 |
| **2029** | $ 167.373 |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO CONCESIONES |
|---|---|
| 2030 | $ 177.700 |
| 2031 | $ 188.609 |
| 2032 | $ 194.267 |
| 2033 | $ 200.095 |

Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Elaboración propia SDM-DIM con base en fuentes citadas en el documento

**2.2** Estimación de Ingresos por concepto de multas de tránsito y transporte

Según el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, el comparendo es una orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Con la expedición de la Ley 1383 de 2010, las autoridades competentes pueden evidenciar la comisión de infracciones de tránsito a través de medios técnicos y tecnológicos, razón por la cual, la Secretaría Distrital de Movilidad ha puesto en marcha diferentes estrategias para la detección de infracciones de tránsito por medios técnicos y tecnológicos, implementando procedimientos adicionales al tradicional (imposición manual) como los son la Imposición por Dispositivos Electrónicos de Apoyo a la Policía -DEAP-impresos (tirillas), la Imposición por DEAP fotocomparendos y la Imposición de procesos en batch a saber: cámaras del Centro Automático de Despacho de la Policía Nacional - CAD - , entidades públicas y privadas y cámaras instaladas en motos, los cuales pueden interactuar con el actual sistema de contravenciones.

Resulta importante mencionar que el Decreto Nacional 678 del 20 de mayo de 2020 estableció en su artículo 7 algunos alivios para la recuperación de cartera a favor de entidades territoriales, medida que favoreció el recaudo por concepto de multas de tránsito y transporte durante la vigencia 2020.En el año 2020 hubo dos amnistías, que son las establecidas en el Decreto 678 de 2020 y la Ley 2027 de 2020 estos beneficios representaron una recuperación de cartera y un aumento en el recaudo del 14%.

El recaudo observado por las disposiciones de recuperación de cartera establecidas en el Decreto 678 de 2020 son las siguientes:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla 2. Recaudo aplicación Decreto 678 de 2020**

| Tipo de cartera | Cantidad de pagos | Valor cartera (Recuperada) | Valor Recaudado | Valor descuento |
|---|---|---|---|---|
| Comparendos | 9.884 | $4.430.091.720 | $3.691.743.100 | $886.018.344 |
| Acuerdos de pago | 1.97 | $1.424.564.328 | $1.187.136.940 | $284.912.866 |
| **Total** | **11.854** | **$5.854.656.048** | **$4.878.880.040** | **$1.170.931.210** |

Fuente: Dirección de Gestión de Cobro - correo electrónico del 18 junio de 2021- Elaboración propia SDM -DIM

El recaudo observado por las disposiciones de recuperación de cartera establecidas en la Ley 2027 de 2020 son las siguientes:

**Tabla 3. Recaudo aplicación Ley 2027 de 2020**

| Tipo de cartera | Cantidad de pagos | Valor cartera | Valor Recaudado | Valor descuento |
|---|---|---|---|---|
| Comparendos | 58578 | $21.919.376.600 | $10.959.688.300 | $10.959.688.300 |
| Acuerdos de pago | 5046 | $5.060.580.800 | $2.530.290.400 | $2.530.290.400 |
| **Total** | **63624** | **$26.979.957.400** | **$13.489.978.700** | **$13.489.978.700** |

Fuente: Dirección de Gestión de Cobro - correo electrónico del 18 junio de 2021- Elaboración propia SDM - DIM

Para la vigencia 2021, hubo 2 amnistías establecidas en el Acuerdo 816 de 2021 y la Ley 2155 de 2021, las cuales representaron una recuperación de cartera como se muestra a continuación:

**Tabla 4. Recaudo aplicación Acuerdo 816 del 25 de agosto de 2021**

| Tipo de cartera | Cantidad de pagos | Valor cartera | Valor Recaudado | Valor descuento |
|---|---|---|---|---|
| Comparendos | 19.415 | $8.502.836.126 | $3.123.047.200 | $5.379.788.926 |
| **Total** | **19.415** | **$8.502.836.126** | **$3.123.047.200** | **$5.379.788.926** |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla 5. Recaudo aplicación Ley 2155 del 14 de septiembre de 2021**

| Tipo de cartera | Cantidad de pagos | Valor cartera | Valor Recaudado | Valor descuento |
|---|---|---|---|---|
| Comparendos | 25.192 | $12.274.215.657 | $3.331.357.700 | $8.942.857.957 |
| **Total** | **25.192** | **$12.274.215.657** | **$3.331.357.700** | **$8.942.857.957** |

Se evidencia un potencial de aumento del recaudo considerando la implementación de estrategias de recuperación de cartera y beneficios al pago.

2.2.1 Comportamiento histórico

El recaudo por concepto de multas de tránsito y transporte ha mostrado un comportamiento irregular en los últimos años y no tiene una relación directa con el número de comparendos impuestos. Así, por ejemplo, mientras que las cantidades de comparendos impuestos aumentaron un 22% entre 2015 y 2016, el recaudo en términos nominales cayó un 1%. Por el contrario, entre 2018 y 2019, aunque las cantidades de comparendos disminuyen un 15%. el recaudo aumentó 2%. Para el año 2021, se incrementó el número de comparendos impuestos y notificados respecto al año anterior, pero el recaudo fue menor respecto a la vigencia anterior.

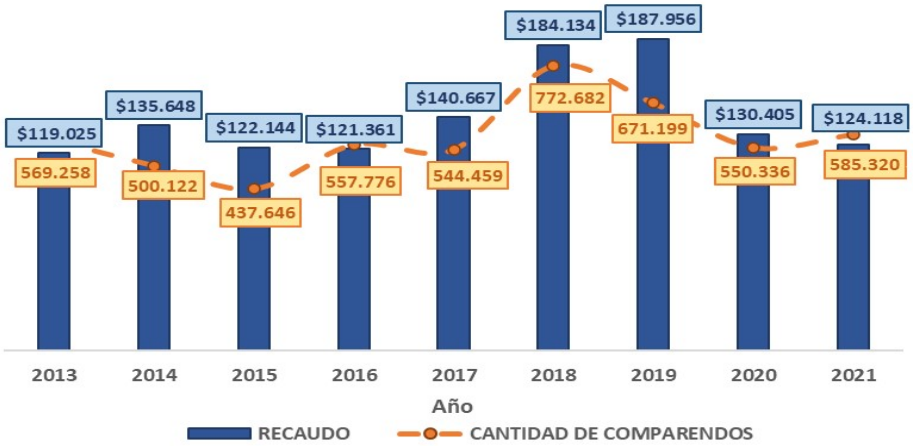
Es importante tener en cuenta que desde abril de 2018 la SDM implementó una estrategia de embargos masivos para la recuperación de la cartera por concepto de multas de tránsito y transporte lo que originó un recaudo alto para las vigencias 2018 y 2019. Para el año 2020 la aplicación del Decreto Nacional 678 del 20 de mayo de 2020, también generó un aumento en el recaudo durante el segundo semestre del año.

Lo anterior evidencia la importancia de la gestión de la Secretaría. específicamente la Dirección de Gestión de Cobro, para lograr el pago efectivo de las multas, pues no basta con un incremento en la imposición para lograr un mayor recaudo:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Ilustración 5. Comportamiento histórico de los comparendos impuestos notificados y del recaudo nominal por multas de tránsito y transporte**




Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Dirección de Gestión de Cobro - Elaboración propia SDM -DIM

2.2.2 Metodología utilizada en la proyección de ingresos por multas de tránsito y transporte

Para la proyección de los ingresos por multas de tránsito y transporte se utilizaron los ingresos mensuales por este concepto durante el año 2021 y los meses de enero y febrero de 2022, con el fin de tener en cuenta la tendencia de recuperación económica que se ha venido presentando en el período postpandemia, aplicando un modelo estadístico denominado autorregresivo, es decir las estimaciones se realizaron con base en el comportamiento del recaudo en períodos pasados y suponiendo la continuidad de la tendencia de recaudo presentada durante el período analizado.

La estimación para los años siguientes se realizó con el supuesto inflacionario del 3% y se tuvo en cuenta la proyección del porcentaje de variación anual del Registro Distrital Automotor (RDA).

