

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD**



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.
Secretaría
MOVILIDAD**

**DIM-F-003-2023 “ALCANCE AL ESTUDIO DIM -F-002-2023
PROYECCIÓN DE INGRESOS SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
(PERIODO 2023-2034)”**

AGOSTO DE 2023





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.
Secretaría
MOVILIDAD

**DIM-F-003-2023 “ALCANCE AL ESTUDIO DIM -F-002-2023
PROYECCIÓN DE INGRESOS SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
(PERIODO 2023-2034)”**

**SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD**

	Nombre de los Profesionales	Cargo	Fecha	Firmas
Aprobó:	Oscar Julián Gómez	Subsecretario de Política de Movilidad	11/08/2023	
Aprobó:	Paulo Rincón Garay	Subsecretario de Gestión Jurídica	11/08/2023	
Aprobó:	Julieth Rojas Betancour	Oficina Asesora de Planeación Institucional	11/08/2023	
Revisó:	Susana Morales Pinilla	Director de Planeación de la Movilidad	11/08/2023	
Revisó:	Alimar Benítez Molina	Directora de Inteligencia para la Movilidad	11/08/2023	
Revisó:	Hernán Cortés Osorio	Director de Gestión de Cobro	11/08/2023	
Revisó:	Valentina Acuña García	Subdirectora de Transporte Privado	11/08/2023	






Revisó:	Ruth Dary Borrero	Subdirectora de Transporte Público	11/08/2023	
Elaboró	Sandra Vega Reyes	Profesional Especializado DIM	11/08/2023	
Elaboró	Jeisson Santafe Pineda	Contratista DIM	11/08/2023	 JEISSON SANTAFE
Elaboró	Alvin Olarte Aparicio	Contratista DIM	11/08/2023	 ALVIN OLARTE A.



Tabla de contenido

i.	Glosario	7
ii.	Introducción	8
1	Estimación de Ingresos SDM	8
1.1	Fuentes Tradicionales	8
1.1.1.	Concesiones de Trámites y Patios y Grúas	9
1.1.1.1	Comportamiento histórico	9
1.1.1.2	Estimación	11
1.1.1.2.1	Trámites	11
1.1.1.2.2	Patios y Grúas	12
1.1.2	Nuevos trámites (Artículo 94 Acuerdo 761/2020)	15
1.1.2.1	Comportamiento histórico	15
1.1.2.2	Estimación	16
1.1.3	Multas de Tránsito y Transporte	19
1.1.3.1	Comportamiento histórico	21
1.1.3.2	Estimación	22
1.1.4	Semaforización	23
1.1.4.1.1	Comportamiento Histórico	24
1.1.4.2	Estimación	24
1.1.4.2.1	RDA	24
1.1.4.2.2	Por tipo de combustible	27
1.2	Fuentes no tradicionales	29
1.2.1	Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)	29
1.2.2	Valet Parking	30
1.2.2.1	Estimación	32
1.2.3	Fuentes alternativas de financiación del sector movilidad para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)	34
1.2.3.1	Cobro por estacionamiento regulado en vía pública	35
1.2.3.2	Pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular	38
1.2.3.3	Excedentes de Multas de Tránsito	40
1.2.3.4	Contribución por parqueaderos	42
1.2.3.5	Fuentes gestionadas por la EMB	45
1.2.3.5.1	Marco Legal	45
1.2.3.5.2	Ingresos por captura de valor	46
1.2.3.5.2.1	Ingresos por publicidad	50
1.2.3.5.2.2	Publicidad impresa en estaciones	51
1.2.3.5.2.3	Publicidad impresa en estaciones	51
1.2.3.5.2.4	Publicidad impresa y digital en trenes	51
2	Conclusiones	55
3	Fuentes de Información	60



Índice de tablas

TABLA 1. ESTIMACIÓN RECAUDO DE TRÁMITES 2023 – 2034	12
TABLA 2. ESTIMACIÓN DE RECAUDO DE PATIOS Y GRÚAS 2023 – 2034	15
TABLA 3 RECAUDO DESAGREGADO DE NUEVOS TRÁMITES 2021-2022	15
TABLA 4 DIFERENCIA PROYECCIÓN/RECAUDO NUEVOS TRÁMITES 2023	16
TABLA 5. PROYECCIÓN MENSUAL NUEVOS TRÁMITES 2023. ESCENARIO 1. HOLT-WINTERS	17
TABLA 6. PROYECCIÓN MENSUAL NUEVOS TRÁMITES 2023. ESCENARIO 2. ANÁLISIS DE MEDIAS	17
TABLA 7. ESTIMACIÓN DE INGRESOS POR NUEVOS TRÁMITES 2023-2034	18
TABLA 8. ESTIMACIÓN RECAUDO TOTAL CONCESIONES 2023-2034	19
TABLA 9. RECAUDO POR APLICACIÓN DECRETO 678/2020	20
TABLA 10. RECAUDO POR APLICACIÓN LEY 2027/2020	20
TABLA 11. RECAUDO POR APLICACIÓN ACUERDO 816/2021	20
TABLA 12. RECAUDO POR APLICACIÓN LEY 2155/2021	21
TABLA 13. RECAUDOS MENSUALES POR APLICACIÓN LEY 2155/2021	21
TABLA 14. ESTIMACIÓN DE RECAUDO MULTAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE 2023-2034	23
TABLA 15. ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS MATRICULADOS EN RDA 2023-2034	26
TABLA 16. ESTIMACIÓN DE VEHÍCULOS MATRICULADOS EN RDA POR TIPO DE COMBUSTIBLE 2022-2034	27
TABLA 17. ESTIMACIÓN DE INGRESOS POR SEMAFORIZACIÓN 2023-2034	28
TABLA 18. CONSOLIDADO INGRESOS ESTIMADOS POR FUENTES TRADICIONALES 2023-2034	28
TABLA 19. DESCRIPCIÓN DE VARIABLES DE LA FÓRMULA DE RETRIBUCIÓN	31
TABLA 20. ESTIMACIÓN DE INGRESOS POR VALET PARKING 2023-2034	33
TABLA 21. ESTIMACIÓN DE INGRESOS PARA OTROS SECTORES	33
TABLA 22. PROYECCIÓN DE INGRESOS PARA LA SDM	34
TABLA 23. NÚMERO DE CUPOS TOTALES 17 ÁREAS	36
TABLA 24. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN ÁREAS 14 A LA 17	37
TABLA 25. ESTIMACIÓN DE INGRESOS POR ESTACIONAMIENTO EN VÍA. 2023-2034	37
TABLA 26. RECAUDO ANUAL ESTIMADO - PAGO VOLUNTARIO POR ACCESO A ZONA CON RESTRICCIÓN VEHICULAR	39
TABLA 27. ESTIMACIÓN EXCEDENTES DE MULTAS 2024-2034	41
TABLA 28. ESTIMACIÓN DE RECAUDO POR CONTRIBUCIÓN DE PARQUEADEROS 2024-2034	44
TABLA 29. ÁREAS DISPONIBLES PARA EXPLOTACIÓN COMERCIAL (ARRIENDO) POR ESTACIÓN	47
TABLA 30. ÁREAS DISPONIBLES PARA EXPLOTACIÓN COMERCIAL (ARRIENDO) POR ESTACIÓN	48
TABLA 31. TOTAL DE INGRESOS ESTIMADOS POR CAPTURA DE VALOR 2023-2034	49
TABLA 32. ACLARACIÓN INGRESOS ESTIMADOS CAPTURAS DE VALOR 2023	50
TABLA 33. TOTAL INGRESOS PROYECTADOS POR PUBLICIDAD 2028-2034	52
TABLA 34. CONSOLIDADO INGRESOS NO TARIFARIOS EMB. 2023-2034	53
TABLA 35. FUENTES DEL SECTOR MOVILIDAD PARA EL FET	53
TABLA 36. CONSOLIDADO INGRESOS SDM 2021-2023 (E)	55
TABLA 37. CONSOLIDADO INGRESOS TRADICIONALES Y NO TRADICIONALES SDM 2023-2034	56
TABLA 38. CONSOLIDADO INGRESOS FET SDM 2023-2034. ESCENARIO CONSERVADOR	57
TABLA 39. CONSOLIDADO INGRESOS FET SDM 2023-2034. ESCENARIO MODERADO	58
TABLA 40. CONSOLIDADO INGRESOS FET SDM 2023-2034. ESCENARIO OPTIMISTA	58



Índice de Ilustraciones

ILUSTRACIÓN 1. CANTIDAD DE TRÁMITES Y RECAUDO NOMINAL. 2013 - 2022	9
ILUSTRACIÓN 2. CANTIDAD DE TRÁMITES PRINCIPALES 2020 - 2022	10
ILUSTRACIÓN 3. RECAUDO NOMINAL TRÁMITES PRINCIPALES 2020 - 2022	10
ILUSTRACIÓN 4. CIFRAS PRIMER AÑO DE OPERACIÓN NUEVA CONCESIÓN DE TRÁMITES.....	11
ILUSTRACIÓN 5. ESTIMACIÓN MENSUAL + INTERVALO DE CONFIANZA. INGRESOS POR TRÁMITES 2023	12
ILUSTRACIÓN 6. ESTIMACIÓN MENSUAL + INTERVALO DE CONFIANZA. INGRESOS PATIOS Y GRÚAS 2023. ESCENARIO 1. ENE/2019 - DIC/2022	13
ILUSTRACIÓN 7. ESTIMACIÓN MENSUAL + INTERVALO DE CONFIANZA. INGRESOS PATIOS Y GRÚAS 2023. ESCENARIO 2. SEP/2020 – DIC/2022.....	14
ILUSTRACIÓN 8. ESTIMACIÓN MENSUAL + INTERVALO DE CONFIANZA. INGRESOS PATIOS Y GRÚAS 2023. ESCENARIO 3. JUN/2021 – DIC/2022.....	14
ILUSTRACIÓN 9. RECAUDO MENSUAL NUEVOS TRÁMITES 2021-2022	16
ILUSTRACIÓN 10 . COMPARACIÓN ESTIMACIONES NUEVOS TRÁMITES 2023	18
ILUSTRACIÓN 11. COMPARENDOS IMPUESTOS NOTIFICADOS/RECAUDO NOMINAL POR MULTAS 2013-2022 .	22
ILUSTRACIÓN 12. RECAUDO NOMINAL DE CONTRIBUCIÓN POR SEMAFORIZACIÓN. 2007-2023.....	24
ILUSTRACIÓN 13. VARIACIÓN ANUAL RDA 2011-2022.....	25
ILUSTRACIÓN 14. VEHÍCULOS MATRICULADOS EN RDA 2011-2034	26



i. Glosario

- **Serie de Tiempo.** Sucesión de datos medidos en determinados momentos y ordenados cronológicamente. Su análisis permite predecir el comportamiento de una variable en momentos no observados.
- **Suavizamiento Exponencial.** Conjunto de técnicas para predecir el comportamiento de una variable. La predicción está en función de los patrones históricos de la serie de tiempo, asignando una mayor ponderación a los valores más cercanos en el tiempo. Se tiene en cuenta el error de pronóstico actual en los pronósticos siguientes.
- **Técnica de Holt-Winters.** Técnica de suavizamiento exponencial que modela tendencias y variaciones aleatorias, así como variaciones estacionales. Resulta especialmente útil en análisis y pronóstico de variables, debido a su facilidad de uso y a sus resultados inmediatos. En comparación con otras técnicas, el tiempo necesario para hacer estimaciones es considerablemente menor.
- **Tendencia.** Componente de la serie de tiempo que refleja la evolución a largo plazo. Indica la marcha general y persistente del fenómeno observado.
- **Variación aleatoria.** Componente de la serie de tiempo que recoge oscilaciones periódicas de amplitud variable. Movimiento irregular alrededor de la tendencia.
- **Variación estacional.** Componente de la serie de tiempo asociado a la influencia de eventos que se repiten de manera periódica. Movimiento periódico de corto plazo.



ii. Introducción

Para una adecuada programación fiscal de la Administración Distrital, es necesario y conveniente realizar una estimación 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 calculó la estimación de ingresos de la Secretaría Distrital de Movilidad para el periodo 2023 – 2034 (bajo el Marco Fiscal de Mediano Plazo), por concepto de ingresos tradicionales: multas de tránsito y transporte, derechos de tránsito (trámites y patios y grúas) y semaforización, y no tradicionales: estacionamiento en vía, contribución por parqueaderos, pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular, entre otros. Para cada fuente se presenta un escenario de ingreso esperado.

1 Estimación de Ingresos SDM

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. A continuación, se presenta la estimación de ingresos generados por la Secretaría Distrital de Movilidad, incluyendo fuentes tradicionales y fuentes no tradicionales (proyectos de aprovechamiento del espacio público, y aquellos generados por el sector que en el futuro serán manejados por la SDM¹).

1.1 Fuentes Tradicionales

Las siguientes son las fuentes de ingresos tradicionales de la SDM:

- Concesiones de Trámites y Patios y Grúas
- Nuevos Trámites
- Multas de Tránsito y Transporte
- Semaforización

La Dirección de Inteligencia para la Movilidad calculó la estimación de ingresos esperados de las fuentes mencionadas, a través del diseño de modelos en un escenario básico, con metodología y supuestos que se describen en los siguientes capítulos. Se debe resaltar que la estimación de las fuentes de ingresos para 2023 se realizó con base en su comportamiento histórico; se espera que los ingresos continúen con una tendencia de recuperación similar a los pronósticos de los principales indicadores macroeconómicos del país.

¹ Ingresos generados por Transmilenio S.A. y Empresa Metro destinados al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).



1.1.1. Concesiones de Trámites y Patios y Grúas

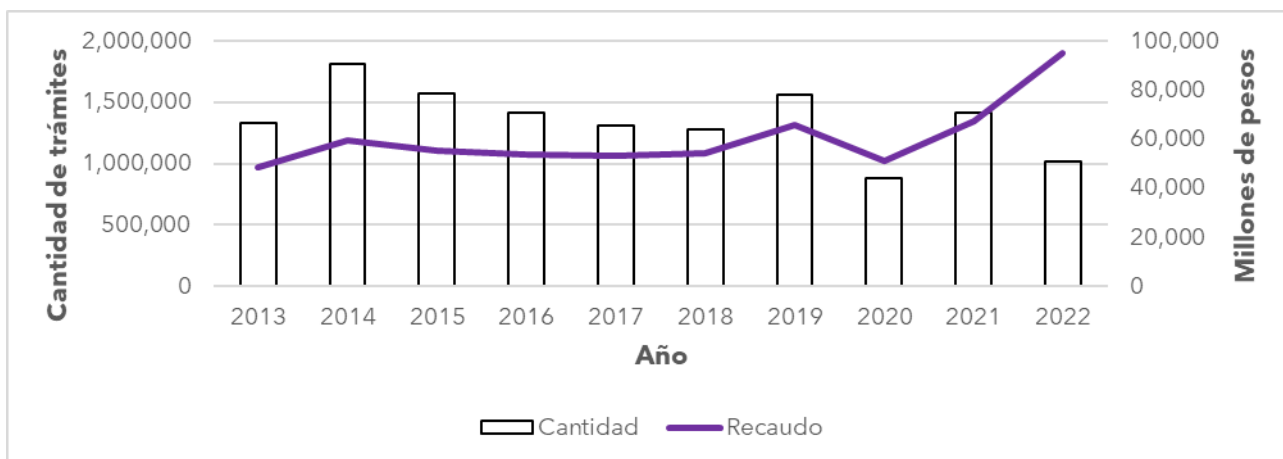
Los contratos de concesión firmados por la SDM están regidos por la Ley 80/1993 (y demás normas que la complementan o modifican), en la que se establecen las condiciones de operación y se fijan los parámetros iniciales para el cálculo de ingresos. Respecto a la concesión de trámites, la Resolución 405/2009 determina el valor de las tasas para los trámites en la SDM, y es un criterio adicional para definir los ingresos por este concepto. De esta forma, el cálculo del ingreso por concesiones consiste en multiplicar la tasa (establecida y ajustada) por el número de trámites de los registros distritales.

Es importante tener en cuenta que, la operación de la concesión Ventanilla Única de Servicios (adjudicada a finales del año 2021), inició en marzo de 2022. Con esta nueva contratación, la participación de la SDM por concepto de trámites pasa del 50% al 74,24%. 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 062/2018, “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 la Resolución 062/2018, 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 deben pagar los propietarios de 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%.

1.1.1.1 Comportamiento histórico

Ilustración 1. Cantidad de trámites y recaudo nominal. 2013 - 2022



Fuente: Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía. Reporte de Recaudo de Trámites - SDM. Enero 2023. Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes.

