



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

**REUNIÓN EXTRAORDINARIA  
ACTA 06 DE 2018**

**FECHA:** 10 de mayo de 2018  
**LUGAR:** Sala de Juntas del Despacho del Alcalde Mayor  
**HORA:** 6:00 a 7:30 p m

**MIEMBROS:**

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO	Presidente CONFIS
ANDRES ORTIZ GÓMEZ	Secretario Técnico
BEATRIZ ELENA ARBELÁEZ MARTÍNEZ	Secretaria Distrital de Hacienda
GUILLERMO HERRERA CASTAÑO	Secretario Distrital de Hábitat
JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN	Secretario Distrital de Movilidad

**INVITADOS:**

JUAN MIGUEL DURÁN PRIETO	Secretario Distrital de Desarrollo Económico
MARÍA CONSUELO ARAUJO CASTRO	Gerente de Transmilenio S.A.
RICHARD ROMERO RAAD	Subgerente de Transmilenio S.A.
JOSÉ ALEJANDRO HERRERA LOZANO	Subsecretario Técnico de Hacienda
MARÍA ALEJANDRA BOTIVA LEÓN	Subsecretaria de Planeación de la Inv. - SDP
PIEDAD MUÑOZ ROJAS	Directora Distrital de Presupuesto – SDH
CARLOS ALBERTO DÍAZ RUEDA	Director de Confis – SDP
EDUARDO OLIVAR QUINTERO	Dir. de Estadísticas y Estudios Fiscales – SDH

Con la conformación del Quorum requerido para realizar la sesión del CONFIS, se desarrolló el siguiente orden del día:

1. Aprobación del Acta de la sesión 03 de 2018.
2. Solicitud de aval fiscal para el proyecto de renovación de la flota troncal del Sistema Transmilenio - Secretaría de Movilidad / Transmilenio.

Acta 06  
10 de mayo de 2018

Carrera 30 N. 25 - 90  
Código Postal 111311  
Pisos 1,5,8 y 13  
PBX 335 8000  
www.sdp.gov.co  
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

67.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

## DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

### 1. Aprobación del Acta de la sesión 03 de 2018.

El Acta 03 de la sesión realizada el 16 de marzo de 2018 fue puesta a consideración de los miembros del CONFIS para su aprobación, la cual fue aprobada por unanimidad.

### 2. Solicitud de aval fiscal para el proyecto de renovación de la flota troncal del Sistema Transmilenio - Secretaría de Movilidad / Transmilenio.

La Secretaría Distrital de Movilidad solicita someter a consideración del CONFIS el otorgamiento de Aval Fiscal para el proyecto de renovación de la flota troncal del sistema Transmilenio, lo cual contempla la provisión de flota troncal fases I y II y la interventoría de los contratos de operación de dichas fases.

#### 2.1. Presentación de la solicitud por parte de la empresa Transmilenio S.A

La empresa Transmilenio S.A realizó la presentación del proyecto, sus efectos en el esquema de operación del Sistema Transmilenio e impacto en las necesidades de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria-FET:

##### 2.1.1. Proyecciones Fondo de Estabilización Tarifaria – FET

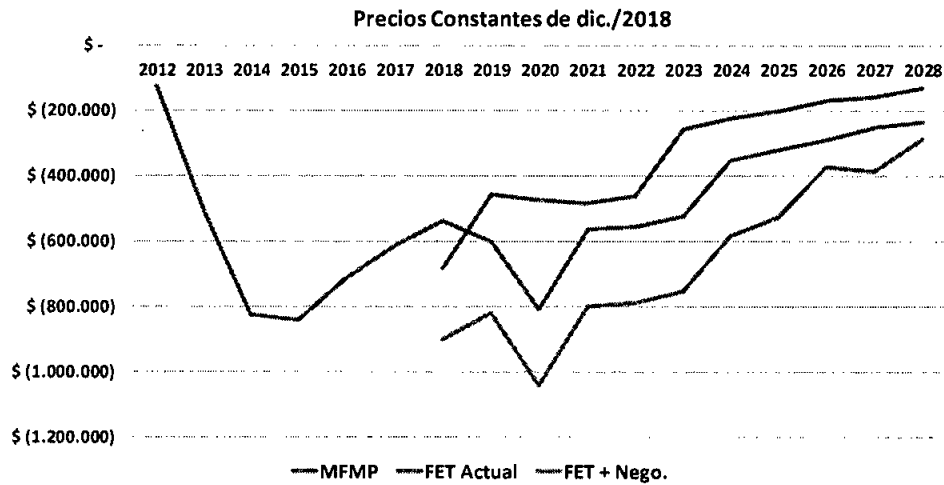
Principales cambios proyecciones FET:

- a) Licitación Fase 1 y Fase 2
  - Mayor flota de mayor capacidad
  - Mejor servicio en estaciones y buses
- b) Desmonte del SITP Provisional
  - Menos rutas
  - Prestado por los operadores zonales vigentes
- c) Modificación estructural contratos SITP
  - Mayor remuneración
  - Reconocimientos por una sola vez



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

Evolución FET Pesos constantes:



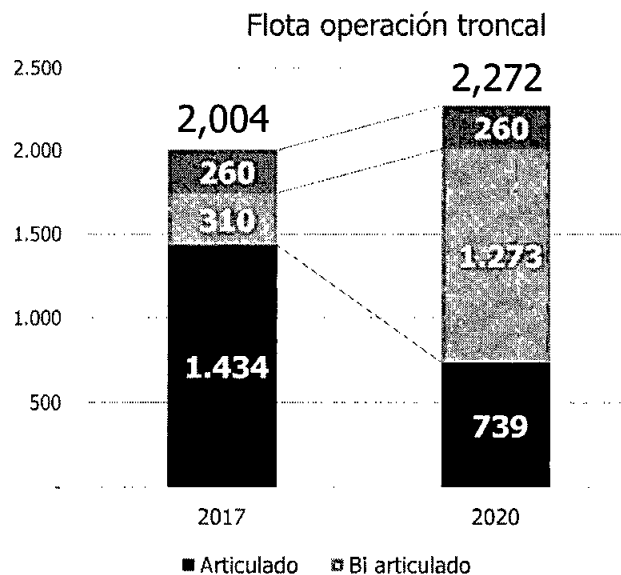
2.1.2. Licitación renovación flota fases I y II