2.2.3 Variables del modelo de estimación de ingresos por multas de tránsito y transporte

Las variables utilizadas en la proyección obedecen a cálculos propios y a información obtenida de

- Serie de recaudo por concepto de multas de tránsito y transporte 2021- febrero de 2022 (SDM)
- Proyecciones variables macroeconómicas - Inflación esperada 2021 - 2032= 3%(SDH).
- Proyección del porcentaje de variación anual del RDA.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

2.2.4 Escenario esperado

Para los ingresos por concepto de multas, el escenario esperado asume que el comportamiento se mantiene y que no se presentan cambios significativos en las costumbres de pago de los infractores. La estimación del recaudo del año 2023 frente al del 2022, presenta un incremento de $12.018 millones, de los cuales $4.019 millones corresponden al ingreso de 150 nuevos agentes a partir del mes de enero de la mencionada vigencia.

Los resultados obtenidos de la proyección del recaudo se muestran a continuación:

**Tabla 6. Proyección de ingresos por multas de tránsito y transporte en el escenario esperado**

| AÑO | ESTIMACION RECAUDO MULTAS |
|---|---|
| 2022 | $ 180.555 |
| 2023 | $ 192.573 |
| 2024 | $ 201.066 |
| 2025 | $ 209.895 |
| 2026 | $ 219.073 |
| 2027 | $ 228.613 |
| 2028 | $ 238.528 |
| 2029 | $ 248.832 |
| 2030 | $ 259.540 |
| 2031 | $ 270.667 |
| 2032 | $ 282.227 |
| 2033 | $ 294.237 |

Valores expresados en millones de pesos corrientes
Elaboración propia SDM-DIM con base en fuentes citadas en el documento.

**2.3** Estimación de ingresos por concepto de semaforización

Desde 1988, y de conformidad con los Acuerdos 18 de 1987, 19 y 20 de 1989, y posteriormente el Acuerdo 40 de 1992, todos éstos proferidos por el Honorable Concejo de Bogotá, la Secretaría de Hacienda a través de la Tesorería Distrital. recauda la suma de dos salarios mínimos diarios vigentes por cada vehículo matriculado en la ciudad por concepto de semaforización y mantenimiento.

Dichos recursos no obedecen a la categoría de tributo, por consiguiente, no compete administrar a la Secretaría de Hacienda dichos derechos. Sólo en aplicación del Acuerdo 18 de 1987 y 40 de 1990 y de las demás disposiciones, se presta el servicio de recaudo en el mismo formato del impuesto sobre vehículos automotores.

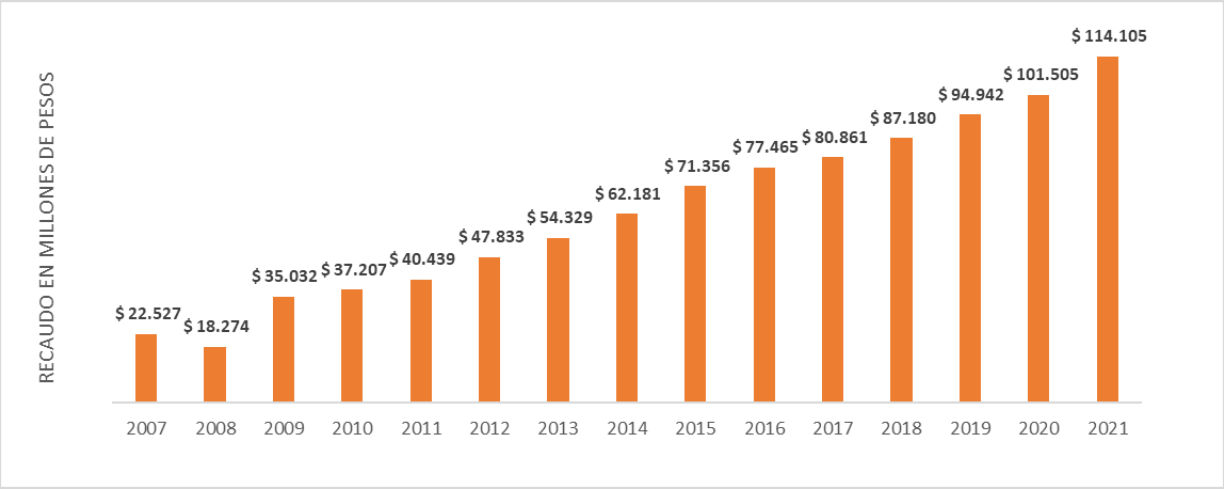


AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

### 2.3.1 Comportamiento histórico

Los ingresos por cuenta de la contribución por semaforización muestran una tendencia creciente en los últimos años, influenciada tanto por el crecimiento del parque automotor como por el incremento en el valor a pagar, el cual está indexado al crecimiento anual del salario mínimo legal vigente, como se muestra a continuación:

**Ilustración 6. Comportamiento histórico del recaudo nominal por contribución por semaforización**




Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Datos de recaudo tomados de los informes de cifras consolidadas de rentas e ingresos publicados por la Secretaría Distrital de Hacienda- Elaboración propia SDM-DIM.

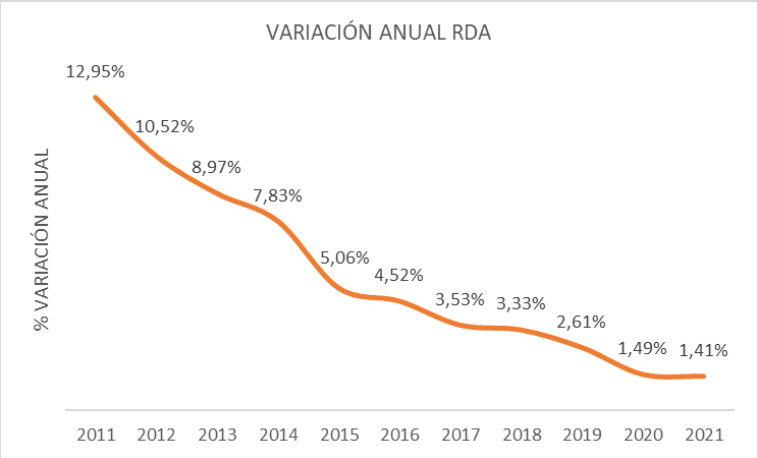
### 2.3.2 Metodología utilizada para la proyección de ingresos por concepto de semaforización

Puesto que el valor recaudado depende directamente de la cantidad de vehículos que potencialmente puedan hacer la contribución, y dado que el tema de matrículas es de comportamiento estacional, en primer lugar, se proyectó la variación del Registro Distrital Automotor (RDA) con base en su comportamiento durante el período 2015 – 2021, la cual se muestra en el siguiente gráfico:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

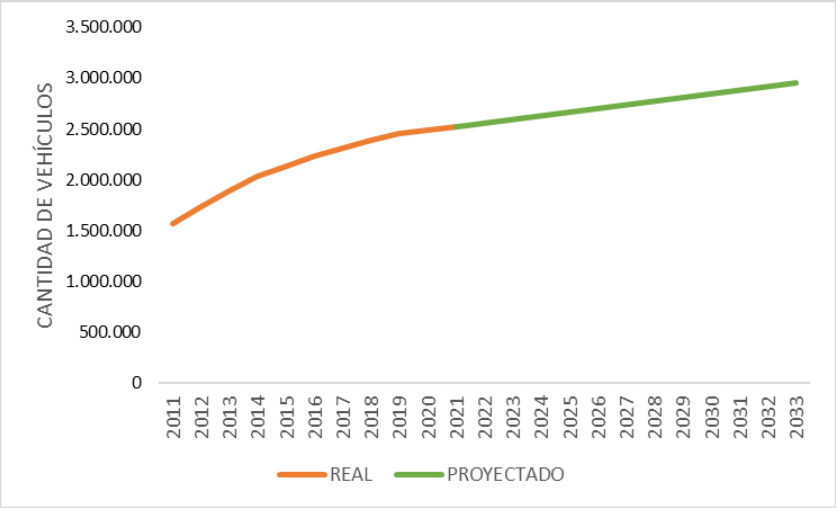
**Ilustración 7. Variaciones del Registro Distrital Automotor (RDA) 2011-2021**




Fuente: Registro Distrital Automotor de Bogotá- Concesión SIM - Elaboración propia SDM-DIM

De acuerdo con los resultados del modelo, se espera que el parque automotor crezca sin mayor variación en la próxima década. Se proyecta que la cantidad de vehículos registrados en Bogotá pase de 2.5 millones en 2021 a 2.9 millones en 2033. Lo anterior representa un crecimiento del 1.4% entre el 2021 y 2022 y unos porcentajes de crecimiento para los años siguientes en descenso, para tener un crecimiento entre el año 2031 a 2032 de 1.2%.