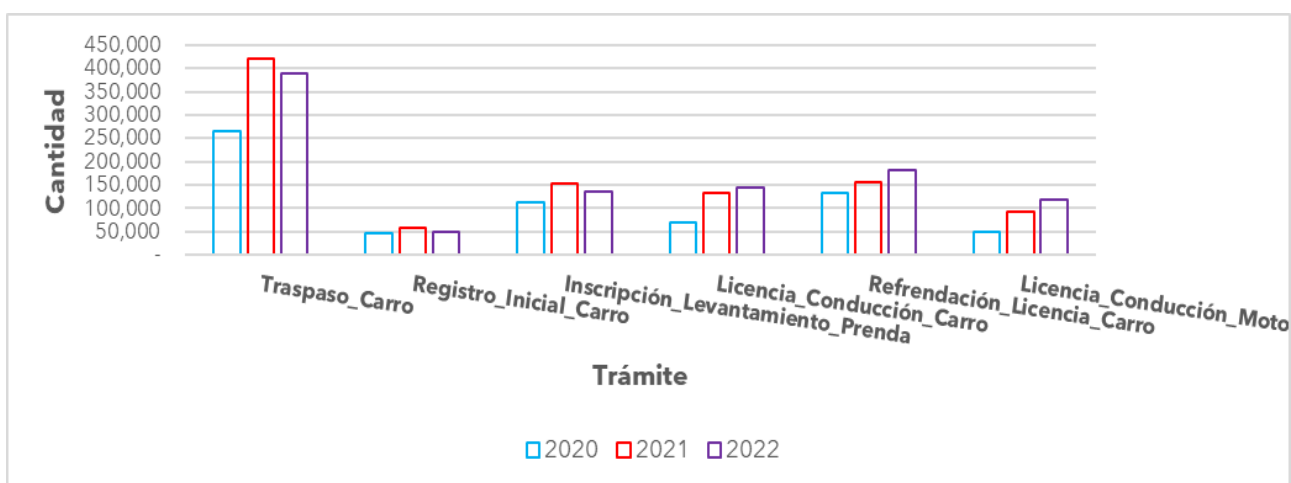
Durante 2015 y 2018, el volumen de trámites de tránsito registrados en la ciudad presentó una caída que provocó un descenso en el recaudo nominal de la concesión (ver Ilustración 1). En 2020 (debido a la



pandemia), se puede observar una nueva disminución tanto en la cantidad como en el recaudo nominal; sin embargo, en 2021 hubo un incremento de 61% en el número de trámites, y un aumento de 32% en el recaudo. En 2022, se registra una caída de 28% en la cantidad, aunque con un incremento de 41% en el recaudo (se reportaron ingresos por \$94.747 millones, cifra máxima durante el periodo analizado).

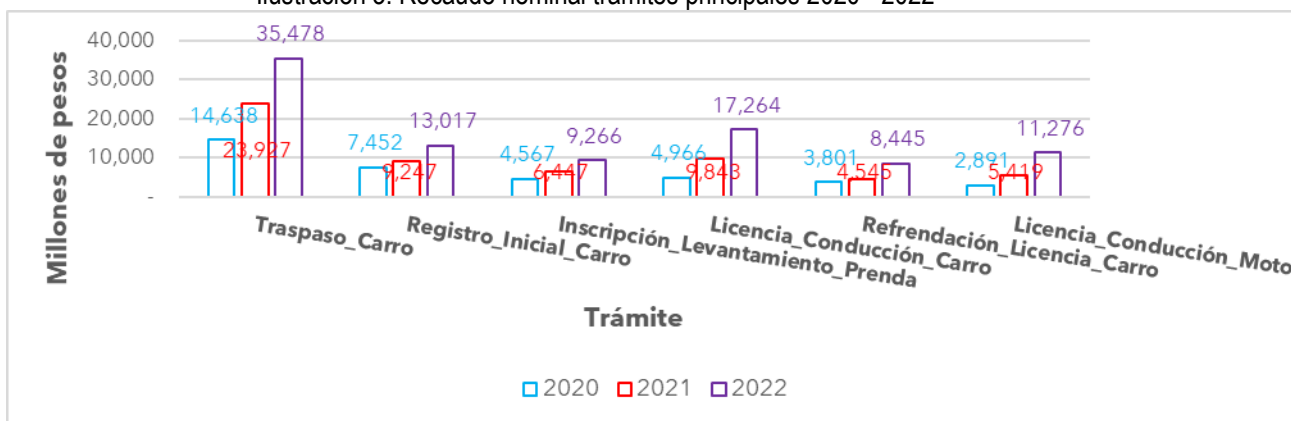
Respecto a los trámites principales (aquellos que generan entre el 70% y el 80% del recaudo), en 2022 se registraron los siguientes aumentos: 29% en licencia de conducción de moto, 17% en refrendación de licencia de carro, y 9% en licencia de conducción de carro. En términos de recaudo, la licencia de conducción de moto creció 108%, la de carro 75%, y la refrendación de licencia de carro, 86% (ver ilustraciones 2 y 3).

Ilustración 2. Cantidad de trámites principales 2020 - 2022



Fuente: Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía. Reporte de Recaudo de Trámites - SDM. Enero 2023

Ilustración 3. Recaudo nominal trámites principales 2020 - 2022



Fuente: Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía. Reporte de Recaudo de Trámites - SDM. Enero 2023. Elaboración propia.

Valores en millones de pesos corrientes.

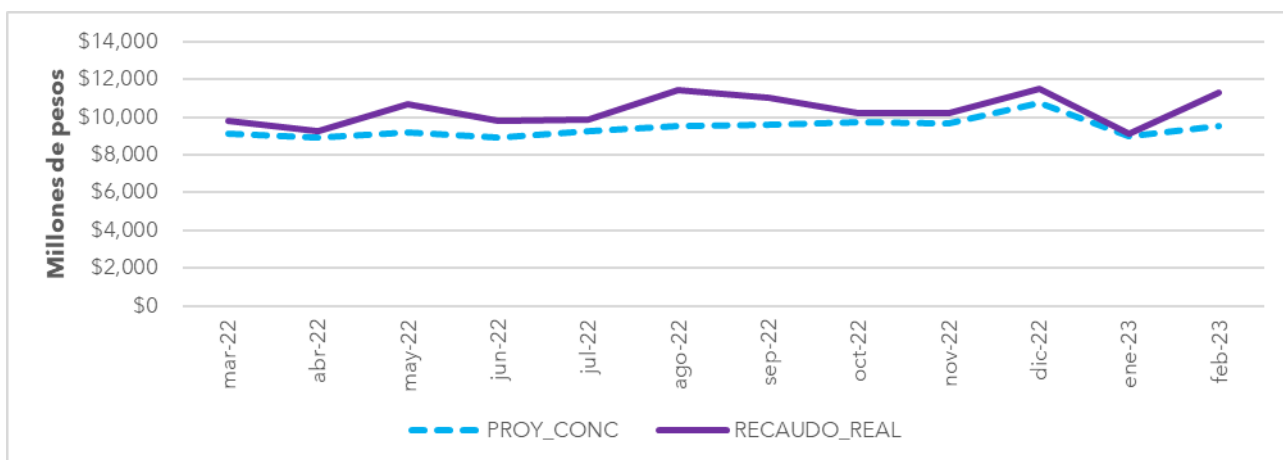


1.1.1.2 Estimación

1.1.1.2.1 Trámites.

La nueva concesión Ventanilla Única de Servicios inició su operación en marzo de 2022. Hasta el Marco Fiscal anterior, la estimación de ingresos por concesión de trámites consistía en el cálculo de promedios obtenidos a partir de la estimación mensual realizada de los modelos de licitación y del concesionario adjudicatario para el periodo mar/2022 – feb/2032. Sin embargo, luego de un año de operación, se observa que en todos los meses el recaudo real del concesionario es superior al recaudo pronosticado (ver Ilustración 4).

Ilustración 4. Cifras Primer año de operación nueva concesión de trámites



Fuente: Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía. Reporte de Recaudo de Trámites - SDM. Enero 2023. Modelos Financieros de Licitación y Estructuración Concesionario Ventanilla Única. Elaboración propia
Valores en millones de pesos corrientes.

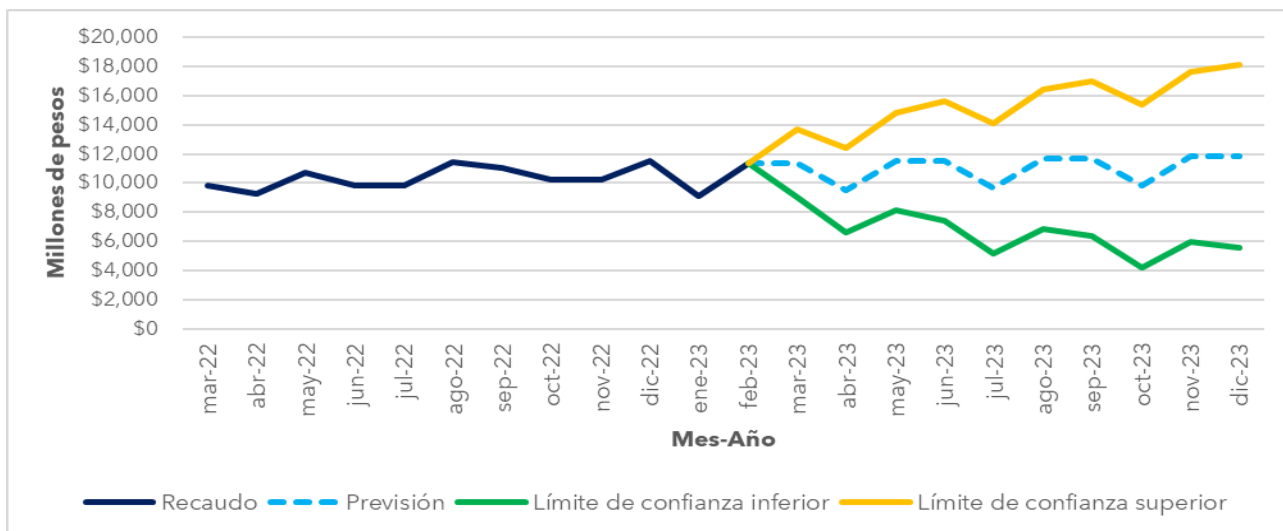
Por esta razón, se decide ajustar la proyección anual de recaudo aprobada en el Marco Fiscal anterior, partiendo de los datos reales registrados durante el primer año de operación. A partir de esta información, se realiza la estimación mensual desde marzo hasta diciembre de 2023.

De esta forma, la estimación total del año corresponde a la suma de los ingresos reales de enero a mayo y los ingresos estimados de junio a diciembre (ver Ilustración 5).

Este valor total es ajustado por inflación anual hasta 2034, de acuerdo con los Supuestos Macroeconómicos vigentes (ver Tabla 1).



Ilustración 5. Estimación Mensual + Intervalo de Confianza. Ingresos por trámites 2023



Elaboración propia DIM-SDM - valores en millones de pesos corrientes

Tabla 1. Estimación recaudo de trámites 2023 – 2034

Año	Estimación
2023	\$133.916
2024	\$146.263
2025	\$154.644
2026	\$159.283
2027	\$164.062
2028	\$168.983
2029	\$174.053
2030	\$179.275
2031	\$184.653
2032	\$190.192
2033	\$195.898
2034	\$201.775

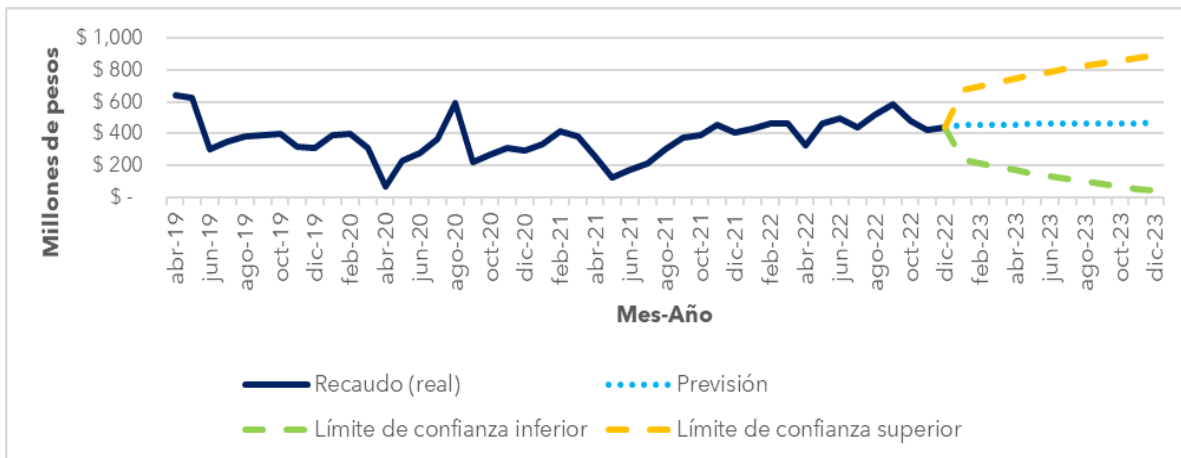
Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

1.1.1.2.2 Patios y Grúas.

La estimación presentada en el Marco Fiscal del anterior periodo se realizó tomando como referencia el recaudo real mensual registrado entre enero de 2019 y diciembre de 2022 (serie de tiempo de 48 registros). El siguiente Ilustración presenta la estimación y el intervalo de confianza obtenidos con esta información:



Ilustración 6. Estimación mensual + Intervalo de confianza. Ingresos patios y grúas 2023. Escenario 1. Ene/2019 - Dic/2022



Fuente: Subsecretaría de Atención al Ciudadano - Informes de seguimiento mensual de ingresos. Concesión Patios y Grúas. Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes.

En este escenario, la estimación mensual se asemeja a una línea recta más que a una línea de tendencia. El intervalo de confianza obtenido se expande, lo que resta precisión a la estimación. Por esta razón, se plantean dos horizontes alternativos de estimación:

{sep/2020-dic/2022} Serie de tiempo de 28 registros

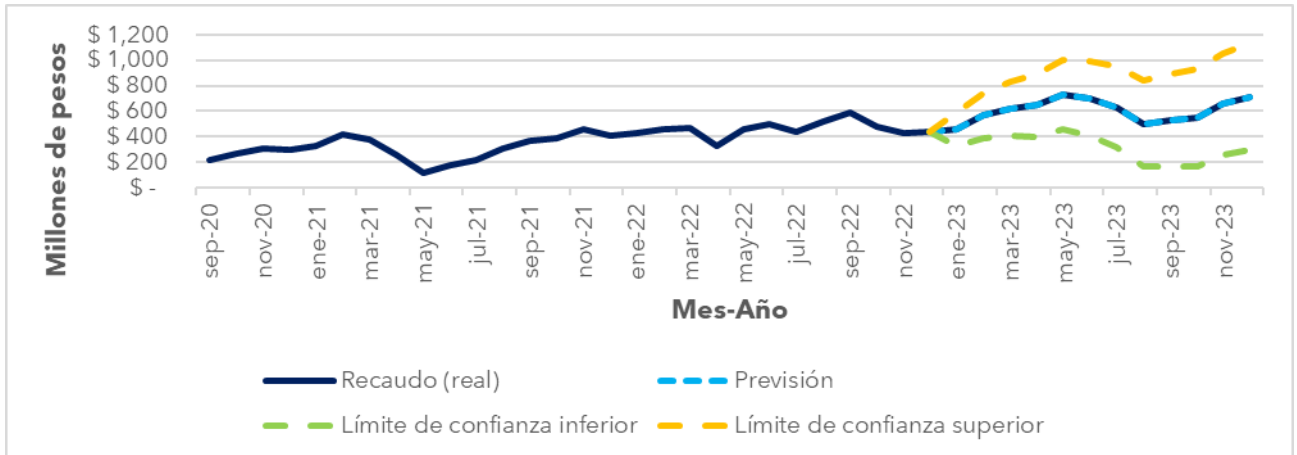
{jun/2021-dic/2022} Serie de tiempo de 19 registros

Lo anterior permite analizar el impacto de la pandemia por COVID-19 en la dinámica de movilidad de la ciudad, en dos momentos específicos: reactivación económica (sep/2020) y fin del paro nacional y de las medidas de confinamiento (jun/2021). La estimación bajo estos dos escenarios se presenta en las Ilustraciones 7 y 8.

En el escenario 2, se puede apreciar que la estimación mensual sigue una tendencia acorde al comportamiento de la serie hasta el punto de quiebre (diciembre/2022). Los intervalos reducen notablemente su dispersión. Entretanto, en el escenario 3, se obtiene una estimación similar a la del escenario actual (línea punteada con intervalo abierto).