La nueva operación troncal tendrá mayor capacidad:

- 268 vehículos adicionales +13,4%
- 129.550 plazas adicionales +39,5%

Mejoras que permiten este cambio:

- Nuevos vagones en estaciones actuales
- Adaptación de vagones a bi-articulados en estaciones actuales





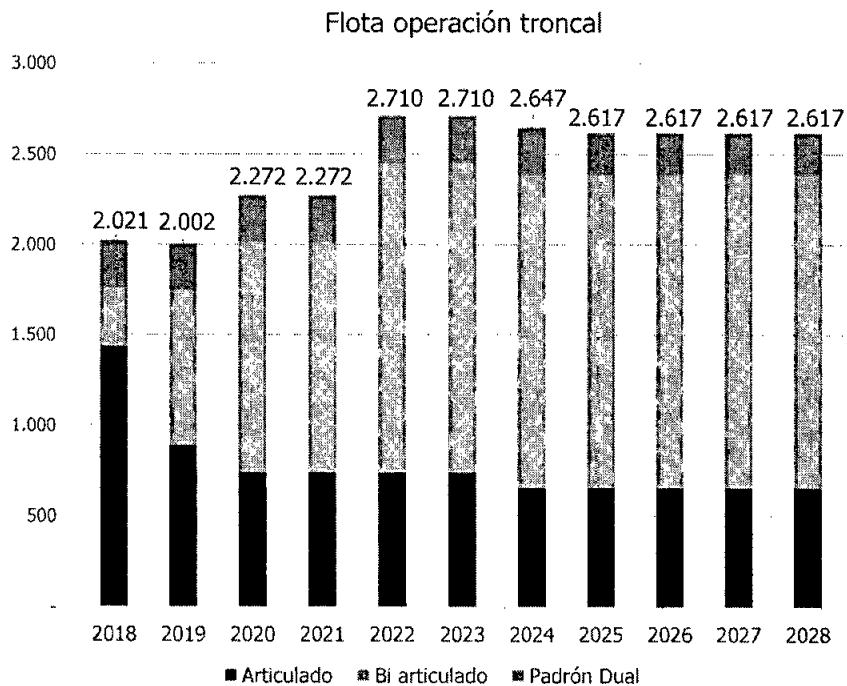
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

2018 – 2020 / renovación fases 1 y 2

- 762 articulados vencen de Fase 1
- 10 bi-articulados vencen de Fase 1
- 391 articulados vencen de Fase 2
- 458 articulados nuevos Fase 1 nueva
- 550 bi-articulados nuevos Fase 1 nueva
- 375 bi-articulados nuevos Fase 2 nueva
- 48 bi-articulados nuevos Conexión Móvil

2022 / Nueva troncal AK 7

2024 / Nueva troncal AK 68

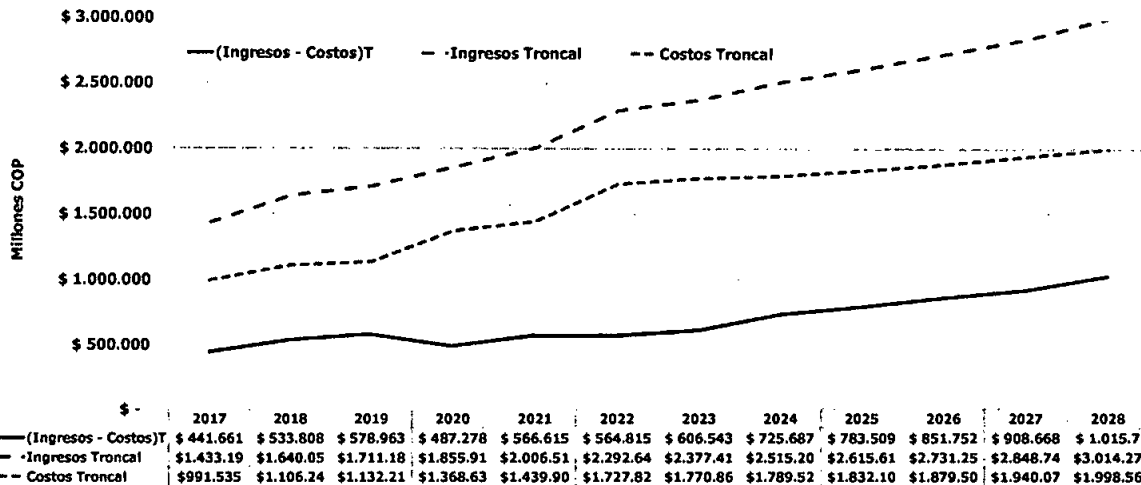


Proyección ingresos y costos operación troncal:

- El componente troncal será superavitario.
- Es decir, aportará recursos al sistema y no aumentará el déficit.