**Ilustración 8. Histórico y proyección de la cantidad de vehículos matriculados en el Registro Distrital Automotor de Bogotá 2021-2033**




Fuente: Registro Distrital Automotor de Bogotá- Concesión SIM - Elaboración propia SDM-DIM.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla 7. Proyección de la cantidad de vehículos matriculados en el Registro Distrital Automotor de Bogotá 2022-2033**

| AÑO | RDA PROYECTADO |
|---|---|
| 2022 | 2.562.097 |
| 2023 | 2.597.665 |
| 2024 | 2.633.233 |
| 2025 | 2.668.801 |
| 2026 | 2. 704.369 |
| 2027 | 2.739.937 |
| 2028 | 2.775.505 |
| 2029 | 2.811.073 |
| 2030 | 2.846.641 |
| 2031 | 2.882.209 |
| 2032 | 2.917.777 |
| 2033 | 2.953.345 |

Fuente: Elaboración propia SDM-DIM con base en fuentes citadas en el documento.

Por otro lado, para el cálculo del valor de la contribución por vehículo, se tomó el Salario Mínimo Diario Legal Vigente para 2022 y se proyectó un incremento del 4% para los años subsiguientes. Este incremento corresponde a un punto porcentual por encima al crecimiento esperado del IPC para estos años (3%), de acuerdo con los supuestos macroeconómicos de la Secretaría Distrital de Hacienda.

Igualmente, se define a la tasa de efectividad en el recaudo por semaforización como la relación entre el recaudo efectivo y el recaudo máximo que se alcanzaría si todos los vehículos registrados en el RDA hicieran la contribución. Se calcula una tasa de efectividad del 70% y se usa para ajustar la proyección.

En síntesis, el proceso de proyección de ingresos se realizó teniendo en cuenta la naturaleza de los derechos (2 salarios mínimos diarios legales vigentes) y la dependencia clara que este ingreso tiene tanto del número de vehículos registrados en la ciudad como del comportamiento del salario mínimo.

2.3.3 Variables del Modelo de estimación de ingresos por concepto de semaforización

Las variables utilizadas en el modelo obedecen a cálculos propios y a información extractada del Registro Distrital Automotor, el Banco de la República y la Secretaría Distrital de Hacienda.

- Serie parque automotor 2011-2021. (Registro Distrital Automotor. SDM)



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

- Inflación esperada 2022-2033 (SDH)
- Proyección variación del salario mínimo diario legal (IPC+1 p.p = 4%)
- Serie ingresos por semaforización 20011 – 2021. (SDM)
- Tasa efectiva de recaudo (ingresos reales/ingresos esperados): 70% (Cálculos SDM - DIM)

2.3.4 Escenario esperado

En este escenario se asumió que la tasa de efectividad en el recaudo para todos los años es del 70%. Los resultados obtenidos se muestran en la siguiente tabla:

**Tabla 8. Proyección de ingresos por semaforización - escenario esperado**

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO SEMAFORIZACIÓN |
|---|---|
| **2022** | $ 118.921 |
| **2023** | $ 125.395 |
| **2024** | $ 132.196 |
| **2025** | $ 139.341 |
| **2026** | $ 146.846 |
| **2027** | $ 154.728 |
| **2028** | $ 163.006 |
| **2029** | $ 171.699 |
| **2030** | $ 180.826 |
| **2031** | $ 190.409 |
| **2032** | $ 200.469 |
| **2033** | $ 211.029 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Elaboración propia SDM-DIM con base en fuentes citadas en el documento

2.4 Estimación de ingresos por concepto de nuevos trámites Artículo 94 del Acuerdo Distrital 761 de 2020.

2.4.1 Comportamiento histórico

Los ingresos por nuevos trámites se iniciaron a finales del mes de febrero del año 2021 y a corte de mayo de 2022 se han recaudado $5.455 millones de pesos principalmente por concepto de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), como se muestra a continuación:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla 9. Histórico recaudo por Nuevos Trámites establecidos en Artículo 94 del Acuerdo Distrital 761 de 2020**

| CONCEPTO | febrero a diciembre 2021 | ene-22 | feb-22 | mar-22 | abr-22 | may-22 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTAL PMT DE OBRAS Y EVENTOS | $3.364 | $368 | $295 | $389 | $338 | $404 | $5.159 |
| ESTUDIOS DE TRÁNSITO | $82 | $ - | $ - | $ - | $ - | $ - | $82 |
| ESTUDIOS DE DEMANDA Y ATENCIÓN DE USUARIOS | $45 | $5 | $5 | $5 | $ - | $ | $59 |
| ESTUDIOS DE SEÑALIZACIÓN | $111 | $5 | $14 | $19 | $2 | $4 | $156 |
| Total | $3.602 | $377 | $314 | $413 | $341 | $409 | $5.455 |

Fuente: Oficina de las TIC – En documento de seguimiento de información en Drive - Elaboración propia SDM-DIM

### 2.4.2 Escenario esperado

Para la proyección de nuevos trámites se tomaron los estudios realizados para la implementación de estos trámites. (Estudios DIM E003. E004. E005 y E006 de 2020 publicados en el SIMUR). Teniendo en cuenta que, en los 10 primeros meses de cobro, es decir marzo a diciembre 2021, lo recaudado se ajustó a lo que inicialmente se proyectó, las proyecciones del presente documento por esta fuente se mantendrán iguales a las presentadas en el MFMP de la vigencia anterior, valor que para el año 2022 es menor en 1% a lo efectivamente recaudado en el 2021. Es de aclarar que dichos trámites se venían presentado sin cobro. La estimación de recaudo considera las cantidades históricas de trámites, a partir de estas se proyectaron las cantidades de trámites a futuro y el resultado se multiplicó por la tarifa establecida.

A continuación. se relacionan las proyecciones del período 2021-2033:

**Tabla 10. Proyección de ingresos por nuevos trámites - escenario esperado**

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO NUEVOS TRÁMITES |
|---|---|
| 2022 | $ 3.568 |
| 2023 | $ 3.682 |
| 2024 | $ 3.792 |
| 2025 | $ 3.906 |
| 2026 | $ 4.023 |
| 2027 | $ 4.144 |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO NUEVOS TRÁMITES |
|---|---|
| 2028 | $ 4.268 |
| 2029 | $ 4.396 |
| 2030 | $ 4.528 |
| 2031 | $ 4.664 |
| 2032 | $ 4.804 |
| 2033 | $ 4.948 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Elaboración propia SDM-DIM con base en fuentes citadas en el documento

**Tabla 11. Resumen de ingresos estimados por fuentes tradicionales**

| AÑO | CONCESIONES - DERECHOS DE TRÁNSITO Y PATIOS Y GRÚAS | NUEVOS TRÁMITES | MULTAS | SEMAFORIZACIÓN | TOTAL FUENTES TRADICIONALES PARA LA SDM |
|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | $ 108.660 | $ 3.568 | $ 180.555 | $ 118.921 | **$ 411.703** |
| **2023** | $ 123.043 | $ 3.682 | $ 192.573 | $ 125.395 | **$ 444.692** |
| **2024** | $ 132.923 | $ 3.792 | $ 201.066 | $ 132.196 | **$ 469.977** |
| **2025** | $ 135.590 | $ 3.906 | $ 209.895 | $ 139.341 | **$ 488.732** |
| **2026** | $ 140.905 | $ 4.023 | $ 219.073 | $ 146.846 | **$ 510.847** |
| **2027** | $ 148.502 | $ 4.144 | $ 228.613 | $ 154.728 | **$ 535.988** |
| **2028** | $ 157.615 | $ 4.268 | $ 238.528 | $ 163.006 | **$ 563.418** |
| **2029** | $ 167.373 | $ 4.396 | $ 248.832 | $ 171.699 | **$ 592.301** |
| **2030** | $ 177.700 | $ 4.528 | $ 259.540 | $ 180.826 | **$ 622.594** |
| **2031** | $ 188.609 | $ 4.664 | $ 270.667 | $ 190.409 | **$ 654.349** |
| **2032** | $ 194.267 | $ 4.804 | $ 282.227 | $ 200.469 | **$ 681.768** |
| **2033** | $ 200.095 | $ 4.948 | $ 294.237 | $ 211.029 | **$ 710.310** |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Elaboración propia SDM-DIM con base en fuentes citadas en el documento.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

2.5 Ingresos anuales generados por el sector - aprovechamiento del espacio público

El proceso licitatorio para el Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) de Bogotá en el año 2019 se declaró desierto, razón por la cual las proyecciones de ingresos de dicho concepto incluidas previamente no se están teniendo en cuenta en la actualidad.