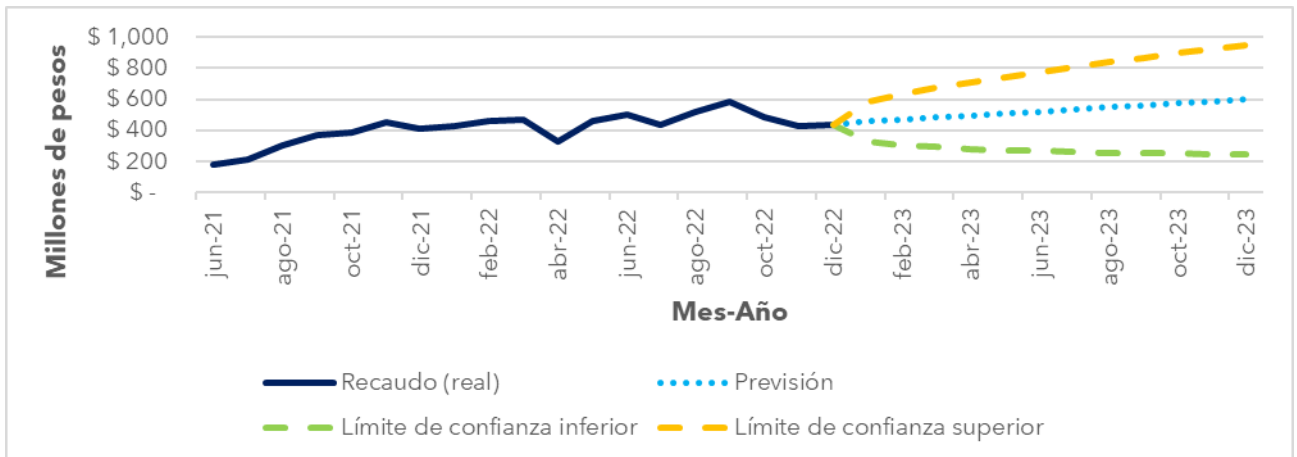
Ilustración 7. Estimación mensual + Intervalo de confianza. Ingresos patios y grúas 2023. Escenario 2.
Sep/2020 – Dic/2022



Elaboración propia SDM-DIM

Valores en millones de pesos corrientes.

Ilustración 8. Estimación mensual + Intervalo de confianza. Ingresos patios y grúas 2023. Escenario 3.
Jun/2021 – Dic/2022



Elaboración propia SDM-DIM

Valores en millones de pesos corrientes.

Dicho esto, se selecciona la estimación obtenida en el escenario 2. Vale la pena mencionar que únicamente se proyecta el recaudo total de 2023. Este total es ajustado por inflación anual hasta 2034, de acuerdo con los Supuestos Macroeconómicos vigentes (ver Tabla 2).



Tabla 2. Estimación de recaudo de patios y grúas 2023 – 2034

Año	Estimación
2023	\$7.311
2024	\$7.985
2025	\$8.443
2026	\$8.696
2027	\$8.957
2028	\$9.226
2029	\$9.503
2030	\$9.788
2031	\$10.081
2032	\$10.384
2033	\$10.695
2034	\$11.016

Fuente: Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

1.1.2 Nuevos trámites (Artículo 94 Acuerdo 761/2020)

1.1.2.1 Comportamiento histórico

El cobro de nuevos trámites entró en operación en marzo de 2021, y durante sus dos primeros años de gestión, ha recaudado casi 7.600 millones de pesos, principalmente por concepto de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), como se muestra a continuación:

Tabla 3 Recaudo desagregado de nuevos trámites 2021-2022

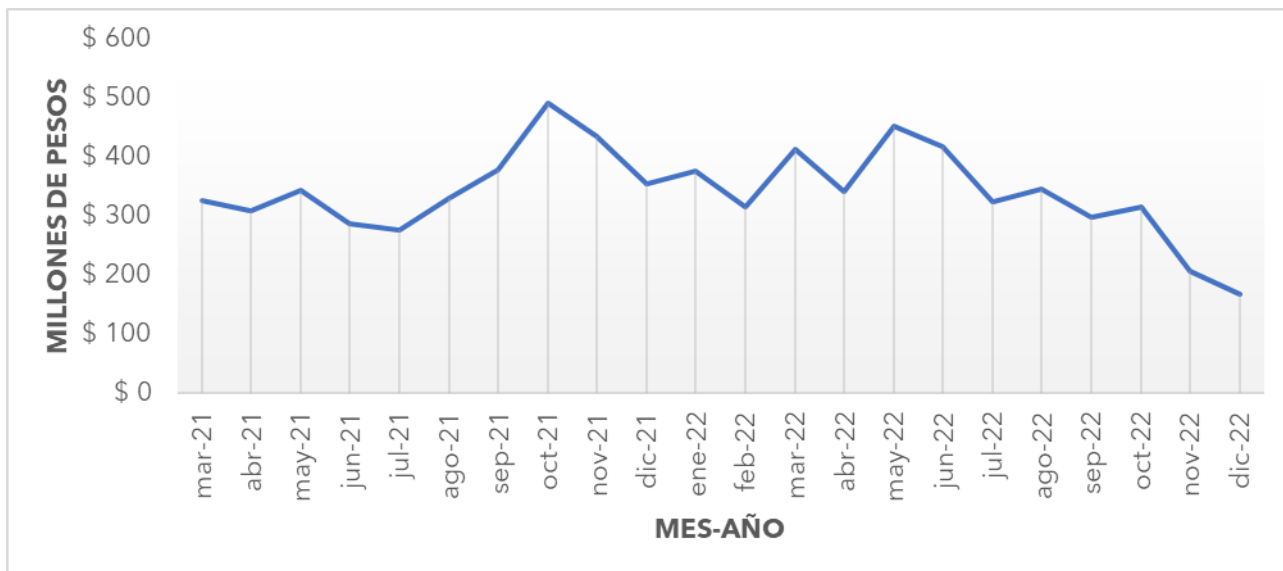
Concepto	2021	2022
Total PMT de obras y eventos	\$3.363.790.967	\$3.829.491.304
Estudios de tránsito	\$81.693.000	\$9.501.000
Estudios de demanda y atención de usuarios	\$45.021.920	\$30.636.184
Estudios de señalización	\$111.392.944	\$102.613.420
Total	\$3.601.898.831	\$3.972.241.908

Fuente: OTIC - Informe mensual de recaudo para Comité de ingresos 2021 - 2022. Elaboración propia. SDM-DIM
Valores en pesos corrientes.

Sin embargo, a pesar de estos números, la evolución del recaudo mensual viene en caída constante desde mayo de 2022 (ver Ilustración 9).



Ilustración 9. Recaudo mensual nuevos trámites 2021-2022



Fuente: OTIC - Informe mensual de recaudo para Comité de ingresos 2021 - 2022. Elaboración propia. SDM-DIM
Valores en millones de pesos corrientes.

1.1.2.2 Estimación

La estimación presentada en el Marco Fiscal anterior se calculó tomando como punto de partida el mes de agosto de 2021 (en el que se esperaba una estabilización del recaudo). Una vez revisada, se detecta una sobreestimación del potencial, toda vez que, para los cinco primeros meses del año, los ingresos reales se encuentran por debajo de los valores estimados (ver Tabla 4).

Tabla 4 Diferencia proyección/recaudo nuevos trámites 2023

Mes	Proyección	Recaudo	Diferencia (\$)	Diferencia (%)
Enero	\$ 470	\$ 263	-\$ 208	- 44,3%
Febrero	\$ 392	\$ 309	-\$ 83	- 21,2%
Marzo	\$ 516	\$ 385	-\$ 131	- 25,4%
Abril	\$ 425	\$ 370	-\$ 55	- 12,9%
Mayo	\$ 564	\$ 451	-\$ 113	- 20,0%

Fuente: OTIC - Informe mensual de recaudo para Comité de ingresos 2023. Elaboración propia. SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes

Debido a este efecto de sobreestimación, se considera necesario ajustar la estimación del recaudo, de tal forma que se presenten cifras más afines a la realidad.

El primer escenario está basado en la técnica de estimación descrita en el Glosario. Se toma la serie completa de datos (mar/2021 – dic/2022), y sus resultados se presentan a continuación:



Tabla 5. Proyección mensual nuevos trámites 2023. Escenario 1. Holt-Winters

Mes	Proyección	Recaudo	Diferencia (\$)	Diferencia (%)
ene-23	\$ 165	\$ 263	\$ 98	59,4%
feb-23	\$ 162	\$ 309	\$ 147	90,7%
mar-23	\$ 159	\$ 385	\$ 226	142,1%
abr-23	\$ 156	\$ 370	\$ 214	137,2%
may-23	\$ 153	\$ 451	\$ 298	194,8%
jun-23	\$ 151			
jul-23	\$ 148			
ago-23	\$ 145			
sep-23	\$ 142			
oct-23	\$ 139			
nov-23	\$ 136			
dic-23	\$ 134			

Elaboración propia. SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes

Bajo este escenario, hay una evidente subestimación de los ingresos mensuales.

El segundo escenario está basado en el análisis de medias, y supone el uso de promedios mensuales para estimar el total de 2023, partiendo de los datos reales registrados. Para los meses de enero y febrero, se deja el valor observado en 2022. El análisis se presenta a continuación:

Tabla 6. Proyección mensual nuevos trámites 2023. Escenario 2. Análisis de medias

Mes	2021	2022	2023	Recaudo	Diferencia (\$)	Diferencia (%)
Ene		\$ 377	\$ 377	\$ 263	-\$ 114	- 30,2%
Feb		\$ 314	\$ 314	\$ 309	-\$ 5	- 0,02%
Mar	\$ 325	\$ 413	\$ 369	\$ 385	\$ 16	0,04%
Abr	\$ 308	\$ 341	\$ 324	\$ 370	\$ 46	14,2%
May	\$ 344	\$ 452	\$ 398	\$ 451	\$ 53	13,3%
Jun	\$ 288	\$ 418	\$ 353			
Jul	\$ 276	\$ 325	\$ 300			
Ago	\$ 330	\$ 345	\$ 337			
Sep	\$ 379	\$ 298	\$ 339			
Oct	\$ 491	\$ 316	\$ 404			
Nov	\$ 436	\$ 206	\$ 321			

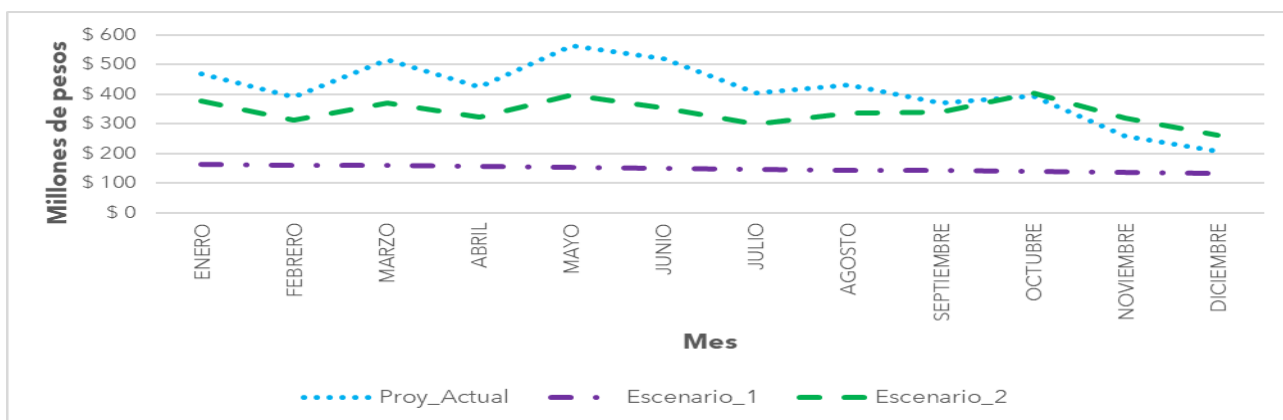


Dic	\$ 354	\$ 167	\$ 261
-----	--------	--------	--------

Elaboración propia. SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes

Con el análisis de medias, se reduce la variación bajo un escenario de expectativas moderadas. La siguiente Ilustración permite comparar los tres escenarios de forma más adecuada:

Ilustración 10 . Comparación estimaciones nuevos trámites 2023



Elaboración propia SDM-DIM

Valores en millones de pesos corrientes.

Se selecciona la estimación mensual bajo el segundo escenario. Vale la pena mencionar que únicamente se proyecta el recaudo total de 2023. Este valor total es ajustado por inflación anual hasta 2034, de acuerdo con los Supuestos Macroeconómicos vigentes (ver Tabla 7).

Tabla 7. Estimación de Ingresos por Nuevos Trámites 2023-2034

Año	Estimación
2023	\$4.097
2024	\$4.475
2025	\$4.731
2026	\$4.873
2027	\$5.019
2028	\$5.170
2029	\$5.325
2030	\$5.485
2031	\$5.649
2032	\$5.819
2033	\$5.994
2034	\$6.173

Elaboración propia. SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes



Se debe señalar que existe riesgo de perder este ingreso, al menos temporalmente, dado que existe una demanda de nulidad en contra del artículo 94, donde se crea la Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito, establecida en el Acuerdo N° 761/2020 “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”. Este proceso se encuentra en segunda instancia, por lo tanto, en caso de que el fallo definitivo declare la nulidad de esta tasa, será necesario tramitar la inclusión de esta posibilidad de cobro en el nuevo Plan de Desarrollo Distrital o en otro acuerdo distrital, con los ajustes que se deriven de la sentencia (de ser necesario).

Finalmente, se presenta la estimación del recaudo total por concepto de Trámites, Patios y Grúas, y Nuevos Trámites, en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023-2034.

Tabla 8. Estimación recaudo total de los ingresos por Trámites, Patios y Grúas y Nuevos Trámites 2023-2034

Año	Trámites	Patios y Grúas	Nuevos Trámites	Total
2023	\$133.916	\$7.311	\$4.097	\$145.324
2024	\$146.263	\$7.985	\$4.475	\$158.723
2025	\$154.644	\$8.443	\$4.731	\$167.818
2026	\$159.283	\$8.696	\$4.873	\$172.853
2027	\$164.062	\$8.957	\$5.019	\$178.038
2028	\$168.983	\$9.226	\$5.170	\$183.379
2029	\$174.053	\$9.503	\$5.325	\$188.881
2030	\$179.275	\$9.788	\$5.485	\$194.547
2031	\$184.653	\$10.081	\$5.649	\$200.384
2032	\$190.192	\$10.384	\$5.819	\$206.395
2033	\$195.898	\$10.695	\$5.994	\$212.587
2034	\$201.775	\$11.016	\$6.173	\$218.965

Fuente: Elaboración propia. SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes

1.1.3 Multas de Tránsito y Transporte

Según el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, un 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. La multa es la sanción pecuniaria a la que se obliga al infractor como pago del proceso sancionatorio.

Con la expedición de la Ley 1383/2010, las autoridades competentes pueden evidenciar la comisión de infracciones de tránsito a través de medios técnicos y tecnológicos; por esta razón, la SDM ha implementado



procedimientos adicionales al tradicional (imposición manual): imposición por Dispositivos Electrónicos de Apoyo a la Policía (DEAP), impresos (tirillas), imposición por fotocomparendos, e imposición de procesos en batch (cámaras del Centro Automático de Despacho de la Policía Nacional, cámaras de entidades públicas y privadas, y cámaras instaladas en motos, que pueden interactuar con el actual sistema de contravenciones).

Es importante mencionar que el Artículo 7 del Decreto Nacional 678/2020 estableció alivios para la recuperación de cartera a favor de entidades territoriales y sumado a esto, la Ley 2027 de 2020 estableció una amnistía para los deudores de multas de tránsito medidas que favorecieron el recaudo durante la vigencia 2020. Estos beneficios permiten recuperar cartera y elevar el recaudo en \$ 18.368.858.740 (14%), tal y como se detalla en las Tablas 9 y 10.

Tabla 9. Recaudo por aplicación Decreto 678/2020

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

Elaboración propia. Dirección de Gestión de Cobro-SDM-DIM. Valores pesos corrientes.

Tabla 10. Recaudo por aplicación Ley 2027/2020

Tipo de cartera	Cantidad de pagos	Valor cartera	Valor Recaudado	Valor descuento
Comparendos	58.578	\$21.919.376.600	\$10.959.688.300	\$10.959.688.300
Acuerdos de pago	5.046	\$5.060.580.800	\$2.530.290.400	\$2.530.290.400
Total	63.624	\$26.979.957.400	\$13.489.978.700	\$13.489.978.700

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

Durante 2021, también hubo dos amnistías establecidas en el Acuerdo 816/2021 y la Ley 2155/2021 (ver Tablas 11 y 12).

Tabla 11. Recaudo por aplicación Acuerdo 816/2021

Tipo de cartera	Cantidad de pagos	Valor cartera	Valor Recaudado	Valor descuento
Comparendos	19.415	\$ 8.390.655.626	\$ 3.010.866.700	\$ 5.379.788.926
Acuerdos de pago	199	\$ 112.180.500	\$ 112.180.500	0
Total	19.614	\$ 8.502.836.126	\$ 3.123.047.200	\$ 5.379.788.926

Elaboración propia. Dirección de Gestión de Cobro-SDM-DIM. Valores en pesos corrientes.



Tabla 12. Recaudo por aplicación Ley 2155/2021

Tipo de cartera	Cantidad de pagos	Valor cartera	Valor Recaudado	Valor descuento
Comparendos	62.020	\$ 23.179.535.489	\$ 10.265.975.500	\$ 12.913.559.989
Acuerdos de pago	0	0	0	0
Total	62.020	\$ 23.179.535.489	\$10.265.975.500	\$ 12.913.559.989

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

En la tabla 13 se puede observar que, en virtud de la Ley 2155 del 2021, el periodo de mayor recaudo por recuperación de cartera fue entre los meses de octubre y diciembre de 2021, aunque el mes que presenta la participación más grande por este concepto es marzo de 2022.