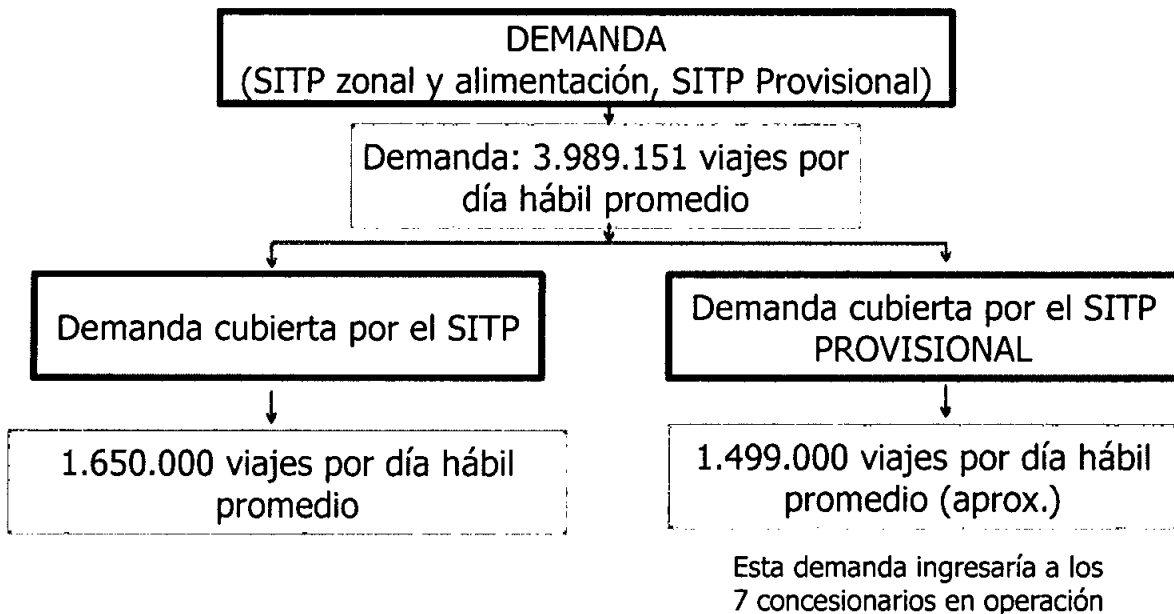


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS



2.1.3. Desmonte SITP Provisional

Objetivo de Política, Integrar la demanda:



Cifras a 30 de noviembre de 2017 sin operación troncal

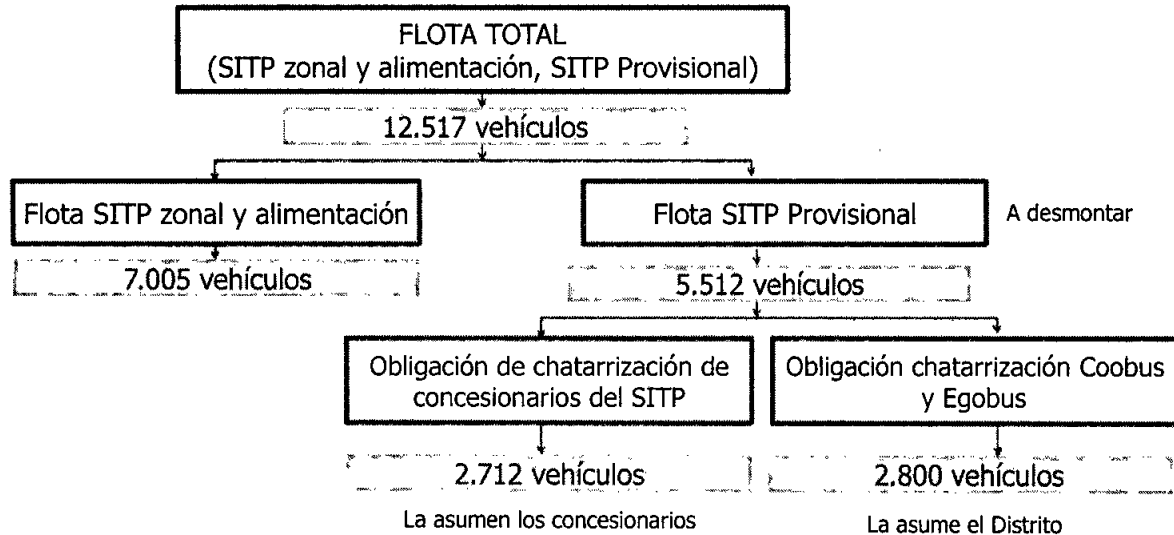
07.

3



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

Resultado esperado: desmontar SITP Provisional y asignar rutas C+E:



Flota vinculada a 30 de noviembre de 2017

#### 2.1.4. Modificación estructural contratos SITP

La modificación estructural de los contratos consiste en:

- Aumentar la tarifa de remuneración actual, ingreso recurrente hasta el final de las concesiones.
- Hacer un pago por una sola vez (conciliación Tribunales de Arbitramento)

(\$ Millones 2018 – 2028)

Impacto en el FET	Valor
Mayor tarifa el negocio actual	\$2.273.820
Pago por una sola vez en 2018	\$222.863
<b>Total impacto FET</b>	<b>\$2.496.684</b>

#### 2.2. Presentación del análisis realizado por la Secretaría Distrital de Hacienda respecto al proyecto y su impacto en el Fondo de Estabilización Tarifaria-FET

La Secretaría Distrital de Hacienda, de acuerdo con la información remitida por Transmilenio S.A., realizó la presentación del análisis del proyecto y su impacto en las necesidades de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria-FET.