En el año 2020, se comenzó la estructuración de un nuevo intento de implementar el SBC en Bogotá. re-diseñando lo planteado en los procesos anteriores con la finalidad de proponer un proyecto más llamativo para los potenciales operadores. Para esta estructuración la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) trabajó de la mano con el C40 Cities Climate Leadership Group y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ por sus siglas en alemán). en el marco de una cooperación internacional cuyo objeto fue: *"Asistencia técnica de los proyectos de estructuración técnica y financiera de los sistemas de bicicleta pública en las ciudades de Bogotá. Cali. Bucaramanga y Montería*". La mencionada cooperación se firmó en agosto de 2018, y culminó en Marzo de 2021.

Una vez adelantada la estructuración del proyecto. y las necesidades de la ciudad, se determinó que los ingresos por este concepto se darán en especie, por medio de la compra, instalación y mantenimiento de ciclo parqueaderos tipo rack M-23-A en puntos estratégicos de la ciudad de Bogotá, razón por la cual no se tienen contemplados ingresos monetarios por este concepto en la actualidad.

Para tal fin, mediante la Resolución 030 de 2021 del DADEP se incluyó el alquiler de vehículos de micromovilidad dentro del aprovechamiento económico del espacio público. Así mismo, se presentó ante el Concejo Distrital el Proyecto de Acuerdo 127 de 2021 *"por medio del cual se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática y el cumplimiento de los objetivos de descarbonización en Bogotá D.C.",* con el cual se autoriza la publicidad exterior visual en el sistema, viabilizando la sostenibilidad financiera del proyecto. Dicho proyecto de acuerdo fue sancionado por el Concejo Distrital mediante el acuerdo 811 del 22 de Junio de 2021. En junio de 2022 inició el proceso de implementación de estaciones y se planea realizarlo hasta el mes de septiembre del mismo año.

2.6 Fuentes alternativas de financiación del Sector Movilidad para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

Este capítulo presenta las fuentes alternativas de financiación que el Distrito ha considerado que se pueden destinar para contribuir a la sostenibilidad del sistema de transporte público de Bogotá. Se describen y sustentan las fuentes: cobro por estacionamiento regulado en vía, contribución por parqueaderos, pago voluntario por acceso a zona de restricción vehicular, porcentaje de recursos de multas para el SITP, ingresos por publicidad e ingresos por captura de valor asociados que comprende: arriendos de locales comerciales en los edificios de acceso a las estaciones de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), arriendos de locales comerciales, oficinas y vivienda en desarrollos



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

inmobiliarios conjuntos a las estaciones de acceso a la PLMB, y cargas urbanísticas de desarrollos inmobiliarios dentro del área de influencia de las estaciones de la PLMB.

- Cobro por estacionamiento regulado en vía pública
- Pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular
- Excedentes por multas
- Ingresos por contribución a parqueaderos
- Ingresos generados por la Empresa Metro

2.6.1 Cobro por estacionamiento regulado en vía pública

El Distrito definió la implementación del cobro por estacionamiento en vía pública como uno de los proyectos prioritarios para mejorar la movilidad, gestionar la demanda de transporte, controlar el tráfico de vehículos motorizados, promover el uso adecuado del espacio público y contar con una fuente adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en los términos del numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019. Por esta razón, el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo Distrital contempla este proyecto como uno de los más relevantes para materializar y consolidar la visión y la política de movilidad sostenible en la ciudad.

El Plan Maestro de Movilidad (PMM), adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, es el instrumento que desarrolla y reglamenta el Sistema de Movilidad del POT. En éste, se definió como estrategia de corto plazo, la habilitación de estacionamientos en bahías y vías locales e intermedias, y a mediano plazo, el desarrollo de una red de estacionamientos en vía con la posibilidad de cobrar por su utilización. Para la definición de su tarifa, estableció que se deben tener en cuenta factores de congestión y de demanda.

A nivel nacional, el sustento legal para el cobro por el estacionamiento en vía se encuentra en la Ley 105 de 1993, estableciendo en su artículo 28 que los municipios y distritos podrán determinar tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas. Al ser un tributo, su utilización está supeditada a la adopción del sistema y del método de cobro por parte del Concejo Municipal, razón por la cual en el segundo semestre de 2017 la Administración Distrital presentó al Concejo de Bogotá el Proyecto de Acuerdo para autorizar y definir el sistema y método de cobro de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas.

Como resultado, el 28 de diciembre se adoptó el Acuerdo 695 de 2017, *"Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones".* Este Acuerdo autorizó el cobro de la tasa y definió el sistema y método para su cobro, además, creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), definido como *"el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking".*

Teniendo en cuenta lo anterior, el Distrito ha realizado varios actos administrativos y acciones con la finalidad de poner en marcha este proyecto de estacionamiento en vía para la ciudad de Bogotà. Y bajo estos determinantes la entidad adelantó el contrato interadministrativo 2021-2470 con la Terminal de Transporte S.A., el cual tiene por objeto *"Autorizar*



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

*por parte de la Secretaría de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1"*, contrato en el cual se establecen las condiciones técnicas, legales, financieras y/o administrativas para la operación adecuada de las zonas de estacionamiento pago.

2.6.1.1 Flujo estimado de ingresos

Los recursos recaudados por el cobro por estacionamiento regulado en vía pública que no tengan una destinación predeterminada para la autosostenibilidad del proyecto adquirirán la naturaleza de excedentes de conformidad con lo establecido en el Artículo 5 de del Acuerdo 695 de 2017, "*Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones*".

Dicho artículo señala: *"Art 5 Destinación de los recursos obtenidos por el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas: Los recursos obtenidos a través del cobro por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas serán destinados a la implementación y mantenimiento del estacionamiento en vía, que incluye: a) la gestión y los costos de prestación del servicio, b) la plataforma y medios tecnológicos, c) mantenimiento de la infraestructura vial y espacio público y d) implementación de las zonas de estacionamiento. Así mismo los excedentes generados de la operación serán destinados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)."*

El proyecto se está desarrollando mediante Contrato Interadministrativo 2021-2470 de 2021 y en consonancia con la metodología prevista en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, reglamentado por los Decretos 519 de 2019 y 379 de 2021, se espera que este proyecto empiece a generar recursos para el FET a partir del 2023.

**Tabla 12. Ingresos anuales estimados para el Distrito - Cobro por estacionamiento regulado en vía pública**

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO ESTACIONAMIENTO EN VÍA |
|---|---|
| **2022** | |
| **2023** | $ 2.727 |
| **2024** | $ 7.227 |
| **2025** | $ 17.118 |
| **2026** | $ 9.702 |
| **2027** | $ 20.654 |
| **2028** | $ 34.215 |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO ESTACIONAMIENTO EN VÍA |
|---|---|
| **2029** | $ 37.862 |
| **2030** | $ 30.148 |
| **2031** | $ 36.773 |
| **2032*** | $ 37.876 |
| **2033*** | $ 39.012 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Subsecretaría de Gestión de la Movilidad - Correo electrónico 16 de mayo de 2022 Datos Modelo Financiero de La Terminal - Elaboración propia SDM-DIM.
*Considerando que a la fecha solo se tiene las proyecciones hasta el 2031, para los años 2031 y 2032 se utilizó el valor del año 2031 y se incrementó al IPC 3%.