Tabla 13. Recaudos mensuales por aplicación Ley 2155/2021

Mes	Recaudo amnistía	Recaudo total del mes	% correspondiente a amnistía
sept-21	\$ 197.127.400	\$ 12.636.391.699	1,56%
oct-21	\$ 900.702.000	\$ 11.470.758.484	7,85%
nov-21	\$ 812.335.600	\$ 12.151.232.872	6,69%
dic-21	\$ 1.421.192.200	\$ 16.441.728.877	8,64%
ene-22	\$ 600.927.100	\$ 11.723.213.478	5,13%
feb-22	\$ 722.231.200	\$ 12.263.520.075	5,89%
mar-22	\$ 1.481.466.700	\$ 15.234.147.019	9,72%
abr-22	\$ 456.964.800	\$ 11.271.886.207	4,05%
may-22	\$ 952.600.300	\$ 14.607.308.570	6,52%
jun-22	\$ 524.804.100	\$ 14.420.820.675	3,64%
jul-22	\$ 523.141.100	\$ 14.368.568.064	3,64%
ago-22	\$ 700.843.100	\$ 15.368.732.638	4,56%
sept-22	\$ 971.639.900	\$ 17.450.655.714	5,57%

Fuente: Reportes de Recaudo web y por ventanilla para amnistías.
Consolidados Cristalviewer (SICON)- Dirección de Gestión de Cobro - correo electrónico del 16 de junio de 2022
Valores en pesos corrientes.

1.1.3.1 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 la cantidad de comparendos impuestos aumentó un 22% entre 2015 y 2016, el recaudo en términos nominales cayó un 1%. Por el contrario, entre 2018 y 2019, aunque la cantidad de comparendos

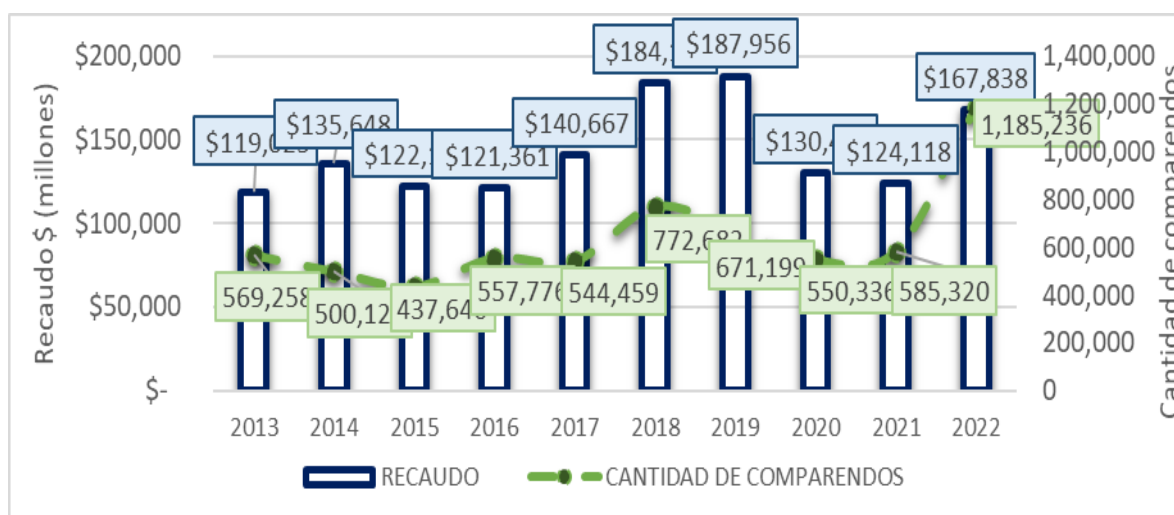


disminuyó un 15%, el recaudo aumentó 2%. Para el año 2022, tanto el recaudo como los comparendos notificados fueron mayores respecto al 2021, sin embargo, llama la atención que la proporción del aumento es mucho mayor en las imposiciones que hace referencia comparendos notificados (102%) que en el recaudo (35%).

Es importante tener en cuenta que, desde abril de 2018, la SDM implementó una estrategia de embargos masivos para la recuperación de cartera por concepto de multas de tránsito y transporte, lo que permitió un recaudo alto para las vigencias 2018 y 2019.

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, toda vez que dicho pago promueve la disuasión de conductas riesgosas o contrarias a la normatividad (ver Ilustración 11).

Ilustración 11. Comparendos impuestos notificados/Recaudo nominal por multas 2013-2022



Elaboración propia. Dirección de Gestión de Cobro-SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes.

1.1.3.2 Estimación

Con el ánimo de examinar la tendencia de recuperación económica que ha venido presentándose en el periodo post pandemia, para la estimación del recaudo por multas de tránsito y transporte, se utilizó la serie de ingresos mensuales registrados durante 2022 y la información disponible a corte de julio de 2023. El método de estimación es el que se describe en el Glosario del presente documento. Se asume que no se presentan cambios significativos en las costumbres de pago de los infractores.

La estimación del recaudo de 2023 frente al recaudo de 2022 presenta un aumento de \$ 72.351 millones (43%), que se explicaría por el incremento exponencial de las imposiciones por cámaras salvavidas, de control en vía (cerca del 10% corresponde a 110 agentes que salieron en vía a partir del mes de enero del presente año), gestiones de recuperación de cartera articuladas con la Sentencia C-321 de 2022 proferida por la Corte Constitucional (cuya aplicación inició en enero de 2023), y el aumento de multas pagadas con el fin



de renovar licencias de conducción, dado que el plazo para renovar licencias vencidas era el 20 de junio de 2023.

Vale la pena mencionar que únicamente se proyecta el recaudo total de 2023, que se actualiza conforme al comportamiento recogido durante el primer semestre del año y la perspectiva a la baja que se estima frente a los recaudos que incluyeron el efecto de pagos por renovación de Licencias. Es decir, se calcula un valor de \$ 240.189 millones frente al estimado de \$ 217.193 millones del estudio inicial. Sin embargo, es sobre este último total que se ajusta por inflación anual hasta 2034, de acuerdo con los Supuestos Macroeconómicos vigentes, ya que se está alcanzando un punto de equilibrio en la imposición y para el segundo semestre de 2023 se esperan niveles más estables, dadas la dinámica de movilidad actual en que no se contemplaría un efecto como el generado por la renovación de licencias para el recaudo de este segundo semestre.

Tabla 14. Estimación de recaudo multas de tránsito y transporte 2023-2034

Año	Estimación
2023	\$240.189
2024	\$237.218
2025	\$250.811
2026	\$258.335
2027	\$266.085
2028	\$274.068
2029	\$282.290
2030	\$290.758
2031	\$299.481
2032	\$308.466
2033	\$317.720
2034	\$327.251

Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes.

1.1.4 Semaforización

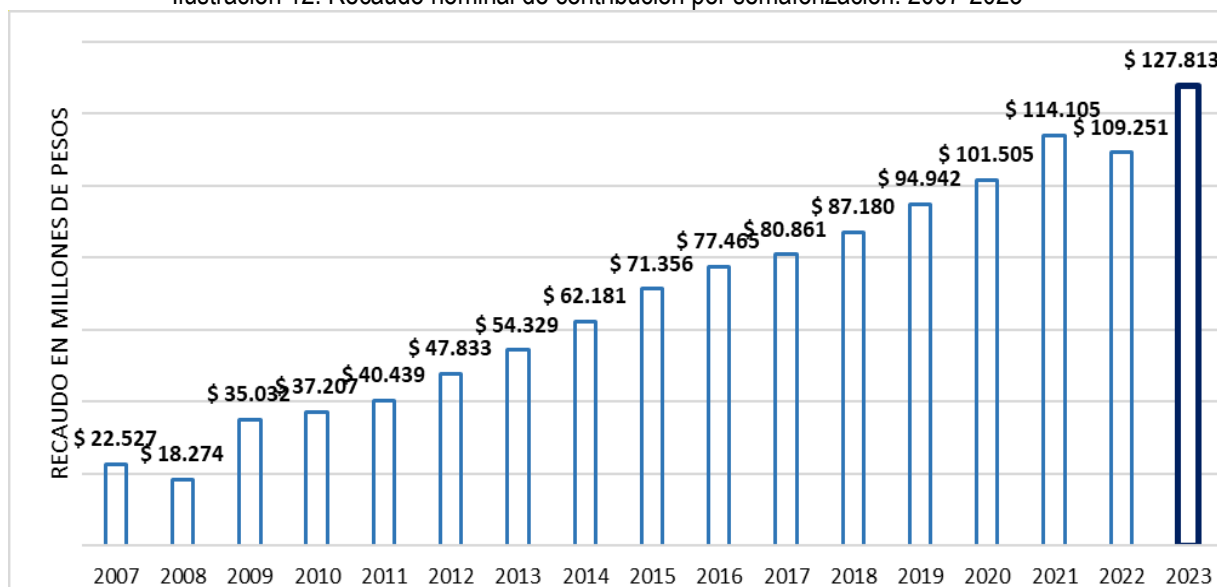
Desde 1988, y de conformidad con los Acuerdos 18/1987, 19-20/1989, y 40/1992 (proferidos por el Concejo de Bogotá), la Secretaría de Hacienda recauda, a través de la Tesorería Distrital, la suma de dos salarios mínimos diarios legales vigentes (2 SMDLV) por cada vehículo matriculado en la ciudad, por concepto de semaforización y mantenimiento.



1.1.4.1.1 Comportamiento Histórico

Los ingresos 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 - indexado al incremento anual del salario mínimo legal vigente-.

Ilustración 12. Recaudo nominal de contribución por semaforización. 2007-2023



Fuente: Informes de cifras consolidadas de rentas e ingresos publicados por SDH. Elaboración propia SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes.

1.1.4.2 Estimación

Para la estimación del recaudo por semaforización, se analizaron dos series de tiempo:

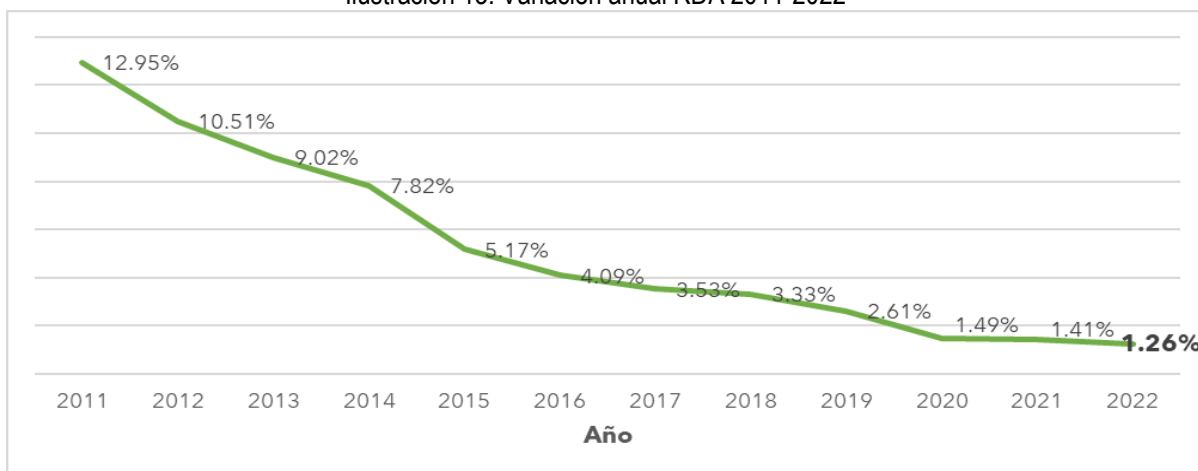
- Parque Automotor (RDA) 2011-2023 (hasta julio).
- Ingresos por Semaforización 2011-2022 (SDM)

1.1.4.2.1 RDA

Puesto que el valor recaudado depende directamente de la cantidad de vehículos que potencialmente puedan hacer la contribución, y dado que el volumen de matrículas tiene un comportamiento estacional, en primer lugar, fue necesario proyectar la variación del RDA con base en su comportamiento histórico (Ilustración 13).



Ilustración 13. Variación anual RDA 2011-2022

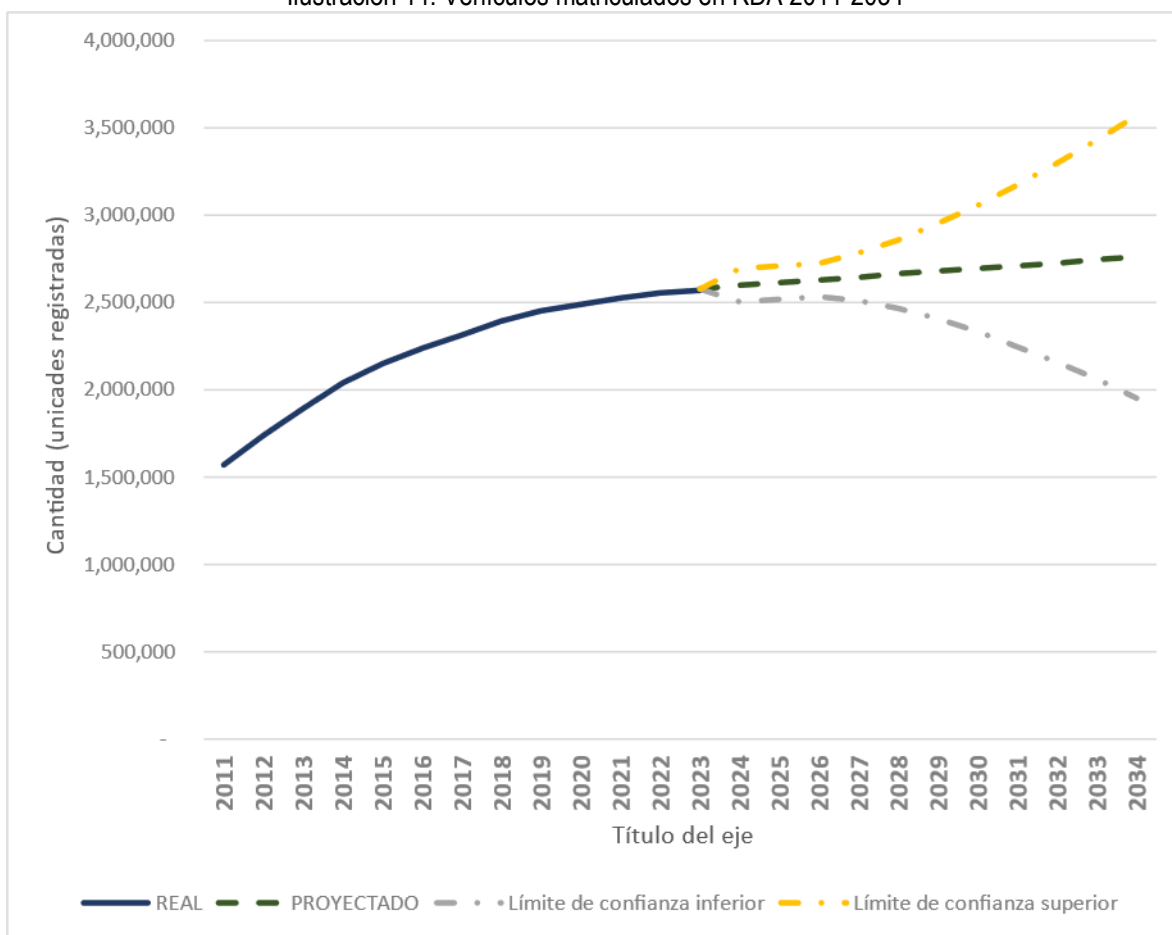


Elaboración propia. Registro Distrital Automotor de Bogotá. Concesión -SDM-DIM

Se espera que el parque automotor crezca sin mayor variación en la próxima década, de forma tal que la cantidad de vehículos registrados en Bogotá pase de 2,55 millones en 2022 a 2,76 millones en 2034. Lo anterior implica un crecimiento de 1,4% entre 2021 y 2022, y unos porcentajes decrecientes de crecimiento para los años siguientes, hasta llegar a un crecimiento de 1 % entre 2032 y 2033 (ver Ilustración 14).



Ilustración 14. Vehículos matriculados en RDA 2011-2034



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

Tabla 15. Estimación de vehículos matriculados en RDA 2023-2034

Año	Estimación
2023	2.580.298
2024	2.596.636
2025	2.612.974
2026	2.629.313
2027	2.645.651
2028	2.661.989
2029	2.678.327
2030	2.694.666
2031	2.711.004
2032	2.727.342



Año	Estimación
2033	2.743.680
2034	2.760.018

Fuente: Elaboración propia. SDM-DIM

Por otro lado, para el cálculo del valor de la contribución por vehículo, se tomó el Salario Mínimo Diario Legal Vigente para 2023 y se proyectó un incremento del 4% para los años siguientes. Este incremento está un punto porcentual por encima del crecimiento esperado del IPC, según los Supuestos Macroeconómicos de la Secretaría Distrital de Hacienda.