En este sentido, dado que Transmilenio S.A. somete a aprobación del CONFIS distrital las vigencias futuras excepcionales para el proyecto de renovación de la flota troncal, dichas vigencias no se pueden analizar de manera separada de las condiciones de demanda del sistema, de los diferentes proyectos de infraestructura que se esperan adelantar en la ciudad en el mediano plazo, de las condiciones tarifarias, de los cambios contractuales



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

esperados en la operación derivados de la situación actual del SITP y tampoco de las presiones de gasto adicionales en el sistema, en particular en la necesidad de recursos para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

A continuación, se presenta el análisis de compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, en el que se incorpora el nuevo déficit esperado en el FET, derivado de los cambios señalados, acompañado con las nuevas fuentes de ingreso del sector movilidad que se esperan recaudar para contribuir con la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público. Vale la pena señalar que el análisis se realiza para los años 2019-2028 teniendo en cuenta lo que establece el artículo 2 de la Ley 819:

*Artículo 2º. Superávit primario y sostenibilidad. Cada año el Gobierno Nacional determinará para la vigencia fiscal siguiente una meta de superávit primario para el sector público no financiero consistente con el programa macroeconómico, y metas indicativas para los **superávits primarios de las diez (10) vigencias fiscales siguientes**"*

### 2.2.1. Criterios y supuestos del análisis

Los supuestos generales derivados de la información remitida tanto por Transmilenio S.A. como por la Secretaría Distrital de Movilidad, para actualizar sus proyecciones de necesidades de nuevos recursos externos, son los siguientes:

- Para el año 2022 entraría en funcionamiento la troncal por la carrera 7ª, la extensión Molinos a P. Usme, el conector CL. 26 – AK 7 – AK 10 y el conector CL 26 - NQS. No incorpora, en el escenario 2019-2028, las troncales avenida Boyacá ni avenida ciudad de Cali.
- Para el año 2024 entraría en funcionamiento la troncal por la avenida 68, fases II y III en Soacha y la Primera Línea del Metro de Bogotá.
- El escenario incorpora las condiciones de la estructuración de la nueva reposición de flota de la operación troncal de las fases I y II y recursos para mejorar la operatividad del SITP zonal. No incluye la terminación de la implementación del SITP, por ejemplo, la chatarrización y la entrada en operación del Transmicable.
- Se incorporan los gastos de interventoría de los contratos de Adquisición de Flota y operación de esta. Recurso y función que ejecutaba Transmilenio con los recursos percibidos como Ente Gestor.
- Las proyecciones de déficit del FET incorporan una tarifa al usuario que aumenta \$100 anuales para los servicios zonal, troncal y metro, y para el último año el servicio troncal y metro aumentan \$150.
- Dentro del gasto del MFMP 2019-2028 se incorporan las nuevas necesidades para el FET derivadas del escenario nuevo remitido por Transmilenio S.A.

7



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

- Para las simulaciones de escenarios positivo, conservador, de riesgo e intermedio, se incorporan en el modelo del Marco Fiscal de Mediano Plazo vigente las nuevas necesidades para el FET estimado por Transmilenio S.A. La diferencia es nueva presión de gasto que se incorpora al MFMP vigente.

**Proyecciones recursos para el FET 2019-2028**  
Millones de pesos corrientes

Año	FET ya incluido en el MFMP 2019-2028 sin proyectos especiales (A)	Nuevas necesidades FET que incluye recursos para mejorar la operatividad del SITP zonal (B)	Diferencia (A-B)
2019	416.332	842.975	(426.643)
2020	451.378	1.104.012	(652.634)
2021	484.310	872.948	(388.638)
2022	517.525	888.223	(370.698)
2023	295.896	874.223	(578.327)
2024	265.110	696.162	(431.052)
2025	244.344	647.976	(403.632)
2026	213.036	473.670	(260.634)
2027	202.385	502.559	(300.174)
2028	174.317	386.512	(212.195)
<b>TOTAL</b>	<b>3.264.633</b>	<b>7.289.260</b>	<b>(4.024.627)</b>

Fuente: Transmilenio S.A.

- La simulación de necesidades del FET comprende la senda de vigencias futuras para la provisión de flota así:

**Vigencias futuras Transmilenio**  
Millones de \$ corrientes

Provision Flota	Interventoria	Total VF
151.009	18.441	169.450
290.450	25.259	315.710
329.308	26.328	355.636
339.187	27.118	366.305
349.363	27.932	377.294
359.844	28.770	388.613
370.639	29.633	400.272
381.758	30.522	412.280
393.211	31.437	424.648
598.057	59.863	657.921
<b>3.562.826</b>	<b>305.302</b>	<b>3.868.128</b>

Fuente: Transmilenio S.A.

- Se incorporan en el modelo nuevas fuentes de ingresos del sector movilidad que son: cobro por estacionamiento regulado en vía pública, pago voluntario por libre circulación y la contribución por servicio de garajes o zonas de estacionamientos públicos. Estas fuentes contribuirían a financiar el déficit proyectado en el FET.





ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

**Nuevas fuentes de ingresos sector movilidad**  
**Escenario optimista**  
Millones de pesos corrientes

Concepto	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	TOTAL
Cobro por estacionamiento regulado en vía pública	4.080	62.321	66.376	68.364	72.578	75.950	78.727	84.870	88.473	91.500	693.239
Pago voluntario por libre circulación	182.033	196.110	212.690	231.547	252.792	276.247	302.162	330.509	361.175	394.313	2.739.578
Contribución por servicio de garajes o zonas de estacionamientos públicos	86.482	198.979	199.706	201.159	202.613	203.339	204.793	206.246	206.973	208.426	1.918.716
Fuera de vía	84.593	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	1.607.267
En vía	1.889	29.793	30.520	31.973	33.427	34.153	35.607	37.060	37.787	39.240	311.449
<b>TOTAL</b>	<b>272.595</b>	<b>457.410</b>	<b>478.772</b>	<b>501.070</b>	<b>527.983</b>	<b>555.536</b>	<b>585.682</b>	<b>621.625</b>	<b>656.621</b>	<b>694.239</b>	<b>5.351.533</b>