Tomando como referencia el periodo estimado de operación del proyecto de estacionamiento en vía (entre 2021 y 2033), las proyecciones muestran que el sistema podría generar excedentes al Distrito de $273 mil millones de pesos corrientes. Según el Acuerdo 695 de 2017, estos recursos tienen como destinación específica la financiación del SITP.

### 2.6.2 Pago Voluntario por Acceso a Zona con Restricción Vehicular

La Administración Distrital mediante el Decreto 749 de 2019 implementó el *"Permiso Especial de Acceso a Zona con Restricción Vehicular*", un pago anticipado y voluntario para circular en la zona de congestión definida en horario de pico y placa. Adicionalmente, este Decreto en el marco del Plan Distrital de Desarrollo 2016-2019, estableció que los recursos obtenidos tendrían como finalidad incentivar, fortalecer y mantener el transporte público en la ciudad, así como mantener la malla vial.

En primer lugar, esta propuesta se justifica en la medida en que el incremento del parque automotor en Bogotá ha venido generando un aumento en las externalidades negativas asociados al uso del vehículo, sin que propietarios ni conductores asuman su costo. Actualmente, el 14.9% de los viajes de los bogotanos se realizan en automóvil, los cuales, junto con otros vehículos motorizados, contribuyen al deterioro generalizado de la malla vial de la ciudad, pues sólo alrededor del 40% de la malla se encuentra en buen estado. Además del creciente uso de la infraestructura vial, el mal estado en el que se encuentra la malla vial se debe a la dificultad de realizar el mantenimiento necesario, en parte por los recursos limitados con los que se cuenta para este propósito. En ese sentido, es necesario gestionar nuevos recursos mediante el cobro por las externalidades negativas generadas por los usuarios del vehículo privado, y destinar esos recursos para el mantenimiento de la malla vial, facilitando así la movilidad tanto en el transporte público como en el privado.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

En segundo lugar, con respecto al transporte público, estos sistemas de transporte no se rigen por una lógica de eficiencia económica al ser considerados un servicio público esencial. Por ello, es necesario garantizar recursos que busquen mejorar la calidad del servicio de transporte público en Bogotá antes que generar un beneficio económico.

En ese sentido, el pago voluntario por libre circulación para evitar la restricción del pico y placa es un instrumento que permite recibir recursos tanto para fortalecer y mantener el sistema de transporte público como para el mantenimiento de la malla vial, al cobrar por las externalidades negativas que genera el uso del vehículo particular.

2.6.2.1 Normatividad

El pago voluntario por libre circulación para evitar la restricción del pico y placa se autorizó mediante el Artículo 73 del PDD 2016 - 2020. El mismo artículo estableció que el pago tendrá como finalidad incentivar, fortalecer y mantener el transporte público en el Distrito, así como hacer mantenimiento a la malla vial de la ciudad. Además, se indica que el Gobierno Distrital será quien establezca el valor del monto - que deberá atender a criterios de disponibilidad de pago y nivel de congestión - las condiciones de pago y el esquema de supervisión. El valor del pago voluntario deberá ser informado al Concejo Distrital, al que se le deberá también presentar un informe anual que indique el impacto de la medida.

2.6.2.2 Estado del proceso para su gestión

El pago voluntario por libre circulación para evitar la restricción del pico y placa fue inicialmente habilitado por el Concejo de Bogotá. Sin embargo, mediante acción de nulidad y restablecimiento del derecho, los ciudadanos Fernando Alberto Rey Cruz, Mario Fidel Rodríguez Narváez y María Fernanda Gómez Castilla, actuando en nombre propio solicitaron: "*Que se declare la nulidad del artículo 73 del Acuerdo 645 de 2016, disposición en la que se establece el pago voluntario por libre circulación, medida que permitiría la exoneración de la restricción para los vehículos particulares (pico y placa*)".

El conocimiento de dicha acción judicial le correspondió en primera instancia al Juzgado Cuarenta Administrativo de Bogotá, Sección Cuarta, el cual mediante sentencia del 31 de agosto de 2017 declaró la nulidad del artículo 73 del Acuerdo 645 de 2016. Dicho fallo fue apelado por la Alcaldía Mayor de Bogotá ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, quien desde el 11 de abril del 2018 tiene el proceso para proferir el fallo de segunda instancia. A la fecha, la SDM no ha recibido notificación por parte de la Secretaría General de la Alcaldía de Bogotá, que conlleve al desmonte de esta medida, la cual fue ratificada en La Ley 1955 del 25 de mayo de 2019.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

La Ley 1955 del 25 de mayo de 2019 *"Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"",* establece en el Artículo 97º, – Otras fuentes de financiación para los sistemas de Transporte:

*"5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte."*

La inclusión del anterior numeral en el Plan Nacional de Desarrollo sustenta también que la autoridad territorial. en este caso el Distrito, implemente el cobro por libre circulación.

2.6.2.3 Flujo estimado de ingresos

A continuación, se detallan los supuestos considerados para las proyecciones.

Para la estimación del recaudo se tuvieron en cuenta los resultados del modelo Logit Mixto[2] y la Encuesta de Movilidad Compartida[3], ambos estructurados en la Consultoría de 2020 *"para el desarrollo del modelo de elección modal para evaluar el impacto de las medidas de gestión de la demanda de vehículos particulares en Bogotá "* realizada por el Banco Inter-Americano de Desarrollo y la Universidad de Berkeley, algunas variables de crecimiento anual del recaudo, la estimación del efecto negativo generado por el COVID-19, la reducción de los viajes en Bogotá debido a la adopción de teletrabajo, el ajuste de inflación y la adopción de nuevas fases de la medida para los años 2024 y 2028.

Los resultados obtenidos de la estimación del modelo Logit Mixto, muestran la cantidad de vehículos dispuestos a adquirir el Permiso Especial de Acceso a Zona con Restricción Vehicular *(*PEAARV) al menos una vez al año para la segunda fase de la medida, el modelo arroja un total de 50.485 vehículos dispuestos a comprar el permiso en cualquiera de sus temporalidades, este número equivale al 3% de los vehículos particulares de Bogotá.

Se tomaron los siguientes supuestos para la actualización del recaudo PEAARV en el año 2022:

---

[2] Modelo altamente recomendado ya que casi cualquier estructura de error deseable puede ser representada por este modelo (Walker, Ben-Akiva, Bolduc, 2003). Sumado a esto, McFadden y Train (2000) han demostrado que cualquier modelo de utilidad aleatoria puede ser aproximado con el grado de aproximación que se desee mediante un modelo logit mixto. Además, los procedimientos de simulación han permitido que la integración de la función de probabilidad necesaria en estos modelos ya no sea un obstáculo.

[3] El término "movilidad compartida" se enfoca en el desarrollo de estrategias que promueven un mejor uso del vehículo privado a través de un aumento en la ocupación promedio de éstos (asociado con el término anglosajón carpooling)