Igualmente, se define la *tasa de efectividad en el recaudo por semaforización* como el cociente 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 0.64 que recoge el comportamiento de pago real sobre el máximo posible del año pasado (2022) y se usa para ajustar la estimación.

1.1.4.2.2 Por tipo de combustible

La estimación del RDA teniendo en cuenta el tipo de combustible de los vehículos, funciona bajo los siguientes supuestos:

Para vehículos particulares

- Se realiza con base en el RDA histórico y la tasa de crecimiento observada según tipo de combustible.
- Se asume un porcentaje de venta de vehículos nuevos por tipo de combustible, de acuerdo con las políticas públicas ambientales.
- Se tiene en cuenta una tasa de decrecimiento de RDA asociada a la chatarrización.

Para vehículos de carga

- Se asumen porcentajes de renovación de flota según tipo (Ley 1972/2019).
- A partir de 2023, todos los vehículos diésel que se vendan deben ser de emisión Euro VI.
- Para 2035, todos los vehículos diésel deben pasar a emisión Euro VI.

Tabla 16. Estimación de vehículos matriculados en RDA por tipo de combustible 2022-2034

Año	RDA Proyectado	Híbrido Gasolina	Híbrido Diésel	Eléctrico	Gasolina y otros combustibles fósiles	Híbrido Gasolina (%)	Híbrido Diésel (%)	Eléctrico (%)	Gasolina y otros combustibles fósiles (%)
2022	2.558.461	17.757	601	4.954	2.535.149	0,69%	0,02%	0,19%	99,09%
2023	2.580.298	23.155	1.252	6.286	2.549.605	0,90%	0,05%	0,24%	98,81%
2024	2.596.636	28.057	1.673	7.511	2.559.395	1,08%	0,06%	0,29%	98,57%



2025	2.612.974	33.612	2.023	9.799	2.567.541	1,29%	0,08%	0,38%	98,26%
2026	2.629.313	39.820	2.301	13.148	2.574.043	1,51%	0,09%	0,50%	97,90%
2027	2.645.651	46.682	2.508	17.559	2.578.901	1,76%	0,09%	0,66%	97,48%
2028	2.661.989	54.198	2.644	23.033	2.582.115	2,04%	0,10%	0,87%	97,00%
2029	2.678.327	62.367	2.708	29.568	2.583.685	2,33%	0,10%	1,10%	96,47%
2030	2.694.666	70.128	2.740	37.329	2.584.470	2,60%	0,10%	1,39%	95,91%
2031	2.711.004	77.480	2.740	46.315	2.584.470	2,86%	0,10%	1,71%	95,33%
2032	2.727.342	84.015	2.740	56.118	2.584.470	3,08%	0,10%	2,06%	94,76%
2033	2.743.680	89.733	2.740	66.738	2.584.470	3,27%	0,10%	2,43%	94,20%
2034	2.760.018	94.635	2.740	78.174	2.584.470	3,43%	0,10%	2,83%	93,64%

Elaboración propia. Grupo ambiental DIM. SDM-DIM

De acuerdo con la tabla anterior, la participación de los vehículos a gasolina en el RDA estimado disminuye constantemente hasta 2034, lo que contrasta con el incremento esperado de la participación de los vehículos híbridos y eléctricos.

En síntesis, el proceso de estimación de ingresos por semaforización se realizó teniendo en cuenta la naturaleza de los derechos (2 SMDLV) y la dependencia tanto del número de vehículos registrados en la ciudad como del comportamiento del salario mínimo (ver Tabla 17).

Tabla 17. Estimación de ingresos por semaforización 2023-2034

Año	Estimación
2023	\$ 127.813
2024	\$ 141.741
2025	\$ 152.190
2026	\$ 159.267
2027	\$ 166.667
2028	\$ 174.404
2029	\$ 182.493
2030	\$ 190.951
2031	\$ 199.793
2032	\$ 209.037
2033	\$ 218.701
2034	\$ 228.803

Elaboración propia. SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes

Finalmente, se presenta el Consolidado de Fuentes Tradicionales de la SDM:

Tabla 18. Consolidado Ingresos Estimados por Fuentes Tradicionales 2023-2034



Año	Concesiones. Trámites + Patios y Grúas	Nuevos Trámites	Multas	Semaforización	Total Fuentes Tradicionales
2023	\$141.227	\$4.097	\$240.189	\$ 127.813	\$513,326
2024	\$154.248	\$4.475	\$237.218	\$ 141.741	\$537,682
2025	\$163.087	\$4.731	\$250.811	\$ 152.190	\$570,819
2026	\$167.979	\$4.873	\$258.335	\$ 159.267	\$590,454
2027	\$173.019	\$5.019	\$266.085	\$ 166.667	\$610,790
2028	\$178.209	\$5.170	\$274.068	\$ 174.404	\$631,851
2029	\$183.556	\$5.325	\$282.290	\$ 182.493	\$653,664
2030	\$189.062	\$5.485	\$290.758	\$ 190.951	\$676,256
2031	\$194.734	\$5.649	\$299.481	\$ 199.793	\$699,657
2032	\$200.576	\$5.819	\$308.466	\$ 209.037	\$723,898
2033	\$206.593	\$5.994	\$317.720	\$ 218.701	\$749,008
2034	\$212.791	\$6.173	\$327.251	\$ 228.803	\$775,018

Elaboración propia SDM-DIM. Valores en millones de pesos corrientes

1.2 Fuentes no tradicionales

1.2.1 Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)

El proceso licitatorio para el SBC de Bogotá se declaró desierto en el año 2019. En el año 2020, se dio un nuevo intento de implementación del SBC, a partir del rediseño de los planteamientos de los procesos anteriores, con la finalidad de proponer un proyecto más llamativo para los potenciales operadores. En esta oportunidad, la SDM trabajó de la mano del *C40 Cities Climate Leadership Group* y la *Agencia Alemana de Cooperación Internacional* (GIZ por sus siglas en alemán), en un marco de cooperación internacional cuyo objetivo fue: *“proveer asistencia a los proyectos de estructuración técnica y financiera de los sistemas de bicicletas públicas en las ciudades de Bogotá, Cali, Bucaramanga y Montería”*. El acuerdo de cooperación se firmó en agosto de 2018, y culminó en marzo de 2021.

Una vez adelantada la estructuración del proyecto a partir de las necesidades de la ciudad, se determinó que los ingresos por este concepto fueran en especie, por medio de la compra, instalación y mantenimiento de ciclo parqueaderos Rack M-23-A en puntos estratégicos de la ciudad, razón por la que no se perciben ingresos monetarios por este concepto en la actualidad. Mediante la Resolución 030/2021 del DADEP, se incluyó el alquiler de vehículos de micromovilidad dentro del aprovechamiento económico del espacio público.

Asimismo, se presentó ante el Concejo Distrital el Proyecto de Acuerdo 127/2021 *“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 que se autoriza la publicidad exterior visual en el sistema, dando viabilidad financiera al proyecto. Dicho proyecto fue sancionado por el Concejo Distrital mediante el Acuerdo 811/2021. En junio de 2022 inició el proceso de implementación de estaciones, con fecha de cierre en septiembre del mismo año.



1.2.2 Valet Parking

El aprovechamiento económico de la actividad de valet parking en vía pública se encuentra reglamentado en el Acuerdo 695/2017 “por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre vías públicas y se dictan otras disposiciones” y en el Decreto Distrital 552/2018 “por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público (MRAEEP) en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

En 2022 fue expedida la Resolución 151742 “por medio de la cual se adopta el protocolo general para el aprovechamiento económico del espacio público de la actividad de valet parking en vía pública en modalidad de corto plazo”, y en 2023 fue expedida y publicada la Circular Externa No. 13, en la que se precisan los segmentos viales autorizados en la ciudad para su operación, y se presentan: el análisis de la fórmula de retribución, las condiciones para solicitar permiso, los valores estimados por cajón, y las acciones de control y seguimiento sobre la actividad por parte de las entidades competentes.

Con relación a los ingresos de la actividad, de conformidad con el Artículo 1 del Decreto 552/2018, se definen los criterios orientadores para el cálculo de la retribución por aprovechamiento económico del espacio público en modalidad de corto plazo: “... Las Entidades Administradoras y/o Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público podrán incluir otras variables para el cálculo del cobro de aprovechamiento económico, de acuerdo con las necesidades particulares de cada actividad.”

Sobre este particular, resulta de vital importancia lo señalado en el Artículo 6 del mismo Decreto, el cual establece los fines del Marco Regulatorio de Aprovechamiento del Espacio Público (MRAEEP), y otorga los criterios y lineamientos que las Entidades Administradoras deben tener en cuenta para la ejecución de todas las acciones relacionadas con el MRAEEP, entre ellas, el establecimiento de la fórmula de retribución: “Los fines del Marco Regulatorio de Aprovechamiento del Espacio Público MRAEEP son los siguientes: a) Prevenir o erradicar la ocupación indebida del espacio público; b) Generar retribuciones que contribuyan al mantenimiento y sostenibilidad del espacio público” (subrayado fuera de texto).

Por lo anterior, y como parte del ajuste de las condiciones establecidas, se identificó la necesidad de incorporar un costo adicional asociado a la fiscalización y control de la actividad, ya que, a partir de una revisión en campo de puntos en distintas zonas de la ciudad, se evidenció una operación sin regulación en puntos no autorizados por esta Secretaría, generando complicaciones en la movilidad y el espacio público. En esta medida, el valor de fiscalización corresponde a un monto derivado del recaudo por aprovechamiento del espacio público, que se destinaría a la SDM con el ánimo de aliviar los costos asociados al personal de control y sus implementos de trabajo, y fortalecer las actividades de seguimiento de la operación autorizada en las distintas zonas de la ciudad.

A continuación, se presenta el detalle de la fórmula y las variables asociadas al cobro de la retribución de espacio público por la actividad de valet parking (ver Ecuación 1).

Ecuación 1. Valor de la retribución para valet parking en vía pública



$$V_{i\text{ anual}} = A * N * [M_i + (C_i * P * n)$$

Tabla 19. Descripción de variables de la fórmula de retribución

Variable	Unidad	Nombre	Descripción
$V_{i\text{ anual}}$	COP	Retribución por el uso de valet parking en vía pública	Valor de retribución por aprovechamiento económico del espacio público en modalidad valet parking en vía pública de acuerdo con la cantidad de meses de la solicitud.
A	m ²	Área de un cajón para valet parking en vía pública	Corresponde al área establecida para la demarcación en vía de un cupo o cajón de valet parking. 5,5m*3m=16,5 m ²
N	{1, 2, 3}	Número de cajones solicitados por zona de valet parking	Corresponde a un mínimo de un (1) cajón y un máximo de tres (3) cajones por solicitud de zona de valet parking.
M_i	COP/ m ²	Mantenimiento del espacio público para el cobro de la retribución de aprovechamiento económico	Para 2023, se mantendrá el costo por m ² del último informe que corresponde a \$184.026.
C_i	COP/ m ²	Costo promedio de avalúo de la vía	Corresponde al valor promedio por UPZ del m ² de la vía donde se solicitará la zona de valet parking. Este dato se publicará anualmente según el último estudio disponible a partir de la base de datos de segmentos viales del DADEP. Este valor se da en función de un % de uso, de acuerdo con la caracterización de la toma de información y las condiciones de operación de la actividad: corresponde al 40% del valor total del m ² por zona. Para las Zonas G y T es de \$5.677.578, para Usaquén de \$4.693.863. y para Teusaquillo de \$3.101.436.
P	No aplica	Tasa de uso	Es el porcentaje que relaciona el valor de la venta de zonas de comercio y de servicio por m ² según los datos registrados en la lonja de propiedad raíz de Bogotá respecto a los datos de arrendamiento de portales web inmobiliarios de las mismas zonas por m ² . El detalle de su cálculo se especifica en el capítulo 8 del protocolo



			adoptado mediante la Resolución 151742/2022, siendo igual a 0,0066 o 0,6%.
M	No aplica	Número de meses de la solicitud	Debido a que la retribución por el aprovechamiento económico será para solicitudes de hasta máximo seis (6) meses, esta variable corresponde a los meses por los cuales el operador requiere y solicita el espacio público, entre 3 y 6.
F	COP/mes	Costo de fiscalización mensual por cajón	Este valor corresponde al valor del control por cajón asociado a la actividad de fiscalización necesaria para la actividad. A partir de datos asociados a proyectos con actividades de control como el estacionamiento en vía, se define este valor mensual por cajón en \$309.616.

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2023.

1.2.2.1 Estimación

Debido al comportamiento del recaudo durante el primer año de operación y a la estimación de cajones otorgados en las zonas de mayor demanda, se realizó la revisión de proyecciones presentadas en el Marco Fiscal 2022-2033 y se encontró que debían ser ajustadas para el Marco Fiscal 2023-2034 bajo un escenario más conservador, teniendo en cuenta que:

- La demanda de la actividad aún se ve reducida por la recuperación económica y el cierre de establecimientos comerciales por la emergencia económica derivada del COVID-19.
- Durante el primer año de operación, y a partir del control de la actividad, se identifica que el número de empresas interesadas en cajones ha caído en el sector privado.
- La operación del proyecto de estacionamiento en vía ha generado una disminución en la demanda en la actividad de valet parking, al ofrecer plazas de parqueo pago frente a los establecimientos de comercio de interés.
- En el marco del avance de obras y mejoras para el espacio público e infraestructura de la ciudad, muchos segmentos viales no han podido operarse de la manera esperada y han tenido que cancelarse o cambiarse por otros puntos de menor interés para el operador.
- Los permisos solicitados, solo están teniendo vigencias de tres (3) meses por parte de los operadores, generando tiempos sin permiso activo mientras se adelantan las renovaciones y ajustes pertinentes, reduciendo el tiempo de operación paga esperada en las distintas anualidades.

Así las cosas, para esta nueva estimación, se tienen en cuenta los siguientes supuestos:

- Para el cierre de 2023, se espera contar con una operación de 20 cajones.
- Durante el año 2024, se espera contar con la operación paga de 25 cajones autorizados.



- Durante las siguientes vigencias y hasta el año 2034, el total de cajones autorizados se incrementa hasta llegar a 50 para toda la ciudad.
- A partir del año 2024, se aplica un incremento anual del 3% anual, asumiendo un comportamiento constante del IPC en el país.

Tabla 20. Estimación de ingresos por Valet Parking 2023-2034

Año	Cajones estimados	Recursos otros sectores	Recursos generados SDM	Recaudo total
2023	20	\$ 39.802.423	\$ 24.362.467	\$ 64.164.889
2024	25	\$ 76.765.812	\$ 46.949.383	\$ 123.715.195
2025	25	\$ 105.537.790	\$ 64.615.352	\$ 170.153.142
2026	26	\$ 112.977.761	\$ 69.102.089	\$ 182.079.851
2027	27	\$ 120.888.754	\$ 73.946.492	\$ 194.835.247
2028	29	\$ 167.133.552	\$ 102.153.542	\$ 269.287.094
2029	30	\$ 177.826.617	\$ 108.698.861	\$ 286.525.478
2030	35	\$ 213.878.919	\$ 130.686.553	\$ 344.565.472
2031	40	\$ 277.312.849	\$ 169.512.143	\$ 446.824.992
2032	45	\$ 321.669.909	\$ 196.685.114	\$ 518.355.023
2033	50	\$ 368.046.063	\$ 225.095.186	\$ 593.141.249
2034	50	\$ 413.549.940	\$ 252.925.137	\$ 666.475.076

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2023. Valores en pesos corrientes.

Tabla 21. Estimación de ingresos para otros sectores

Año	Recursos otros sectores
2023	\$ 39.802.423
2024	\$ 76.765.812
2025	\$ 105.537.790
2026	\$ 112.977.761
2027	\$ 120.888.754
2028	\$ 167.133.552
2029	\$ 177.826.617
2030	\$ 213.878.919
2031	\$ 277.312.849
2032	\$ 321.669.909
2033	\$ 368.046.063
2034	\$ 413.549.940

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2023
Valores en pesos corrientes

Finalmente, se presenta el recaudo total de recursos generados para la SDM (Tabla 22).



Tabla 22. Proyección de ingresos para la SDM

Año	Concesiones Derechos de Tránsito + Patios y Grúas	Nuevos Trámites	Multas	Semaforización	Valet Parking	Total Fuentes SDM
2023	\$ 141.227	\$ 4.097	240189	\$ 127.813	\$ 24	\$ 513.350
2024	\$ 154.248	\$ 4.475	237218	\$ 141.741	\$ 47	\$ 537.729
2025	\$ 163.087	\$ 4.731	250811	\$ 152.190	\$ 65	\$ 570.884
2026	\$ 167.979	\$ 4.873	258335	\$ 159.267	\$ 69	\$ 590.523
2027	\$ 173.019	\$ 5.019	266085	\$ 166.667	\$ 74	\$ 610.864
2028	\$ 178.209	\$ 5.170	274068	\$ 174.404	\$ 102	\$ 631.953
2029	\$ 183.556	\$ 5.325	282290	\$ 182.493	\$ 109	\$ 653.773
2030	\$ 189.062	\$ 5.485	290758	\$ 190.951	\$ 131	\$ 676.387
2031	\$ 194.734	\$ 5.649	299481	\$ 199.793	\$ 170	\$ 699.827
2032	\$ 200.576	\$ 5.819	308466	\$ 209.037	\$ 197	\$ 724.095
2033	\$ 206.593	\$ 5.994	317720	\$ 218.701	\$ 225	\$ 749.233
2034	\$ 212.791	\$ 6.173	327251	\$ 228.803	\$ 253	\$ 775.271

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes

Es de resaltar que los ingresos estimados dependerán del cumplimiento de los supuestos previstos en materia del incremento de cupos por parte de la SDM y el interés oportuno de las empresas en prestar el servicio de los cajones autorizados.