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

**Nuevas fuentes de ingresos sector movilidad**  
**Escenario conservador**  
Millones de pesos corrientes

Concepto	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	TOTAL
Cobro por estacionamiento regulado en vía pública	4.080	62.321	66.376	68.364	72.578	75.950	78.727	84.870	88.473	91.500	693.239
Contribución por servicio de garajes o zonas de estacionamientos públicos	86.482	198.979	199.706	201.159	202.613	203.339	204.793	206.246	206.973	208.426	1.918.716
Fuera de vía	84.593	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	169.186	1.607.267
En vía	1.889	29.793	30.520	31.973	33.427	34.153	35.607	37.060	37.787	39.240	311.449
<b>TOTAL</b>	<b>90.562</b>	<b>261.300</b>	<b>266.082</b>	<b>269.523</b>	<b>275.191</b>	<b>279.289</b>	<b>283.520</b>	<b>291.116</b>	<b>295.446</b>	<b>299.926</b>	<b>2.611.955</b>

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

**Nuevas fuentes de ingresos sector movilidad**  
**Escenario intermedio: Cobro por estacionamiento regulado en vía pública**  
Millones de pesos corrientes

Concepto	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	TOTAL
Cobro por estacionamiento regulado en vía pública	4.080	62.321	66.376	68.364	72.578	75.950	78.727	84.870	88.473	91.500	693.239

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

Se debe señalar que las anteriores fuentes, que respaldan los recursos adicionales solicitados por Transmilenio S.A. son inciertas y están siendo gestionadas por la Secretaría de Movilidad. El estado actual del proceso de gestión de cada una de estas es el siguiente:

- **Cobro por estacionamiento regulado en vía pública:** el 28 de diciembre de 2017, se adoptó el Acuerdo 695 de 2017, *“Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”*. La Secretaría de Movilidad se encuentra analizando el impacto de la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte, *“frente a lo propuesto por el consultor en la estructuración de la concesión para el cobro por estacionamiento regulado en vía pública”*.
- **Pago voluntario por libre circulación:** Este pago fue inicialmente habilitado por el Concejo, con la aprobación del Artículo 73 del Acuerdo 645 de 2016. Sin embargo, fue declarado nulo en primera instancia por el Juzgado Cuarenta Administrativo de Bogotá, Sección Cuarta, mediante sentencia del 31 de agosto de 2017. Este fallo fue apelado por la Alcaldía Mayor de Bogotá ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, *“quienes desde el 11 de abril del año en curso tienen el proceso para proferir el fallo de segunda instancia”*.
- **Cobro de la contribución por servicio de garajes o zonas de estacionamiento públicos:** “El proyecto de Acuerdo 667 de 2017 fue aprobado en primer debate en la Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público del Concejo de Bogotá”. A la fecha, la Secretaría de Movilidad está pendiente de continuar el trámite ante dicha corporación.

Teniendo en cuenta las modificaciones del escenario de necesidades FET (sin proyectos especiales) del MFMP vigente, los nuevos requerimientos FET y los ingresos de las nuevas fuentes propuestas por el sector movilidad, se realiza el análisis de compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

## 2.2.2. Análisis de Compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo

Los ejercicios de simulación dentro del MFMP para los escenarios optimista, conservador e intermedio asumen que se materializan total o parcialmente las proyecciones de ingresos de movilidad a partir del año 2019. Las diferencias de las nuevas necesidades FET respecto a los ingresos de movilidad generan gastos adicionales que impactan las necesidades de endeudamiento. Se presenta, adicionalmente, un escenario de riesgo que no incluye las fuentes de movilidad.

Es necesario tener presente que, en caso de no materializarse las fuentes de ingresos, se tendría que realizar una recomposición del gasto general del Distrito Capital, incluyendo impacto en el gasto social, de tal manera que se logre el espacio fiscal para las nuevas necesidades del FET.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

a) Resultados escenario optimista.

En este escenario, se tienen en cuenta todas las nuevas fuentes de ingresos del sector movilidad. Para el período 2019-2028, el recaudo de ingresos nuevos (\$5,3 billones) es superior a las nuevas necesidades para el FET (\$4,02 billones). En consecuencia, es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de Bogotá, en cumplimiento de la Ley 819 de 2003, dado que no se presenta un impacto adicional en el gasto futuro y por lo tanto no compromete la sostenibilidad de la deuda del distrito capital.

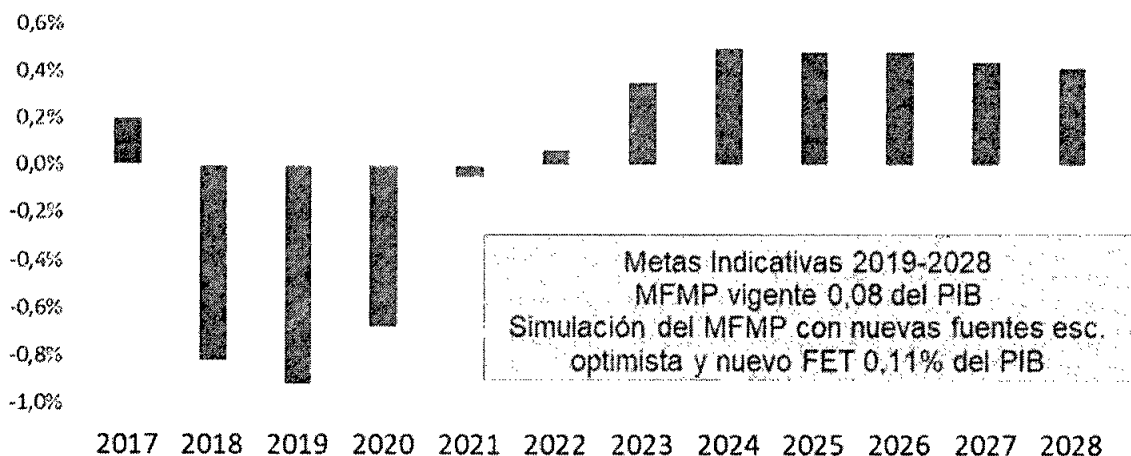
En efecto, el Balance Primario Proyectado se incrementa a 0,11% del PIB, con respecto al Marco Fiscal de Mediano Plazo, el cual fue de 0,08% y la razón de esta mejora se encuentra en los ingresos nuevos esperados. Los resultados del Balance Primario evidencian que bajo el supuesto que se puedan recaudar los ingresos proyectados se estaría cumpliendo con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, en cuanto a que:

*“Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán (o sic) **contener** la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*

*En las **entidades territoriales**, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.”*

Aunque el escenario refleja el impacto positivo que tendrían las nuevas fuentes de ingresos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, la no existencia actualmente de dichas fuentes representa un riesgo muy importante por faltantes de financiamiento del presupuesto público.