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

- La base de actualización es el promedio de permisos otorgados entre los meses de febrero a abril del año en curso, según tipo de permiso (diario, mensual o semestral), considerando que los meses de enero y mayo hubo un aumento atípico de la cantidad de permisos otorgados que no sigue el comportamiento evidenciado en el resto de meses.
- La tasa de renovación, según tipo de permiso (diario, mensual o semestral), se calcula desde el inicio de la medida para cada tipo de permiso; entendiendo que un usuario es reincidente siempre que adquiera un permiso diario en los siguientes 63 días a la última adquisición de ese permiso, un permiso mensual en los siguientes 61 días a la última adquisición de ese permiso o un permiso semestral en los siguientes 241 días a la última adquisición de ese permiso. De esa manera, la tasa de adquisición de los permisos diarios se ubica en un 68%, mensuales en un 88% y semestrales en un 61%.
- El número de nuevos permisos por mes está determinado por el promedio de nuevos usuarios desde septiembre de 2021 hasta mayo de 2022 para permisos diarios y mensuales, y desde septiembre de 2020 hasta mayo de 2022 para permisos semestrales. De esa manera, se tiene que los nuevos permisos diarios son 14.866, mensuales son 1.732 y semestrales son 1.088.
- Para el mes de junio se tomó la base de actualización, operada por la tasa de renovación, y el número de permisos nuevos, según tipo de permiso (diario, mensual y semestral).
- Para los meses siguientes, se incluye en el promedio de la base de actualización el (los) mes(es) anteriores, operado(s) por la tasa de renovación y el número de permisos nuevos, según tipo de permiso (diario, mensual o semestral).
- Para el mes de octubre se hace un ajuste adicional considerando que el comportamiento es atípico por la semana de receso escolar. El ajuste aplica un factor multiplicador con el cual se disminuye la cantidad de permisos, según tipo de permiso (diario, mensual o semestral), a partir del promedio de los rendimientos evidenciados en el mes de abril del año en curso (similar por el descanso de semana santa) respecto al resto de meses del año 2022 (excluyendo al mes en cuestión) y en el mes de octubre del año 2021, respecto a los meses de septiembre a diciembre del año anterior (excluyendo el mes en cuestión). De esa manera, se estimó un rendimiento del 94% para los permisos diarios, 97% para los mensuales y 77% para los semestrales.
- Para el mes de diciembre se hace un ajuste adicional considerando que el comportamiento es atípico a partir del comportamiento evidenciado en los años anteriores. El ajuste aplica un factor multiplicador con el cual se aumenta o disminuye la cantidad de permisos a partir de los rendimientos evidenciados en el mes de diciembre del año anterior (para permisos diarios y mensuales) respecto a los meses de septiembre a noviembre del año 2021. Para los permisos semestrales, se tiene en cuenta el promedio entre los rendimientos evidenciados en el mes de diciembre del año 2021 (para permisos diarios y mensuales) respecto a los meses de septiembre a noviembre del año 2021, y el rendimiento de diciembre de 2020 respecto a los meses de septiembre de 2020 a agosto del año 2021 (excluyendo el mes en cuestión). De esa manera, se estimó un rendimiento del 196% para los permisos diarios, 53% para los mensuales y 50% para los semestrales.

Por otro lado, el crecimiento anual del recaudo se da a partir de los siguientes supuestos:

- Incorporación de nueva fase de la medida para el año 2024, enfocada en aproximarse a una modalidad de cobros por congestión a partir del cobro por ingreso a diferentes zonas de la ciudad.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

- Nueva fase de la medida para el año 2028, en donde se aumenta la cobertura y la cantidad de vehículos dispuestos a pagar de acuerdo a la modalidad de cobros por congestión.
- Incremento del valor del PEAARV del 3% anual a partir del comportamiento promedio del IPC en el país.

En la Tabla 13 se presenta la estimación de recaudo en millones de pesos.

**Tabla 13. Recaudo anual estimado - Cobro por Pago Voluntario por Acceso a Zona con Restricción Vehicular**

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO PAGO VOLUNTARIO POR ACCESO A ZONA CON RESTRICCIÓN VEHICULAR |
|---|---|
| **2022** | $ 170.034 |
| **2023** | $ 175.135 |
| **2024** | $ 320.497 |
| **2025** | $ 330.112 |
| **2026** | $ 340.015 |
| **2027** | $ 350.216 |
| **2028** | $ 623.384 |
| **2029** | $ 642.086 |
| **2030** | $ 661.349 |
| **2031** | $ 681.189 |
| **2032** | $ 701.625 |
| **2033** | $ 722.673 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Subdirección de Transporte Privado - Elaboración propia SDM-DIM.

2.6.3 Porcentaje por Ingreso de Multas de Tránsito

2.6.3.1 Normatividad

El porcentaje de ingreso por concepto de multas de tránsito está autorizado en el artículo 97° de Ley 1955 del 25 de mayo de 2019. *"Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia. Pacto por la Equidad""* el cual establece lo siguiente en el numeral 6:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

"*6. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.* "

De acuerdo con lo planteado en la Ley, será el Gobierno Distrital quien establezca el porcentaje del ingreso por multas que será destinado para el funcionamiento de sus sistemas de transporte público por medio de un estudio técnico. Es preciso mencionar que en dicho estudio se deberán descontar del recaudo total por multas los costos y gastos que se financian por este concepto.

El estudio que soporta el % que podría destinar la Secretaría de la fuente multas para el FET se está realizando, actualmente está en revisión los indicadores de seguimiento de los objetivos de seguridad vial ya que estos presentan variaciones con los planes de desarrollo de cada administración. En este sentido. a continuación, se describe el análisis realizado.

2.6.3.2 Metodología Utilizada

Para realizar la estimación, se toman como referencia las proyecciones de ingresos por concepto de multas por infracciones de tránsito del presente documento, ajustando algunos supuestos. Adicionalmente, se utiliza la proyección de los gastos de la Secretaría Distrital de Movilidad que se financian con el rubro de ingresos por multas de tránsito y transporte, según lo estimado por la Oficina Asesora de Planeación Institucional. La proyección de gastos se realizó con el porcentaje de inflación doméstica publicado por la Secretaría Distrital de Hacienda (junio de 2022) tomando como base el presupuesto 2022 y las vigencias futuras aprobadas para 2023.

Esto con el objetivo de considerar únicamente los recursos por concepto de multas por infracciones de tránsito que quedan disponibles luego de considerar esos gastos de la entidad.

2.6.3.3 Flujo de ingresos

Respecto a la proyección de gastos de la fuente multas, a continuación se relacionan los ingresos y gastos proyectados a la fecha para el período 2022-2033:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla 14. Ingresos. gastos y excedentes por concepto de multas por infracciones de tránsito**

| Año | Ingresos proyectados (A) | Gastos Proyectados (B) | Excedente proyectado |
|---|---|---|---|
| 2022 | $ 180.555 | $ 180.555 | $ - |
| 2023 | $ 192.573 | $ 192.573 | $ - |
| 2024 | $ 201.066 | $ 186.210 | $ 14.855 |
| 2025 | $ 209.895 | $ 191.797 | $ 18.098 |
| 2026 | $ 219.073 | $ 197.550 | $ 21.523 |
| 2027 | $ 228.613 | $ 203.477 | $ 25.136 |
| 2028 | $ 238.528 | $ 209.581 | $ 28.947 |
| 2029 | $ 248.832 | $ 215.869 | $ 32.964 |
| 2030 | $ 259.540 | $ 222.345 | $ 37.195 |
| 2031 | $ 270.667 | $ 229.015 | $ 41.651 |
| 2032 | $ 282.227 | $ 235.886 | $ 46.341 |
| 2033 | $ 294.237 | $ 242.962 | $ 51.275 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de proyección de ingresos de la fuente multas SDM 2021-2033 y datos de la Oficina Asesora de Planeación Institucional.

### 2.6.4 Contribución por estacionamiento fuera de vía

La contribución es un cobro adicional a la tarifa de estacionamiento, que puede aplicarse al estacionamiento en vía o fuera de vía.

#### 2.6.4.1 Marco Legal

El marco legal de este cobro está establecido en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, el cual modifica el Art. 33 de la Ley 1753 de 2015:



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

*"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:*

***2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía.*** *Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.*

*"Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.*

*Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones."*

Se incluye esta fuente en el marco de las estrategias de gestión de la demanda que adelanta la Administración.

2.6.4.2 Metodología de estimación

Para la estimación del recaudo de la medida de contribución de Estacionamiento Fuera de Vía (EFV) se tuvo en cuenta la cantidad de ciudadanos que estacionan en EFV en las diferentes UPZ de Bogotá al día, según la EODH2019 las tarifas promedio de los EFV según el Registro Distrital de Estacionamientos. La estadía promedio de los usuarios según los insumos de la Consultoría 1167 de 2016 *Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, de la ciudad de Bogotá* realizada por IKON, Avanti y Cal y Mayor, el porcentaje de ilegalidad en los estacionamientos junto con la estrategia de control y revisión para combatirla, una progresividad en la tasa desde el año 2026, y la implementación de estacionamientos en vía con un amplio control para eliminar el parqueo en zonas prohibidas de la ciudad.