1.2.3 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 considera que se pueden destinar para contribuir a la sostenibilidad del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) de Bogotá. Se describen las siguientes fuentes:

- Cobro por estacionamiento regulado en vía pública.



- Ingresos por contribución a parqueaderos.
- Pago voluntario por acceso a zona de restricción vehicular.
- Excedentes de multas.
- Ingresos generados por la Empresa Metro: publicidad e ingresos por captura de valor, arriendos de locales comerciales en los edificios de acceso a las estaciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PMLB), arriendos de locales comerciales, oficinas y viviendas en desarrollos inmobiliarios conexos 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.

1.2.3.1 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 SITP, en los términos del numeral 3 del Artículo 97 de la Ley 1955/2019. Por esta razón, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan Maestro de Movilidad (PMM) y el Plan de Desarrollo Distrital (PDD), contemplan este proyecto como uno de los más relevantes para materializar y consolidar la visión y la política de movilidad sostenible en la ciudad.

El PMM, adoptado mediante el Decreto 319/2006, 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, se estableció que se deben tener en cuenta factores de congestión y de demanda.

En el ámbito nacional, el sustento legal para el cobro por el estacionamiento en vía se encuentra en la Ley 105/1993, 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 Distrital, 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 vías públicas.

Como resultado, el 28 de diciembre se adoptó el Acuerdo 695/2017, *“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, y fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking”*.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Distrito ha ejecutado varios actos administrativos y acciones con la finalidad de poner en marcha este proyecto de estacionamiento en vía para la ciudad. Bajo estos determinantes, la entidad adelantó el contrato interadministrativo 2470/2021 con la Terminal de Transporte S.A., el cual tiene por objeto *“autorizar 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”, en el que se establecen las condiciones técnicas, legales, financieras y administrativas necesarias para la operación adecuada de las zonas de estacionamiento pago.

1.2.3.1.1 Estimación

Los recursos recaudados 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 695/2017, “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 que “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) gestión y costos de prestación del servicio, b) plataforma y medios tecnológicos, c) mantenimiento de infraestructura vial y espacio público y d) implementación de las zonas de estacionamiento. Asimismo, los excedentes generados de la operación serán destinados al SITP.”

Hasta el 30 de junio, se han implementado 13 áreas con un total de 5,229 espacios disponibles, con la meta de alcanzar un total de 8,276 espacios en las 17 áreas al finalizar el 2023. (Ver tablas 23 y 24):

Tabla 23. Número de cupos totales 17 áreas

Periodo	Cupos
De 2023 a 2031	8.276

Fuente: TTSA (2023)

El número de cupos hace referencia a la cantidad de espacios autorizados por la SDM para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido de vehículos de micromovilidad en vía pública.



Tabla 24. Cronograma de Implementación áreas 14 a la 17

Área de implementación	Fechas
Al14	Agosto de 2023
Al15	Agosto de 2023
Al16	Octubre de 2023
Al17	Octubre de 2023

Fuente: TTSA (2023)

De acuerdo con las últimas proyecciones financieras del proyecto realizadas por la TTSA, se espera que el proyecto alcance su equilibrio financiero a partir del segundo semestre de 2024. Además, se prevé que a partir de 2027 se reunirán las condiciones necesarias para comenzar las transferencias al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Esto se basa en la expectativa de que para dicho año, los ingresos acumulados del proyecto superarán los costos acumulados, generando excedentes que permitirán realizar las transferencias según lo establecido en el contrato. (ver Tabla 25).

Tabla 2525. Estimación de ingresos por estacionamiento en vía. 2023-2034

Año	Recursos para el FET Estacionamiento en vía
2023	\$0
2024	\$0
2025	\$0
2026	\$0
2027	\$2,967
2028	\$11,878
2029	\$14,634
2030	\$22,367
2031	\$25,754
2032	\$26,527
2033	\$27,322
2034	\$28,142

Fuente: Correo electrónico 7 de junio de 2023 enviado por la Terminal de Transporte S.A. Valores en millones de pesos corrientes
*Considerando que a la fecha solo se tiene las proyecciones hasta el 2031, para los años siguientes se incrementó al IPC 3%.

Tomando como referencia el periodo estimado de operación del proyecto de estacionamiento en vía (entre 2027 y 2034), las proyecciones muestran que el sistema podría generar excedentes al Distrito de \$121.016 millones de pesos constantes de 2023. Según el Acuerdo 695/2017, estos recursos tienen como destinación específica la financiación del SITP.

La Terminal de Transporte emplea una herramienta de análisis financiero en formato Excel para el proyecto de Estacionamiento en vía. Este archivo organiza información en diversas pestañas, abarcando suposiciones técnicas y económicas esenciales para proyectar el funcionamiento del proyecto desde su inicio hasta el plazo estipulado en el contrato. Las variables del modelo incluyen:

- Supuestos Económicos: Datos sobre macroeconomía (proyección del IPC, SMMLV), supuestos sobre nómina y precios de insumos, costos fijos, entre otros.
- Mantenimiento Vial: Costos de mantenimiento vial en el distrito capital, específicos para las áreas de implementación del proyecto.
- Supuestos Técnicos: Información sobre cupos, personal y vehículos por área.
- Demandas: Cálculos de demanda, evasión y recuperación de minutos evadidos por área.
- Proyecciones: Estimación monetaria de ingresos, evasión y recuperación de ingresos, tomando en cuenta tarifas específicas por área.
- Costos: Proyecciones de inversiones y reposiciones, así como costos operacionales y administrativos.

1.2.3.2 Pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular

El pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular fue implementado en la ciudad mediante el Decreto Distrital 749/2019 “por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (PEAARV)”. Este es un pago voluntario que realizan las personas para que un vehículo pueda circular en días y horarios de restricción dentro de la zona definida por la medida de restricción a la circulación vehicular conocida como Pico y Placa. Adicionalmente, con fundamento en lo establecido en el Artículo 33 de la Ley 1753/2015 modificado por el Artículo 97 de la Ley 1955/2019, se estableció que los recursos obtenidos serán utilizados para contribuir a la sostenibilidad financiera del SITP.

Este permiso inició operación en septiembre de 2020 y actualmente está reglamentado mediante la Resolución 83464/2021 “por medio de la cual se establecen las características generales de implementación del Decreto Distrital 749/2019, modificado por el Decreto Distrital 163/2020, modificado por el Decreto Distrital 297/2021 y se dictan otras disposiciones” expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad.



1.2.3.2.1 Estimación

A partir del comportamiento histórico de los permisos y los ajustes a las medidas de pico y placa y pico y placa solidario realizados en enero de 2023, se presenta la proyección de recaudo actualizada para el PEAARV en millones de pesos en tres escenarios los cuales representan la proyectividad de ingresos ajustados a factores macroeconómicos y perspectivas de políticas de movilidad a futuro:

- Escenario conservador: Bajo este escenario no se contemplan ajustes en las políticas que puedan afectar la adquisición de permisos por lo que su proyección se da solamente con los ajustes inflacionarios.
- Escenario moderado: En este escenario, adicional a los ajustes inflacionarios en el recaudo, se proyectó un ajuste en el año 2024 que implica un aumento en la adquisición de permisos.
- Escenario optimista: Este escenario contempla tanto los ajustes inflacionarios como el ajuste de política en el 2024 pero también proyecta un segundo ajuste en la política en 2028 con el que se incremente la adquisición de permisos.

En la siguiente tabla se presentan los ingresos ajustados por factores macroeconómicos y perspectivas de políticas de movilidad a futuro según las condiciones de cada escenario:

Tabla 26. Recaudo anual estimado - Pago voluntario por acceso a zona con restricción vehicular

Año	Recaudo estimado por escenario		
	PEAARV - Pago por acceso a zona restringida-escenario conservador	PEAARV - Pago por acceso a zona restringida-escenario moderado	PEAARV - Pago por acceso a zona restringida-escenario optimista
2023	\$303,948	\$303,948	\$303,948
2024	\$321,273	\$556,224	\$556,224
2025	\$330,911	\$572,911	\$572,911
2026	\$340,838	\$590,099	\$590,099
2027	\$351,063	\$607,801	\$607,801
2028	\$361,595	\$626,036	\$1,081,887
2029	\$372,443	\$644,817	\$1,114,343
2030	\$383,617	\$664,161	\$1,147,774
2031	\$395,125	\$684,086	\$1,182,207
2032	\$406,979	\$704,609	\$1,217,673

2033	\$419,188	\$725,747	\$1,254,203
2034	\$431,764	\$749,519	\$1,291,829

Fuente: Alcance al estudio DIM-F-004-2022². Valores en millones de pesos corrientes

Los supuestos y consideraciones para las proyecciones de recaudo del PEAARV a partir del año 2023 son los siguientes:

- Desde el inicio de la medida hasta el 31 de diciembre de 2022, 322.522 vehículos solicitaron al menos un permiso diario, mensual o semestral.
- Desde el inicio de la medida y hasta el 31 de diciembre de 2022, se han otorgado 1.585.264 permisos.
- En el 2024 se incorporará una nueva fase de la medida, enfocada en aproximarse a una modalidad de cobros diferenciales por ingreso a zonas o cobros por distancia recorrida, la cual está en proceso de estructuración y estará lista para implementarse en el 2024. Con la implementación de esta medida se buscará incrementar en un 80% el recaudo percibido por los permisos otorgados. Este supuesto se tiene en cuenta para la proyección de los escenarios moderado y optimista
- En el 2028 habrá una nueva fase de la medida, en donde se aumentará la cobertura y la cantidad de vehículos dispuestos a pagar dentro de una modalidad de cobros asociados a la distancia recorrida. Con esta medida se buscará obtener un incremento de 75% el recaudo percibido por los permisos otorgados o por alguna medida adicional (ampliación del pico y placa, restricciones a circulación de vehículos en zonas con alto nivel de contaminación, entre otros) que se establezcan en ese momento. Esta supuesto se contempla en la proyección del escenario optimista únicamente.
- El incremento del valor del PEAARV está proyectado en conjunto con el comportamiento promedio del IPC en el país tomando datos macroeconómicos reportados por el Banco de la República y la Secretaría de Hacienda Distrital. Estimación IPC corte 2023: 9,2% - Estimación IPC corte 2024: 5,7% - Estimación IPC 2025 en adelante: 3,0%.

1.2.3.3 Excedentes de Multas de Tránsito

El porcentaje de ingreso por concepto de multas de tránsito está autorizado en el Artículo 174 de Ley 2294/2023. *“por la cual, se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 **Colombia potencia mundial de la vida**”, que establece lo siguiente: “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”.*

² Disponible para consulta en: <https://simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2023-06-05/biblioteca/20230605-1707-dim-f-004-de-2022-y-alcance-pyps-2023.pdf> (p. 54)

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 porcentaje de la fuente Multas que la SDM podría destinar para el FET está en proceso; actualmente, están en revisión los indicadores de seguimiento de los objetivos de seguridad vial, ya que presentan variaciones en los planes de desarrollo de cada administración. En este sentido, a continuación, se describe el análisis realizado.

Para realizar la estimación, se toman como referencia las estimaciones de ingresos por concepto de multas de tránsito y transporte del estudio de Proyecciones de Ingresos de la SDM 2022-2033, ajustando algunos supuestos. Adicionalmente, se utiliza la estimación de los gastos de la SDM que se financian con este rubro, 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 de 2022 y las vigencias futuras aprobadas para 2023. Esto con el objetivo de considerar únicamente los recursos por concepto de multas de tránsito que quedan disponibles luego de considerar esos gastos de la entidad. Respecto a la estimación de excedentes de multas, a continuación se relacionan los ingresos y gastos proyectados para el periodo 2023-2034 (Tabla 27).

Tabla 27. Estimación Excedentes de Multas 2024-2034

Año	Estimación_Multas	Estimación_Gastos_Multas	Excedente
2024	\$ 237.218	\$ 215.526	\$ 21.692
2025	\$ 250.811	\$ 227.876	\$ 22.935
2026	\$ 258.335	\$ 234.712	\$ 23.623
2027	\$ 266.085	\$ 241.753	\$ 24.332
2028	\$ 274.068	\$ 249.006	\$ 25.062
2029	\$ 282.290	\$ 256.476	\$ 25.814
2030	\$ 290.758	\$ 264.170	\$ 26.588
2031	\$ 299.481	\$ 272.095	\$ 27.386
2032	\$ 308.466	\$ 280.258	\$ 28.207
2033	\$ 317.720	\$ 288.666	\$ 29.054
2034	\$ 327.251	\$ 297.326	\$ 29.925

Fuente: OAPI en proyección de gastos. Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

1.2.3.4 Contribución por parqueaderos

La contribución es un cobro adicional a la tarifa de estacionamiento, que puede aplicarse al estacionamiento en vía o fuera de vía. El marco legal de este cobro está establecido en el Artículo 174 de la Ley 2294/2023 “por la cual, se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 **Colombia potencia mundial de la vida**”, que modifica el Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015:

“2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución o las tarifas 01 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 01 uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método por definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste o 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.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral”.

”

Esta fuente se incluye en el marco de las estrategias de gestión de la demanda que adelanta la Administración Distrital.

En atención a lo anteriormente expuesto, la contribución depende de la aprobación del Concejo Distrital de la propuesta presentada.

1.2.3.4.1 Estimación

Para la estimación del recaudo de la contribución por Estacionamiento Fuera de Vía (EFV), se tuvieron en cuenta las siguientes variables:

- Cantidad de ciudadanos que usan EFV en las UPZ de Bogotá al día (EODH2019).
- Tarifas promedio de los EFV según el Registro Distrital de Estacionamientos.

- Estadía promedio de los usuarios según los insumos de la Consultoría 1167/2016 “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 el CONSORCIO CAL Y MAYOR IKON AVANTI.
- Porcentaje de ilegalidad en estacionamientos.
- Progresividad en la tasa desde el año 2030.
- 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 EFV, los cuales cuentan con diferentes temporalidades de pago. El 45% de los viajes paga 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 representan el 1%.

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. Dado que existen algunas UPZ sin los suficientes estacionamientos para calcular las tarifas promedio, se realizó el cálculo por medio de la zonificación propuesta en la consultoría 1167/2016. Dicha zonificación tuvo en cuenta los siguientes factores:

- Cercanía geográfica para la fiscalización.
- Condiciones y actividades socioeconómicas 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 (refleja la cantidad de viajes en auto o moto, el nivel de servicio de la infraestructura vial, y la capacidad vial).

A su vez, es necesario establecer un promedio de estadía para los usuarios que pagan su estacionamiento por minuto. Según la consultoría 1167/2016, 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 afectan considerablemente este promedio. Eliminando a los usuarios que pagan su estacionamiento en temporalidades largas, el promedio de estadía resultante es de 120 minutos para los usuarios que pagan por minuto. Sin embargo, debido al efecto del teletrabajo y de la apertura económica en los viajes de la ciudad, se calcula que el promedio de estadía aumentará a 150 minutos.

Otro factor para tener en cuenta en la estimación del recaudo es el porcentaje de EFV ilegales en Bogotá. Se supone una ilegalidad del 25%, y con base en esta aproximación, se propone implementar una estrategia de control y revisión anti-ilegalidad, para disminuir en un 3% anual este fenómeno. Dado este supuesto, el recaudo en el año 2027 queda reducido en el 25% del monto calculado; dicha disminución se aplica año a año con una menor 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 2032.

Dada la posibilidad de que algunos usuarios de EFV dejen de usar este servicio debido al aumento de tarifas y opten por estacionar en vía de manera indebida, 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.

Finalmente, con el fin de obtener una aceptación de la medida por parte de la ciudadanía, se busca iniciar la contribución con dos tasas: 5% para zonas de estratos 1, 2 y 3, y 15% para zonas de 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 2030, llegando a 10% para estratos 1, 2 y 3, y a 25% para estratos 4, 5 y 6. Vale la pena mencionar que la tasa se aplicará tomando el estrato en 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 los usuarios tiende a estacionar en zonas con estratos similares a los de su vivienda.

A continuación, en la Tabla 28, se muestra el flujo de ingresos estimados por este concepto. A partir de 2032, la estimación es ajustada mediante inflación anual según los Supuestos Macroeconómicos vigentes.