Proyección del Balance Primario de la Administración Central  
% del PIB. Escenario optimista



Fuente: DEEF-SDH

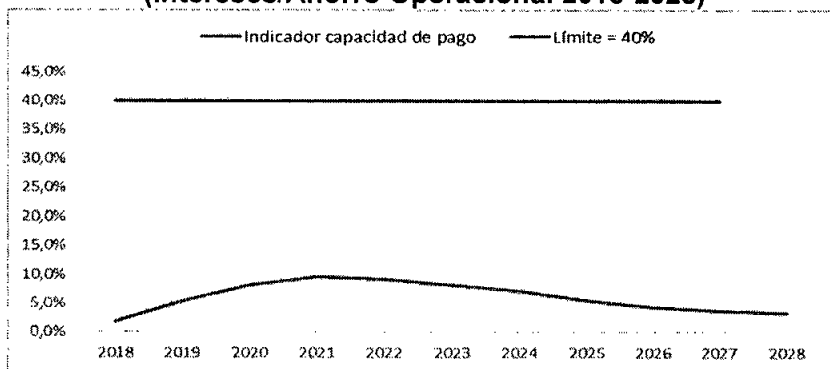


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

Con el propósito de verificar la sostenibilidad de la deuda, y garantizar que no se excede la capacidad de endeudamiento del Distrito Capital, se presentan los indicadores de capacidad de pago y sostenibilidad de la deuda establecidos por la Ley 358 de 1997.

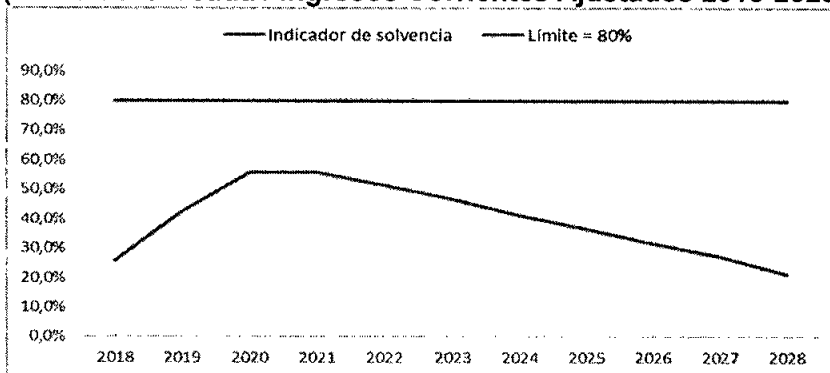
Al respecto, se observa que en el escenario optimista los niveles de indicadores siguen dentro de los límites establecidos por la mencionada norma, y por ende no se ve afectada la sostenibilidad de la deuda. Este resultado supone que se materializan las proyecciones de todas las nuevas fuentes de ingresos del sector de movilidad a partir del año 2019.

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario optimista**  
**Simulación: Proyección Capacidad de Pago**  
**(Intereses/Ahorro Operacional 2018-2028)**



Fuente: DDCP-SDH

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario optimista**  
**Simulación: Proyección de Sostenibilidad de la Deuda**  
**(Saldo de la Deuda / Ingresos Corrientes Ajustados 2018-2028)**



Fuente: DDCP-SDH

**b) Resultados escenario conservador.**

En este escenario, se tienen en cuenta dos de las nuevas fuentes de ingresos del sector movilidad: Cobro por estacionamiento regulado en vía pública y contribución por servicio de garajes o zonas de estacionamientos públicos. Para el período 2019-2028, el recaudo de ingresos nuevos (\$2,6 billones) es inferior a las nuevas necesidades para el FET (\$4,02). En

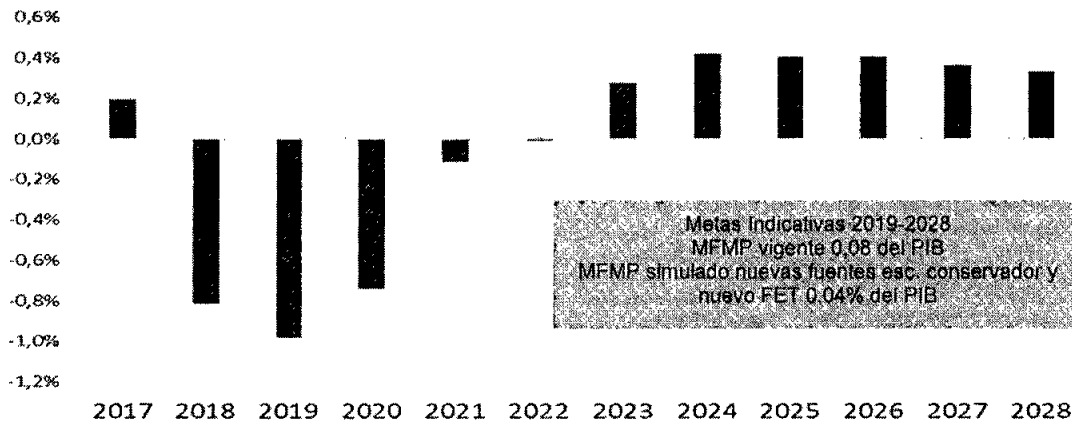


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

este caso, se tiene un impacto fiscal negativo en relación con el promedio de balance primario (metas indicativas de balance primario) y no se cumple con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 ya que no contiene la totalidad de fuentes sustitutivas que cubran las nuevas necesidades de gasto.