Según la EODH2019, al día se realizan 329.089 viajes que finalizan en un estacionamiento fuera de vía, los cuales cuentan con diferentes temporalidades de pago. El 45% de los viajes que usan EFV pagan por minuto. Por otro lado, el 27% paga una tarifa diaria, el mismo porcentaje paga tarifas mensuales, mientras que las temporalidades más largas (trimestral, semestral, anual) solo corresponden al 1%.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Una vez obtenida la base de viajes que tendrán este cargo a su tarifa, se debe calcular el valor promedio que se paga para cada temporalidad en las diferentes zonas de la ciudad. Ya que existían casos de algunas UPZ sin los suficientes estacionamientos para calcular las tarifas promedio, se realizó el cálculo por medio de la zonificación propuesta en la consultoría 1167 de 2016, realizada por CONSORCIO CAL Y MAYOR IKON AVANTI, dicha zonificación tuvo en cuenta los siguientes factores:

- Cercanía geográfica para fiscalización
- Condiciones socioeconómicas y actividades similares
- Barreras naturales
- Cantidad de viajes y vehículos privados que buscan estacionamiento
- Oferta de cupos de estacionamiento en vía
- Oferta de cupos de estacionamiento fuera de vía
- Índice de impacto zonal (que refleja la cantidad de viajes en auto o moto. el nivel de servicio de la infraestructura vial y la capacidad vial).

A su vez era necesario establecer un promedio de estadía para los usuarios que pagan su estacionamiento por minuto. Según la consultoría 1167 de 2016, la estadía promedio en los EFV es de 180 minutos, sin embargo este valor promedio tiene en cuenta a todos los usuarios de EFV, por lo que las personas que pagan temporalidades largas (diario. mensual. etc) afectan considerablemente este promedio. Eliminando a los usuarios que pagan su estacionamiento en temporalidades largas, el promedio de estadía resultante con los insumos de la consultoría era de un total de 120 minutos para los usuarios que pagan por minuto. Sin embargo, debido al efecto del teletrabajo que se espera en la post pandemia y al efecto de que tendrá la reapertura económica en los viajes de la ciudad, se calcula que el promedio de estadía aumentará a 150 minutos.

Otro factor a tener en cuenta para la estimación del recaudo es el porcentaje de estacionamientos fuera de vía ilegales en Bogotá. Se supone una ilegalidad del 25% y con base en esta aproximación, se plantea implementar una estrategia de control y revisión para combatir la ilegalidad, la cual espera disminuir en un 3% anual este factor. Dado este supuesto, el recaudo en el año 2023 se ve afectado con una disminución del 25% del monto calculado para el recaudo, dicha disminución se aplica año a año con un decremento en su cuantía debido a la efectividad de la estrategia de control y revisión, hasta llegar a una reducción de un 1% por ilegalidad en el año 2031.

Conforme la posibilidad de que algunos usuarios de EFV dejen de usar este servicio debido al aumento de las tarifas y comiencen a estacionar en vía de manera indebido, se plantea una estrategia de control por medio de multas y sistemas de vigilancia sincronizados con la medida de Estacionamiento en Vía regulado para eliminar el parqueo en vía en zonas prohibidas. Por esta razón no se tiene en cuenta ningún choque en el recaudo por elasticidades precio-demanda.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Finalmente, con el fin de obtener una aceptación de la medida por parte de la ciudadanía, se busca iniciar la contribución con dos tasas bajas del 5% para zonas estratos 1, 2 y 3, y 15% para zonas con estratos 4, 5 y 6. Una vez esta medida sea internalizada por los ciudadanos, se plantea implementar un aumento de las tasas en el año 2026, llegando a un 10% para estratos 1, 2 y 3, y una tasa de 25% para estratos 4, 5 y 6. Vale la pena mencionar que la tasa se cobrará a partir del estrato donde se encuentre ubicado el estacionamiento y no el estrato del usuario que utiliza el servicio. Sin embargo, según los datos suministrados por la EODH2019, la mayoría de usuarios tienden a estacionar en zonas con estratos similares a los de su vivienda. A continuación, en la Tabla 4 se muestra el porcentaje de usuarios que estacionan en zonas con tasas iguales a las de sus zonas de residencia.

2.6.4.3 Flujo de ingresos

Se espera que el cobro inicie a partir del 2024. El flujo de ingresos estimados es el siguiente:

**Tabla 15. Ingresos anuales estimados para el Distrito – Contribución parqueaderos**

| AÑO | ESTIMACIÓN RECAUDO CONTRIBUCIÓN PARQUEADEROS |
|---|---|
| **2022** | 0 |
| **2023** | 0 |
| **2024** | $ 58.374 |
| **2025** | $ 62.460 |
| **2026** | $ 64.918 |
| **2027** | $ 125.211 |
| **2028** | $ 131.472 |
| **2029** | $ 138.046 |
| **2030** | $ 144.948 |
| **2031** | $ 152.195 |
| **2032** | $ 159.805 |
| **2033*** | $ 164.599 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Subdirección de Transporte Privado - Comité de Ingresos del 22 de junio de 2021 Elaboración propia SDM-DIM.
*Considerando que a la fecha solo se tiene las proyecciones hasta el 2032, para el año 2033 se utilizó el valor del año 2032 y se incrementó al IPC 3%.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Es preciso destacar que el proyecto será presentado al Concejo y el recaudo mencionado en este documento y referido a esta fuente depende de la aprobación del mismo. Así, el proyecto puede sufrir cambios que pueden modificar las proyecciones presentadas en la tabla anterior y, por tanto, la fuente a la que aquí se hace referencia.

2.7 Fuentes gestionadas por la EMB

En el Acuerdo de creación de la Empresa Metro de Bogotá S.A. Acuerdo 642 de 2016, en el Artículo 10 se define lo siguiente sobre otras fuentes de financiación para cubrir costos del Sistema Integrado de Transporte Público:
*"ARTÍCULO 10. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN. El Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, incluido el proyecto metro de Bogotá. podrá ser financiado con fuentes alternativas de financiación de sistemas de transporte en los términos establecidos en el Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015. El producto del pago en dinero de las cargas urbanísticas por edificabilidad adicional y otras fuentes alternativas de financiación, de acuerdo a las normas vigentes, que se generen en inmuebles situados en las áreas de influencia del sistema metro se destinarán al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá incluyendo el Metro de Bogotá."*

Es así como estimaciones realizadas por la EMB, remitidas a esta Secretaría. plantean ingresos por captura de valor que corresponden a las siguientes 3 fuentes:

- Ingresos provenientes de arriendos de locales comerciales en los edificios de acceso de las estaciones de la PLMB[4].
- Ingresos provenientes de arriendos de locales comerciales. oficinas y vivienda en desarrollos inmobiliarios conjuntos a las estaciones de acceso de la PLMB[5].
- Ingresos provenientes de cargas urbanísticas de desarrollos inmobiliarios dentro del área de influencia de las estaciones de la PLMB[6].

Adicionalmente, la EMB estima que contará con ingresos por arrendamiento de espacios publicitarios en estaciones de la PLMB y por publicidad impresa y digital en trenes.

[4] Con relación a estos ingresos, la EMB plantea que "Esta modelación no se ve afectada por la no aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente está en proceso de revisión ordinaria. Sin embargo, se considera que la no aprobación de este plan lleva la modelación a un escenario conservador, dado que la posibilidad de renovación y desarrollo del área de influencia de la estación es más baja y probablemente se lleve a cabo de manera más lenta."

[5] Con relación a estos ingresos, la EMB plantea que "Esta modelación puede verse directamente afectada por la no aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente está en proceso de revisión ordinaria, dado que queda la posibilidad que la edificabilidad, tamaño del proyecto y usos conexos no estén permitidos sin el desarrollo de un Plan Parcial de renovación urbana, que el nuevo POT permitiría al establecer que toda la zona de influencia de las estaciones tengan tratamiento de renovación".

[6] Con relación a estos ingresos, la EMB plantea que "Esta modelación puede verse directamente afectada por la no aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente está en proceso de revisión ordinaria, dado que queda la posibilidad que la edificabilidad, tamaño del proyecto y usos conexos no estén permitidos sin el desarrollo de un Plan Parcial de renovación urbana, que el nuevo POT permitiría al establecer que toda la zona de influencia de las estaciones tenga tratamiento de renovación."