Tabla 28. Estimación de recaudo por contribución de parqueaderos 2024-2034

Año	Contribución parqueaderos
2024	\$0
2025	\$0
2026	\$0
2027	\$58,374
2028	\$62,460
2029	\$64,918
2030	\$125,211
2031	\$131,472
2032	\$138,046

2033	\$144,948
2034	\$152,195

Elaboración propia SDM-DIM. Comité de Ingresos 22/06/2021 Subdirección de Transporte Privado.
Valores en millones de pesos corrientes.

Para la estimación se asume que el recaudo empezará a partir de 2027 por temas de cambio de gobierno y por procesos de revisión y aprobación. Es preciso destacar que el proyecto será presentado al Concejo Distrital, y el recaudo mencionado en este documento y referido a esta fuente depende de su aprobación. Así, el proyecto puede sufrir cambios que pueden modificar la estimación presentada en la tabla anterior y, por lo tanto, la fuente.

1.2.3.5 Fuentes gestionadas por la EMB

1.2.3.5.1 Marco Legal

Este capítulo presenta los ingresos no operacionales con base a lo establecido en el Artículo 10 del Acuerdo 642/2016 (creación de la Empresa Metro de Bogotá S.A.), en el que se define la posibilidad de asignar otras fuentes de financiación para cubrir costos del Sistema Integrado de Transporte Público, incluido el Sistema Metro de Bogotá: *“El SITP 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 1753/2015. El producto del pago en dinero de las cargas urbanísticas por edificabilidad adicional y otras fuentes alternativas de financiación, de acuerdo con las normas vigentes, que se generen en inmuebles situados en las áreas de influencia del sistema Metro, se destinarán al SITP de Bogotá incluyendo el Metro.”*

La definición de las fuentes está determinada conforme a los términos establecidos en el Artículo 33 de la Ley 1753/2015, modificado por el Artículo 174 de la Ley 2294/2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 *Colombia Potencia Mundial de la Vida*): *“Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.”*

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como la sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Estas fuentes de financiación se encuentran directamente relacionadas con las competencias de la EMB, enmarcadas en el Acuerdo 642/2016, particularmente: *“Celebrar contratos en derecho público o privado necesarios para la ejecución de su objeto, incluyendo contratos de asociación público-privada, contratos de concesión, contratos de arriendo,*

contratos de fiducia, contratos de obra pública, contratos de empréstito, entre otros que tiendan al desarrollo de su objeto; Planear, gestionar, promocionar y ejecutar proyectos urbanísticos en las áreas de influencia del Metro; Complementar sus ingresos con recursos provenientes de cargas urbanísticas, participación en plusvalía, explotación comercial de sus bienes inmuebles y en general mediante la venta de sus bienes, servicios y derechos relacionados con su objeto social...

1.2.3.5.2 Ingresos por captura de valor

Los ingresos por captura de valor previstos por la EMB corresponden a tres fuentes:

- Ingresos provenientes de la explotación comercial de áreas disponibles en las estaciones de la PLMB.
- Ingresos provenientes de la explotación comercial de áreas disponibles, en desarrollos inmobiliarios conexos a las estaciones de la PLMB.
- Ingresos provenientes de cargas urbanísticas por edificabilidad adicional dentro del área de influencia de la PLMB, de acuerdo con el Decreto Distrital 823/2019.

A continuación, se presentan las simulaciones de ingresos por parte de la Gerencia de Desarrollo Urbano Inmobiliario e Ingresos no Tarifarios. Se trata de ingresos brutos, que no cuentan con ningún descuento por costos (incluidos costos operativos, de mantenimiento y carga impositiva). **Todos los valores se encuentran expresados en precios corrientes.**

1.2.3.2.1.1. Modelo 1. Ingresos por áreas disponibles en estaciones de la PLMB

Este modelo supone que la EMB recibe ingresos por la explotación comercial en la modalidad de arrendamiento de áreas disponibles en las estaciones de la PLMB. Está definido en el Contrato de Concesión No. 163/2019 que el 60% de los ingresos brutos del recaudo por explotación comercial de los espacios disponibles, serán asignados a la EMB³. Estos espacios se ocuparán a partir de 2028, año estimado de inicio de la operación del PLMB, y se realizan proyecciones hasta el 2034 para el MFMP.

Las áreas disponibles corresponden a lo proyectado en los Estudios de Factibilidad para la PLMB en 2020. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cumplir con 72.000m² asignados para locales comerciales y servicios adicionales que podrá distribuir entre todas las estaciones⁴. Este modelo será ajustado una vez el concesionario entregue los estudios y diseños definitivos de las estaciones y edificios de acceso al 100%.

Con el fin de establecer un valor para la explotación por arrendamiento para las estaciones, se realizó una aproximación al valor de renta de productos inmobiliarios similares en las áreas más cercanas a las estaciones. Adicionalmente, se estimó un índice de ocupación promedio del 65%. Este estudio arrojó valores entre 15.000 y 90.000 pesos por metro cuadrado comercial a lo largo del corredor, que varía según la ubicación de cada estación. En ese sentido, es importante tener en cuenta que los valores arrojados por este modelo son aproximados, y que será modificado

³ Capítulo 3. Reposición. Subcapítulo 3.2. Componentes. Componente J.

⁴ Apéndice Técnico 6 S1. Arquitectura Estaciones Metro 2.11.3 Áreas mínimas para espacios en las Estaciones.

conforme se concreten los diseños, avance el desarrollo de la obra, se realice una mayor aproximación al estudio de mercado y se ponga en operación el sistema de transporte.

Tabla 29. Áreas disponibles para explotación comercial (arriendo) por estación

ESTACIÓN	ÁREA COMERCIAL P1- P2-P3 (m2)	ÁREA COMERCIAL SÓTANO (m ²)	TOTAL(m2)
Carrera 96	119	0	119
Portal Américas	0	0	0
Carrera 80	6.061	395	6.456
Calle 42 sur	5.708	892	6.600
Kennedy	6.356	929	7.285
Avenida Boyacá	33	0	33
Avenida 68	2.705	310	3.015
Calle 50	86	0	86
NQS	4.685	1.190	5.875
Nariño	7.415	310	7.725
Calle 1ra	3.933	1.172	5.105
Calle 10	4.347	2.210	6.557
Calle 26	2.576	942	3.518
Calle 45	6.386	1.471	7.857
Calle 63	3.887	541	4.428
Calle 72	6.567	1.223	7.790
TOTALES	60.864	11.585	72.449

Fuente: Estudios de Factibilidad de la PLMB 2020

1.2.3.2.1.2. Modelo 2. Ingresos por áreas disponibles en desarrollos conexos a la PLMB

Este modelo establece que la EMB tendrá la posibilidad de participar en el desarrollo de espacios comerciales y/o de servicios en los futuros proyectos inmobiliarios conexos a los edificios de acceso de las estaciones de la PLMB.

Sin embargo, es importante tener en consideración que estas estimaciones serán actualizadas una vez se concreten los diseños, y se avance en el desarrollo de la obra.

La modelación económica parte de la base desarrollada sobre los estimativos de 2020 (que contempla la captura de valor estimada para la estación 16), los cuales se usan como referencia y contraste en la estimación de las demás estaciones. Los estimativos provenientes de dicha modelación arrojaron un potencial de 3.000 metros cuadrados para explotación comercial, a un valor por concepto de arrendamiento mensual aproximado de 75.000 pesos por metro cuadrado de comercio y servicios.

Partiendo del mencionado trabajo se toman los siguientes supuestos para evaluar las demás estaciones, y calcular los ingresos para cada una:

- Se estima el desarrollo de trece proyectos inmobiliarios. Se excluyen tres estaciones debido a su baja probabilidad de habilitación de suelo.
- Para la estimación de los ingresos de las estaciones con potencial, se tomó una base de 100%, correspondiente al potencial comercial del proyecto en la estación 16. Las demás estaciones se estimaron según los porcentajes que se muestran en la Tabla 26.
- Se tiene en cuenta el inicio de operación de cada proyecto inmobiliario en cada estación para el cálculo de ingresos en el flujo proyectado.
- Se tiene en cuenta un porcentaje de ocupación de los espacios para arriendo, el cual va creciendo año tras año, iniciando en 30% en el año 1 y estabilizándose en 90% a partir del año 6 de operación.

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 6 +X
30%	50%	60%	70%	80%	90%	90%

Tabla 30. Áreas disponibles para explotación comercial (arriendo) por estación

Estación	Porcentaje
E1	30%
E2	75%
E3	45%
E4	40%
E5	55%
E6	85%
E7	90%
E8	0%
E9	60%
E10	35%

E11	40%
E12	110%
E13	0%
E14	0%
E15	75%

1.2.3.2.1.1. Modelo 3. Cargas urbanísticas por edificabilidad en área de influencia PLMB

Los ingresos por \$12.129.871.485 corresponden al acumulado de recaudo percibido por la SDH a junio de 2023, en el marco de las compensaciones por edificabilidad adicional que se concretan con la expedición de las licencias de construcción en la vigencia del Decreto 823/2019. No se estima recibir ingresos adicionales por este concepto.

Tabla 31. Total de Ingresos estimados por captura de valor 2023-2034

Año	Explotación comercial áreas disponibles de estaciones	Explotación Comercial desarrollos inmobiliarios Conexos	Cargas por Edificabilidad	Total Ingresos por captura de valor
2023	-	-	12.130	12.130
2024	-	-	-	-
2025	-	-	-	-
2026	-	-	-	-
2027	-	-	-	-
2028	8.659	1.260	-	9.920
2029	11.886	3.917	-	15.802
2030	15.303	6.887	-	22.191
2031	15.763	9.551	-	25.313
2032	16.235	12.958	-	29.193
2033	20.067	17.999	-	38.067
2034	20.669	23.883	-	44.552
Total	108.583	76.455	12.130	197.168

Valores en millones de pesos corrientes.

Así mismo, es importante resaltar que el valor reportado por La Empresa Metro para 2023 (Tabla 32), se explica en detalle en la Tabla 33, ya que de los \$12.129 millones solo 989,7 millones ingresan este año.

Tabla 32. Aclaración Ingresos estimados capturas de valor 2023

Número de ID	Nombre	Importe	Fecha Legalización
800208146	INVERSIONES ALCABAMA S A	\$ 1.206.120.000	12/01/2022
830089099	CONSTRUCTORA ARQUIMEG S.A.S.	\$ 461.327.244	19/07/2022
830106169	GAS NATURAL ANDINO S A	\$ 709.650.000	2/09/2022
890911431	CONINSA & RAMON H S A	\$ 846.819.155	10/10/2022
900460502	DOSRADARES S A S	\$ 7.916.231.024	5/12/2022
900026174	STANDARD ENERGY COMPANY S.A.	\$ 989.724.062	24/02/2023
	TOTAL	\$ 12.129.871.485	

Fuente: elaboración propia, con información de la Subdirección de Economía Urbana, Rural y Regional de la Secretaría Distrital de Planeación. Valores pesos corrientes.

1.2.3.5.2.1 Ingresos por publicidad

Para determinar el valor de la estimación de publicidad al año 2034, se realizó una aproximación a los datos de mercado con diferentes agencias de medios, encargadas del arrendamiento de espacios publicitarios en empresas de características similares a la EMB, como Transmilenio S.A., la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada -Metro de Medellín LTDA-, el Aeropuerto El Dorado y el Aeropuerto Olaya Herrera. Con base en este análisis, se determinaron los valores que pueden recaudar espacios como banners, colgantes, vinilos, pantallas, etc. Los datos fueron recogidos en 2020 y se presentan a continuación:

- \$ 400.000: valor promedio mensual del m2 para publicidad impresa.
- \$ 2.000.000: valor promedio mensual del cupo de pantalla dentro de las estaciones.
- \$ 100.000: valor promedio del m2 para publicidad impresa en trenes.
- \$ 600.000: valor promedio mensual del cupo de pantallas en los trenes.

Esta modelación será ajustada una vez el concesionario entregue los estudios de detalle y diseños definitivos de las estaciones y edificios de acceso en un 100%.

1.2.3.5.2.2 Publicidad impresa en estaciones

Teniendo en cuenta el cálculo de los metros cuadrados promedio que se obtendrían con áreas disponibles para publicidad, con base en planos arquitectónicos y espacios que concuerdan con las reglas de publicidad de la EMB, y según el análisis realizado en 2020, se propusieron ejercicios de modelación tomando como base la estación 11 del metro.

Como base para el cálculo se tomaron en cuenta los espacios determinados por la EMB para publicidad, como paredes, laterales de escaleras eléctricas, exterior e interior de ascensores, puertas de los cuartos técnicos, puertas de acceso a las estaciones, colgantes, puertas de seguridad para ingreso al tren, vinilos en trenes, banners en trenes y pantallas, tanto en estaciones como en trenes.

Los espacios disponibles no deben obstruir el buen uso del sistema Metro. Contando con el porcentaje de metros cuadrados disponibles para publicidad impresa que tiene la estación con la cual se realizó el ejercicio, se aplicó este índice a todas las estaciones; así, se obtuvo el total de metros cuadrados disponibles para publicidad en todas las estaciones. Con el valor mensual de precios y el metraje total de publicidad en estaciones, se calculó el valor total anual por explotación comercial del espacio disponible para publicidad impresa para todas las estaciones, y se obtuvo como resultado un total de 7.145 m² disponibles para publicidad impresa en las estaciones (datos con información de 2020, sin sótanos).

1.2.3.5.2.3 Publicidad impresa en estaciones

Para calcular el ingreso por publicidad digital, se tuvo en cuenta la regla para las pantallas de la EMB, la cual determina que el 80% del tiempo al aire corresponde a publicidad. Con este dato, más la cantidad de pantallas que determinó la EMB por estaciones y el valor por cupo de publicidad para las pantallas, se cuantificó el valor anual total de la explotación comercial por publicidad digital en estaciones, bajo los siguientes supuestos:

- 240 pantallas en total para las 16 estaciones de la PLMB.
- Cupos para pauta publicitaria por cada pantalla de estación.

1.2.3.5.2.4 Publicidad impresa y digital en trenes

Para obtener la estimación anual de publicidad impresa y digital en trenes (teniendo en cuenta las reglas de publicidad de la EMB), se estimaron los metros cuadrados disponibles para publicidad con respecto a la cantidad de trenes (30 en 2020) con que se contará al inicio de la operación y el número de pantallas en total que tendrán estos trenes:

- 2.237 m2 disponibles para publicidad impresa en trenes.
- 312 pantallas disponibles en trenes.

La suma de las tres estimaciones anuales (publicidad impresa en estaciones, publicidad digital en estaciones y publicidad en trenes) arrojó un total de publicidad estimada entre 2028 y 2034; luego, en cada año se aplicó una vacancia, que inicia en 70% y va disminuyendo por año hasta llegar al 30%. A partir de este resultado del valor de publicidad con vacancia por año, se calculó el 60% como ingreso para la empresa. En la siguiente tabla se presentan los resultados del total de ingresos por publicidad en millones de pesos corrientes.

Tabla 33. Total Ingresos proyectados por publicidad 2028-2034

Año	Publicidad Impresa	Publicidad Digital	Publicidad Trenes	Total Ingresos Publicidad
2028	9.814	8.240	3.982	22.035
2029	10.782	9.053	4.374	24.210
2030	11.799	9.908	4.787	26.494
2031	12.868	10.805	5.221	28.894
2032	13.991	11.748	5.676	31.415
2033	15.169	12.737	6.154	34.060
2034	16.405	13.775	6.656	36.836
Total	90.828	76.266	36.851	203.945

Finalmente, se presenta el consolidado de los ingresos del Sistema Metro, teniendo en cuenta los ingresos por concepto de captura de valor y por concepto de Publicidad.

Tabla 34. Consolidado Ingresos no Tarifarios EMB. 2023-2034

AÑO	INGRESOS POR CAPTURA DE VALOR				INGRESOS POR PUBLICIDAD				TOTAL INGRESOS NO TARIFARIOS
	ÁREAS DISPONIBLES ESTACIONES	DESARROLLOS INMOBILIARIOS CONEXOS	CARGAS POR EDIFICABILIDAD	TOTAL CAPTURA A VALOR	PUBLICIDAD IMPRESA	PUBLICIDAD DIGITAL	PUBLICIDAD TRENES	TOTAL PUBLICIDAD	
2023	-	-	12.130	12.130	-	-	-	-	12.130
2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2027	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2028	8.659	1.260	-	9.920	9.814	8.240	3.982	22.035	31.955
2029	11.886	3.917	-	15.802	10.782	9.053	4.374	24.210	40.012
2030	15.303	6.887	-	22.191	11.799	9.908	4.787	26.494	48.685
2031	15.763	9.551	-	25.313	12.868	10.805	5.221	28.894	54.208
2032	16.235	12.958	-	29.193	13.991	11.748	5.676	31.415	60.608
2033	20.067	17.999	-	38.067	15.169	12.737	6.154	34.060	72.127
2034	20.669	23.883	-	44.552	16.405	13.775	6.656	36.836	81.388
TOTAL	108.583	76.455	12.130	197.168	90.828	76.266	36.851	203.945	401.113

Valores en millones de pesos corrientes.