En todo caso, adicional a que no se cumple con la Ley 819, la no existencia actualmente de dichas fuentes de movilidad representa un riesgo muy importante por faltantes de financiamiento del presupuesto público.

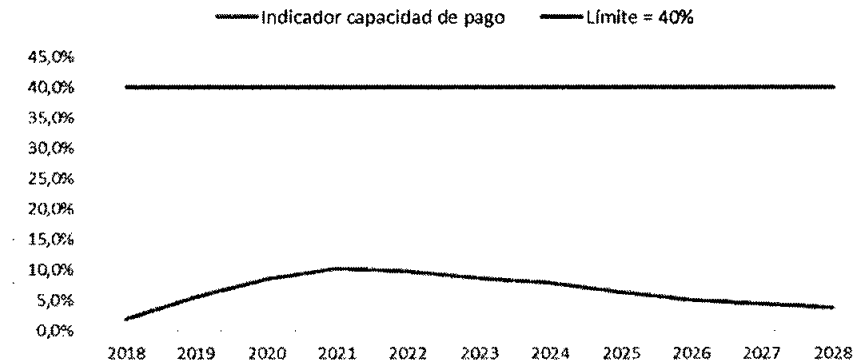
**Proyección del Balance Primario de la Administración Central  
% del PIB. Escenario conservador**



Fuente: DEEF-SDH

Con respecto a los indicadores de endeudamiento establecidos en la Ley 358 de 1997, se observa que en el escenario conservador sus niveles se incrementan derivado de las nuevas necesidades de financiamiento ya que las necesidades FET son superiores a los ingresos nuevos. Sin embargo, la deuda simulada se mantiene dentro de los límites establecidos por la mencionada norma, y por ende no se ve afectada la sostenibilidad de la deuda.

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario conservador  
Simulación: Proyección Capacidad de Pago  
(Intereses/Ahorro Operacional 2017-2028)**



Fuente: DDCP-SDH

Acta 06  
10 de mayo de 2018

Carrera 30 N. 25 - 90  
Código Postal 111311  
Pisos 1,5,8 y 13  
PBX 335 8000  
www.sdp.gov.co  
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

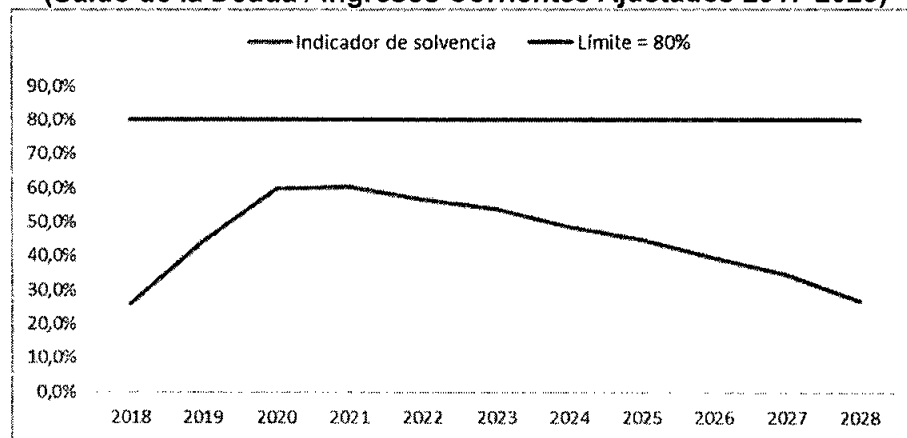
**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

*Handwritten signature*



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario conservador  
Simulación: Proyección de Sostenibilidad de la Deuda  
(Saldo de la Deuda / Ingresos Corrientes Ajustados 2017-2028)**



Fuente: DDCP-SDH

**c) Resultados escenario de riesgo.**

En este escenario de riesgo, se asume que ninguna de las nuevas fuentes de ingresos se materializa en el periodo de proyección y que las nuevas necesidades implican una reorganización de las fuentes de financiación del gasto público sectorial del Distrito y la utilización de fuentes de financiación del crédito. En particular la verificación de los gastos que se realizan con ingresos de libre destinación, posiblemente afectándose el gasto de inversión que se realiza con esta categoría de ingresos.

En este escenario se tiene un impacto fiscal negativo en relación con el promedio de balance primario (metas indicativas de balance primario vigente), incrementando el déficit primario en todos los años e **incumpliendo lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003** ya que no contiene la totalidad de fuentes sustitutivas que cubran las nuevas necesidades de gasto.

Adicionalmente, dada la utilización del crédito como fuente de financiación del gasto, se presenta una modificación en el balance primario requerido, volviéndose más exigente por la utilización de esta fuente. La simulación implica que las metas de superávit promedio para el período 2019-2028 (-0,03% del PIB Distrital) son inferiores al nuevo balance requerido simulado que sería del 0,01%, con lo cual, al no incluirse las nuevas fuentes se estaría incumpliendo el artículo 2 de la Ley 819 de 2003.