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

Es así como las estimaciones realizadas por la EMB, remitidas a esta Secretaría, plantean que por concepto de captura de Valor y por Publicidad, se podrían obtener ingresos destinados para el SITP.

Los ingresos por captura de valor se consideran dado que actualmente se tramita que parte de estos ingresos tengan destinación para la Empresa Metro y en consecuencia sean con destinación para el SITP.

**Tabla 16. Recaudo por fuentes gestionadas por la EMB**

| AÑO | Captura de Valor + Publicidad PLMB |
|---|---|
| **2022** | $ 559 |
| **2023** | $ 572 |
| **2024** | $ 3.539 |
| **2025** | $ 6.352 |
| **2026** | $ 6.987 |
| **2027** | $ 6.929 |
| **2028** | $ 33.119 |
| **2029** | $ 39.777 |
| **2030** | $ 44.112 |
| **2031** | $ 45.854 |
| **2032** | $ 50.623 |
| **2033** | $ 60.244 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Empresa Metro de Bogotá. Costos e Ingresos del Sistema Metro 2022 – 2048 Febrero 2022

## 2.8 Fuentes Totales del Sector Movilidad para el FET

De acuerdo con las proyecciones presentadas en las secciones anteriores, se muestra a continuación la proyección de fuentes del sector movilidad.



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

**Tabla 17. Fuentes del Sector Movilidad para el FET**

| AÑO | EXCEDENTES MULTAS | ESTACIONAMIENTO EN VÍA | PAGO VOLUNTARIO POR ACCESO A ZONA CON RESTRICCIÓN VEHICULAR | CONTRIBUCIÓN PARQUEADEROS | CAPTURA DE VALOR + PUBLICIDAD PLMB | TOTAL FUENTES NO TRADICIONALES MFMP 2022-2033 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | $ - | $ - | $ 170.034 | $ - | $ 559 | $ 170.593 |
| **2023** | $ - | $ 2.727 | $ 175.135 | $ - | $ 572 | $ 178.434 |
| **2024** | $ 14.855 | $ 7.227 | $ 320.497 | $ 58.374 | $ 3.539 | $ 404.493 |
| **2025** | $ 18.098 | $ 17.118 | $ 330.112 | $ 62.460 | $ 6.352 | $ 434.141 |
| **2026** | $ 21.523 | $ 9.702 | $ 340.015 | $ 64.918 | $ 6.987 | $ 443.145 |
| **2027** | $ 25.136 | $ 20.654 | $ 350.216 | $ 125.211 | $ 6.929 | $ 528.146 |
| **2028** | $ 28.947 | $ 34.215 | $ 623.384 | $ 131.472 | $ 33.119 | $ 851.137 |
| **2029** | $ 32.964 | $ 37.862 | $ 642.086 | $ 138.046 | $ 39.777 | $ 890.734 |
| **2030** | $ 37.195 | $ 30.148 | $ 661.349 | $ 144.948 | $ 44.112 | $ 917.752 |
| **2031** | $ 41.651 | $ 36.773 | $ 681.189 | $ 152.195 | $ 45.854 | $ 957.663 |
| **2032** | $ 46.341 | $ 37.876 | $ 701.625 | $ 159.805 | $ 50.623 | $ 996.271 |
| **2033** | $ 51.275 | $ 39.012 | $ 722.673 | $ 164.599 | $ 60.244 | $ 1.037.804 |

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
Fuente: Elaboración propia SDM-DIM. EMB, TTSA – 2022



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

3 Conclusiones

- El ingreso 2021 e ingresos totales esperados SDM 2022 (Cifras en millones de pesos) es el siguiente:

| Ítem / Año | 2020 | 2021 | 2022 | Variación 2021-2022 |
|---|---|---|---|---|
| **FUENTES TRADICIONALES** | | | | |
| Concesiones - Derechos de tránsito y patios y grúas | $ 50.927 | $ 70.262 | $ 108.660 | 55% |
| Multas | $ 130.405 | $ 124.118 | $ 180.555 | 45% |
| Semaforización | $ 101.505 | $ 114.105 | $ 118.921 | 4% |
| Nuevos trámites | | $ 3.602 | $ 3.568 | -1% |
| **TOTAL FUENTES TRADICIONALES PARA LA SDM** | **$ 282.837** | **$ 312.087** | **$ 411.703** | **32%** |

- Los ingresos de las fuentes tradicionales de la SDM en el MFMP se resumen a continuación:

| AÑO | CONCESIONES - DERECHOS DE TRÁNSITO Y PATIOS Y GRÚAS | NUEVOS TRÁMITES | MULTAS | SEMAFORIZACIÓN | TOTAL FUENTES TRADICIONALES PARA LA SDM |
|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | $ 108.660 | $ 3.568 | $ 180.555 | $ 118.921 | $ 411.703 |
| **2023** | $ 123.043 | $ 3.682 | $ 192.573 | $ 125.395 | $ 444.692 |
| **2024** | $ 132.923 | $ 3.792 | $ 201.066 | $ 132.196 | $ 469.977 |
| **2025** | $ 135.590 | $ 3.906 | $ 209.895 | $ 139.341 | $ 488.732 |
| **2026** | $ 140.905 | $ 4.023 | $ 219.073 | $ 146.846 | $ 510.847 |
| **2027** | $ 148.502 | $ 4.144 | $ 228.613 | $ 154.728 | $ 535.988 |
| **2028** | $ 157.615 | $ 4.268 | $ 238.528 | $ 163.006 | $ 563.418 |
| **2029** | $ 167.373 | $ 4.396 | $ 248.832 | $ 171.699 | $ 592.301 |
| **2030** | $ 177.700 | $ 4.528 | $ 259.540 | $ 180.826 | $ 622.594 |
| **2031** | $ 188.609 | $ 4.664 | $ 270.667 | $ 190.409 | $ 654.349 |
| **2032** | $ 194.267 | $ 4.804 | $ 282.227 | $ 200.469 | $ 681.768 |
| **2033** | $ 200.095 | $ 4.948 | $ 294.237 | $ 211.029 | $ 710.310 |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

- Los ingresos de las fuentes para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) generada por el sector en el MFMP se resumen a continuación:

| AÑO | EXCEDENTES MULTAS | ESTACIONAMIENTO EN VÍA | PAGO VOLUNTARIO POR ACCESO A ZONA CON RESTRICCIÓN VEHICULAR | CONTRIBUCIÓN PARQUEADEROS | CAPTURA DE VALOR + PUBLICIDAD PLMB | TOTAL FUENTES NO TRADICIONALES MFMP 2022-2033 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2022** | $ - | | $ 170.034 | $ - | $ 559 | $ 170.593 |
| **2023** | $ - | $ 2.727 | $ 175.135 | $ - | $ 572 | $ 178.434 |
| **2024** | $ 14.855 | $ 7.227 | $ 320.497 | $ 58.374 | $ 3.539 | $ 404.493 |
| **2025** | $ 18.098 | $ 17.118 | $ 330.112 | $ 62.460 | $ 6.352 | $ 434.141 |
| **2026** | $ 21.523 | $ 9.702 | $ 340.015 | $ 64.918 | $ 6.987 | $ 443.145 |
| **2027** | $ 25.136 | $ 20.654 | $ 350.216 | $ 125.211 | $ 6.929 | $ 528.146 |
| **2028** | $ 28.947 | $ 34.215 | $ 623.384 | $ 131.472 | $ 33.119 | $ 851.137 |
| **2029** | $ 32.964 | $ 37.862 | $ 642.086 | $ 138.046 | $ 39.777 | $ 890.734 |
| **2030** | $ 37.195 | $ 30.148 | $ 661.349 | $ 144.948 | $ 44.112 | $ 917.752 |
| **2031** | $ 41.651 | $ 36.773 | $ 681.189 | $ 152.195 | $ 45.854 | $ 957.663 |
| **2032** | $ 46.341 | $ 37.876 | $ 701.625 | $ 159.805 | $ 50.623 | $ 996.271 |
| **2033** | $ 51.275 | $ 39.012 | $ 722.673 | $ 164.599 | $ 60.244 | $ 1.037.804 |



AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195