Los ingresos de las fuentes para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) generados por el sector en el Marco Fiscal de Mediano Plazo se resumen a continuación (se presenta el escenario conservador de pago voluntario de acceso a zona de restricción vehicular):

Tabla 35. Fuentes del Sector Movilidad para el FET

Año	Excedentes Multas	Estacionamiento Vía	Pago voluntario acceso zona restricción vehicular	Contribución Parquaderos	Captura Valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET/MFM P 2023-2034
2023	\$ 0	\$ 0	\$ 303.948	\$ 0	\$ 989	\$ 304.937
2024	\$ 21.692	\$ 0	\$ 321.273	\$ 0	\$ 0	\$ 342.965

2025	\$ 22.935	\$ 0	\$ 330.911	\$ 0	\$ 0	\$ 353.846
2026	\$ 23.623	\$ 0	\$ 340.838	\$ 0	\$ 0	\$ 364.461
2027	\$ 24.332	\$ 2.967	\$ 351.063	\$ 58.374	\$ 0	\$ 436.736
2028	\$ 25.062	\$ 11.878	\$ 361.595	\$ 62.460	\$ 31.955	\$ 492.950
2029	\$ 25.814	\$ 14.634	\$ 372.443	\$ 64.918	\$ 40.012	\$ 517.821
2030	\$ 26.588	\$ 22.367	\$ 383.617	\$ 125.211	\$ 48.685	\$ 606.468
2031	\$ 27.386	\$ 25.754	\$ 395.125	\$ 131.472	\$ 54.208	\$ 633.945
2032	\$ 28.207	\$ 26.527	\$ 406.979	\$ 138.046	\$ 60.608	\$ 660.367
2033	\$ 29.054	\$ 27.322	\$ 419.188	\$ 144.948	\$ 72.127	\$ 692.639
2034	\$ 29.925	\$ 28.142	\$ 431.764	\$ 152.195	\$ 81.388	\$ 723.414

Nota: Valores expresados en millones de pesos corrientes
 • Pago Voluntario Acceso Zona de Restricción Vehicular se incluye escenario conservador.

2 Conclusiones

- El ingreso 2022 e ingresos totales esperados SDM 2023 es el siguiente:

Tabla 36. Consolidado Ingresos SDM 2021-2023 (e)

Ítem / Año	2021	2022	2023 (e)	Variación Esperada (2022-2023)
Fuentes Tradicionales				
Concesiones -Derechos de tránsito y patios y grúas	\$70.262	\$119.405	\$141.227	18%
Multas	\$124.118	\$167.838	\$240.189	43%
Semaforización	\$114.105	\$109.251	\$127.813	17%
Nuevos trámites	\$3.602	\$3.972	\$4.097	3%
Total Fuentes Tradicionales para la SDM	\$312.087	\$400.466	\$513.326	28%
Fuentes No Tradicionales - Aprovechamiento del Espacio Público				
Valet Parking	\$0	\$16	\$24	50%
Total Fuentes para la SDM	\$312.087	\$400.482	\$513.350	28%

Valores en millones de pesos corrientes.

- Los ingresos de las fuentes tradicionales y no tradicionales de la SDM en el MFMP se presentan a continuación:

Tabla 37. Consolidado Ingresos tradicionales y no tradicionales SDM 2023-2034

Año	Concesiones Derechos de Tránsito + Patios y Grúas	Nuevos Trámites	Multas	Semaforización	Valet Parking	Total Fuentes SDM
2023	\$141.227	\$4.097	\$ 240.189	\$ 127.813	\$24	\$513,350
2024	\$154.248	\$4.475	\$ 237.218	\$ 141.741	\$47	\$537,729
2025	\$163.087	\$4.731	\$ 250.811	\$ 152.190	\$65	\$570,884
2026	\$167.979	\$4.873	\$ 258.335	\$ 159.267	\$69	\$590,523
2027	\$173.019	\$5.019	\$ 266.085	\$ 166.667	\$74	\$610,864
2028	\$178.209	\$5.170	\$ 274.068	\$ 174.404	\$102	\$631,953
2029	\$183.556	\$5.325	\$ 282.290	\$ 182.493	\$109	\$653,773
2030	\$189.062	\$5.485	\$ 290.758	\$ 190.951	\$131	\$676,387
2031	\$194.734	\$5.649	\$ 299.481	\$ 199.793	\$170	\$699,827
2032	\$200.576	\$5.819	\$ 308.466	\$ 209.037	\$197	\$724,095
2033	\$206.593	\$5.994	\$ 317.720	\$ 218.701	\$225	\$749,233
2034	\$212.791	\$6.173	\$ 327.251	\$ 228.803	\$253	\$775,271

Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

- Los ingresos de las fuentes para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) generados por el sector en el MFMP se resumen a continuación. Se presentan tres escenarios, debido a que la Administración Distrital plantea dos políticas públicas a corto y mediano plazo que afectan directamente el cobro del Pago voluntario de acceso a zona de restricción vehicular.

Tabla 38. Consolidado Ingresos FET SDM 2023-2034. Escenario conservador

Año	Excedentes Multas	Estacionamiento Vía	Pago voluntario acceso zona restricción vehicular	Contribución Parqueaderos	Captura Valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET/MFM P 2023-2034
2023	\$ 0	\$ 0	\$ 303.948	\$ 0	\$ 989	\$ 304.937
2024	\$ 21.692	\$ 0	\$ 321.273	\$ 0	\$ 0	\$ 342.965
2025	\$ 22.935	\$ 0	\$ 330.911	\$ 0	\$ 0	\$ 353,846
2026	\$ 23.623	\$ 0	\$ 340.838	\$ 0	\$ 0	\$ 364,461
2027	\$ 24.332	\$ 2.967	\$ 351.063	\$ 58.374	\$ 0	\$ 436,736
2028	\$ 25.062	\$ 11.878	\$ 361.595	\$ 62.460	\$ 31.955	\$ 492,950
2029	\$ 25.814	\$ 14.634	\$ 372.443	\$ 64.918	\$ 40.012	\$ 517,821
2030	\$ 26.588	\$ 22.367	\$ 383.617	\$ 125.211	\$ 48.685	\$ 606,468
2031	\$ 27.386	\$ 25.754	\$ 395.125	\$ 131.472	\$ 54.208	\$ 633,945
2032	\$ 28.207	\$ 26.527	\$ 406.979	\$ 138.046	\$ 60.608	\$ 660,367
2033	\$ 29.054	\$ 27.322	\$ 419.188	\$ 144.948	\$ 72.127	\$ 692,639
2034	\$ 29.925	\$ 28.142	\$ 431.764	\$ 152.195	\$ 81.388	\$ 723,414

Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

Tabla 39. Consolidado Ingresos FET SDM 2023-2034. Escenario moderado

Año	Estacionamiento en vía	PEAARV - Pago por acceso a zona restringida	Excedentes Multas	Contribución parqueaderos	Captura de valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET
2023	\$0	\$303,948	\$0	\$0	\$989	\$304,937
2024	\$0	\$556,224	\$21,692	\$0	\$0	\$577,916
2025	\$0	\$572,911	\$22,935	\$0	\$0	\$595,846
2026	\$0	\$590,099	\$23,622	\$0	\$0	\$613,721
2027	\$2,967	\$607,801	\$24,332	\$58,374	\$0	\$693,474
2028	\$11,878	\$626,036	\$25,062	\$62,460	\$31,955	\$757,391
2029	\$14,634	\$644,817	\$25,814	\$64,918	\$40,012	\$790,195
2030	\$22,367	\$664,161	\$26,588	\$125,211	\$48,685	\$887,012
2031	\$25,754	\$684,086	\$27,386	\$131,472	\$54,208	\$922,906
2032	\$26,527	\$704,609	\$28,208	\$138,046	\$60,608	\$957,998
2033	\$27,322	\$725,747	\$29,054	\$144,948	\$72,127	\$999,198
2034	\$28,142	\$749,519	\$29,925	\$152,195	\$81,388	\$1,041,169

Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

Tabla 40. Consolidado Ingresos FET SDM 2023-2034. Escenario optimista

Año	Estacionamiento en vía	PEAARV -	Excedentes Multas	Contribución parqueaderos	Captura de valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET
2023	\$0	\$303,948	\$0	\$0	\$989	\$304,937
2024	\$0	\$556,224	\$21,692	\$0	\$0	\$577,916
2025	\$0	\$572,911	\$22,935	\$0	\$0	\$595,846
2026	\$0	\$590,099	\$23,622	\$0	\$0	\$613,721
2027	\$2,967	\$607,801	\$24,332	\$58,374	\$0	\$693,474
2028	\$11,878	\$1,081,887	\$25,062	\$62,460	\$31,955	\$1,213,242
2029	\$14,634	\$1,114,343	\$25,814	\$64,918	\$40,012	\$1,259,721
2030	\$22,367	\$1,147,774	\$26,588	\$125,211	\$48,685	\$1,370,625
2031	\$25,754	\$1,182,207	\$27,386	\$131,472	\$54,208	\$1,421,027
2032	\$26,527	\$1,217,673	\$28,208	\$138,046	\$60,608	\$1,471,062
2033	\$27,322	\$1,254,203	\$29,054	\$144,948	\$72,127	\$1,527,654
2034	\$28,142	\$1,291,829	\$29,925	\$152,195	\$81,388	\$1,583,479

Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes

- Es importante resaltar que los ingresos por concesión de trámites y semaforización dependen de las matrículas en la ciudad. Por lo cual, es fundamental avanzar en el mandato legal de la Región Metropolitana, para unificar procedimientos y evitar conflictos de tarifas entre los entes territoriales metropolitanos, y reducir el riesgo de disminución de matrículas en el Distrito, que impactaría en el recaudo en vigencias futuras.
- En lo relacionado con la fuente “Patios y Grúas” se parte del supuesto de que se mantienen las condiciones legales actuales que habilitan la inmovilización de vehículos. No obstante, existen iniciativas legislativas que apuntan a modificar estructuralmente este aspecto, migrando hacia esquemas de inmovilización virtual, por lo cual la permanencia y recaudo de esta fuente en el mediano plazo dependerá del avance de dichas propuestas.
- En cuanto a la fuente “Nuevos trámites” debe tenerse en consideración que actualmente se encuentra en curso una demanda de nulidad contra el artículo del Plan Distrital de desarrollo que habilitó dicha fuente. Por lo expuesto, su cobro futuro dependerá del resultado del proceso judicial y de la decisión de la próxima administración de mantener vigente el artículo del Plan o de presentar uno nuevo ante el Concejo Distrital.
- Respecto a las multas, los supuestos bajo los cuales se construyen los escenarios suponen un esfuerzo en toda la cadena del proceso: imposición de comparendos, proceso contravencional, cobro persuasivo y cobro coactivo. Esto implica una gestión en cada una de estas etapas y considera la aplicación plena de las disposiciones vigentes en materia de imposición, sanción y cobro, por lo cual es fundamental monitorear permanentemente dicha gestión. Actualmente, la SDM efectúa este monitoreo a través de un comité periódico de ingresos, en el que se presentan los resultados mensuales y se definen las acciones de mejora, cuando ello se requiere.
- Asimismo, hay que recordar que buena parte de los ingresos que se proyectan para la Empresa Metro dependen del inicio de operación, por lo que, en atención al principio de previsión en la estimación, se entiende por qué no se prevén ingresos entre el 2024 y el 2027.
- Finalmente, se resalta que, además de las fuentes aquí descritas, el Distrito cuenta con la posibilidad legal, a partir de la incorporación en el PND 2022-2026 “*Colombia potencia mundial de la vida*” (artículos 172-174) y de la modificación del artículo 99 de la Ley 2276 de 2022 que recogen las propuestas formuladas por el sector movilidad, de solicitar la cofinanciación de la Nación para la operación del SITP y para la solución del déficit estructural. Estas fuentes, sumadas a los recursos incorporados en la reciente adición presupuestal aprobada al gobierno nacional, tienen la potencialidad de generar los ingresos necesarios para financiar gran parte del déficit del FET, por lo cual, una vez el Ministerio de Transporte reglamente dichos artículos, es trascendental que el Distrito presente la solicitud de cofinanciación para acceder a dichos recursos.

3 Fuentes de Información

Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023:

<https://www.haciendabogota.gov.co/es/sdh/marco-fiscal-de-mediano-plazo>

Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 Colombia potencia mundial de la vida": <https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026>

Plan de Ordenamiento Territorial (POT): <https://www.sdp.gov.co/micrositios/consulta-pot>

Plan Maestro de Movilidad (PMM):

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan-maestro-movilidad#:~:text=Plan%20Maestro%20de%20Movilidad%20Vigente&text=El%20PMM%20es%20un%20proyecto,sectorial%20y%20a%20aumentar%20su%20competitividad.>

Plan de Desarrollo Distrital (PDD):

<https://bogota.gov.co/yo-participo/plan-desarrollo-claudia-lopez-2020-2024/>

Supuestos Macroeconómicos Secretaría Distrital de

Hacienda: <https://www.haciendabogota.gov.co/es/sdh/supuestos-macroeconomicos-1>

Ley 80/1993. "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración PÚBLICA":

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=304>

Resolución 405/2009. "Por medio de la cual se determina el valor de las tasas para los trámites de los Registros Distritales que presta la Secretaría Distrital de Movilidad de conformidad con la entrada en vigencia del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.":

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=40523>

Ley 1383/2010. "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones":

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39180>

Decreto Nacional 678/2020: "Por medio del cual se establecen medidas para la gestión tributaria, financiera y presupuestal de las entidades territoriales, en el marco de la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada mediante el Decreto 637 de 2020":

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=124662>

Ley 2027 de 2020. "Por medio de la cual se establece amnistía a los deudores de multas de tránsito, se posibilita la suscripción de acuerdos de pago por deudas de los derechos de tránsito a las autoridades

de tránsito y se dictan otras disposiciones": <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=136911>

Acuerdo 816/2021. 1“Por el cual se efectúan unas modificaciones en materia hacendaria para el rescate social y económico, se garantiza la operación de sistema de transporte público y se dictan otras disposiciones”: https://concejodebogota.gov.co/cbogota/site/artic/20210105/asocfile/20210105185611/edicion_686_acuerdo_816_de_agosto_de_2021.pdf

Ley 2155/2021: "Por medio de la cual se expide la ley de inversión social y se dictan otras disposiciones": <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=170902>

Sentencia C321 de 2022. “Asunto: Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021”: <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2022/C-321-22.htm>

Ejecución de Presupuesto de Rentas e Ingresos SDH: [Ejecución Presupuestal de Ingresos 0111-00 BO.pdf \(haciendabogota.gov.co\)](https://www.haciendabogota.gov.co)

Acuerdo N° 761 de 2020 “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “un nuevo contrato social y ambiental para la bogotá del siglo XXI”: <https://bogota.gov.co/sites/default/files/acuerdo-761-de-2020-pdd.pdf>

Acuerdo 811/2021. “Por medio del cual se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática y el cumplimiento de los objetivos de descarbonización en Bogotá D.C.”: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=113880&dt=S>

Acuerdo 695/2017. “Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre vías públicas y se dictan otras disposiciones”: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=73360>

Decreto Distrital 552/2018. “Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público (MRAEEP) en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81065>

Resolución 151742. “Por medio de la cual se adopta el protocolo general para el aprovechamiento económico del espacio público de la actividad de valet parking en vía pública en modalidad de corto plazo”: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=125179>

Decreto 552/2018. “Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones”: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81065>

ley 1955/2019. “Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 pacto por colombia, pacto por la equidad”:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=93970>

Ley 105/1993. “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296>

Decreto 519/2019. “Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones.”:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=86196>

Decreto 379/2021. “Por medio del cual se modifica y se adiciona el Decreto Distrital 519 de 2019 'Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones', para establecer la operación pública del Estacionamiento en Vía.”:

<https://bogota.gov.co/sites/default/files/inline-files/decreto-379-de-2021.pdf>

Decreto Distrital 749 de 2019. "Por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (PEAARV)":

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88265&dt=S>

Ley 1753 de 2015. “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=61933>

Resolución 83464 de 2021 “Por medio de la cual se establecen las características generales de implementación del Decreto Distrital 749 de 2019, modificado por el Decreto Distrital 163 de 2020, modificado por el Decreto Distrital 297 de 2021 y se dictan otras

disposiciones”: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=116140&dt=S>

Alcance al estudio DIM-F-004-2022 disponible para consulta en: <https://simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2023-06-05/biblioteca/20230605-1707-dim-f-004-de-2022-y-alcance-pyps-2023.pdf>

Acuerdo 642/2016. “Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades descentralizadas del orden Distrital, en la constitución de la Empresa Metro de



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

Bogotá S.A., se modifican parcialmente los Acuerdos Distritales 118 de 2003 y 257 de 2006, se autorizan compromisos presupuestales y se dictan otras disposiciones en relación con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=65998&dt=S>

Decreto Distrital 823/2019. “Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre el corredor de la Primera Línea de Metro de Bogotá, se adoptan las fichas normativas para su desarrollo y se dictan otras disposiciones.”: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto_distrital_823_de_2019.pdf

Ley 2276 de 2022: “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023”:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=199464>