*“Artículo 2º. Superávit primario y sostenibilidad. Cada año el Gobierno Nacional determinará para la vigencia fiscal siguiente una meta de superávit primario para el sector público no financiero consistente con el programa macroeconómico, y metas indicativas para los superávit primario de las diez (10) vigencias fiscales siguientes. Todo ello con el fin de garantizar la sostenibilidad de la deuda y el crecimiento económico. Dicha meta será aprobada por el Consejo Nacional de Política*

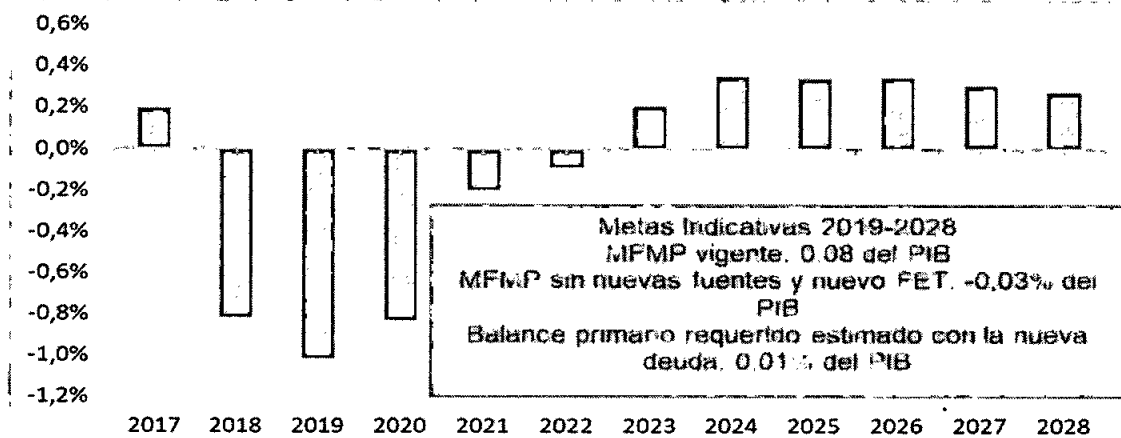


ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

*Económica y Social, Conpes, previo concepto del Consejo Superior de Política Fiscal, Confis.*

*Las metas de superávit primario ajustadas por el ciclo económico, en promedio, **no podrán ser inferiores al superávit primario estructural que garantiza la sostenibilidad de la deuda***

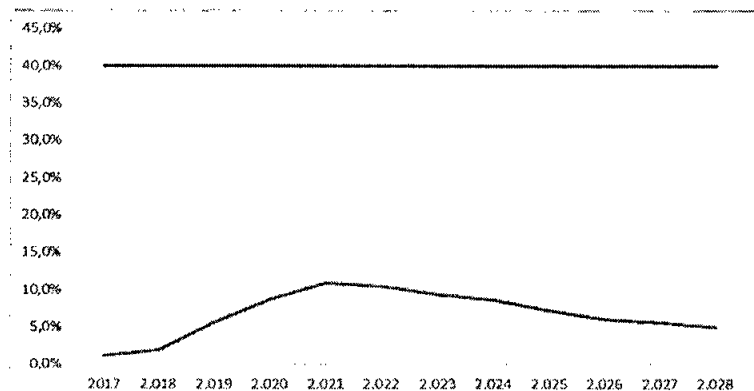
**Proyección del Balance Primario de la Administración Central  
% del PIB. Escenario de riesgo**



Fuente: DEEF-SDH

Ahora bien, dado que no existirían fuentes de ingresos que respalden el mayor gasto en el FET, se asume que dicho monto se financiaría con recursos del crédito en una cuantía significativa, lo que impacta las necesidades de endeudamiento, afectando los indicadores de la Ley 358 de 1997:

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario de riesgo  
Simulación: Proyección Capacidad de Pago  
(Intereses/Ahorro Operacional 2017-2028)**



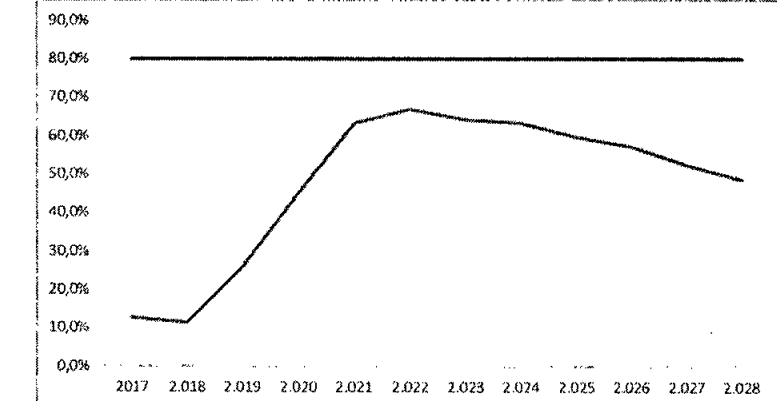
Fuente: DDCP-SDH

*(Handwritten mark)*



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

Indicadores Ley 358 de 1997 escenario de riesgo  
Simulación: Proyección de Sostenibilidad de la Deuda  
(Saldo de la Deuda / Ingresos Corrientes Ajustados 2017-2028)



Fuente: DDCP-SDH

Se observa que los indicadores de capacidad de pago y sostenibilidad de la deuda presentan incrementos importantes, como consecuencia del mayor servicio de la deuda y de los recursos del crédito que se requerirían para financiar el mayor gasto del FET.

Para hacer viable este escenario de riesgos, se debería realizar una reorganización en los gastos generales del distrito capital, con implicaciones muy fuertes en el gasto social.

**d) Resultados escenario intermedio.**

En este escenario se incorporan las necesidades del FET que incluyen exclusivamente la renovación de la flota troncal. El gasto adicional esperado se presenta en el cuadro adjunto.

**Proyección necesidades de recursos externos al FET – Escenario sin recursos para mejorar la operatividad del SITP zonal**

Millones de pesos corrientes

Año	MFMP 2019-2028 (A)	Nuevas necesidades FET sin recursos para mejorar la operatividad del SITP zonal (B)	Diferencia (A-B)
2019	416.332	618.124	(201.792)
2020	451.378	856.011	(404.633)
2021	484.310	617.548	(133.238)
2022	517.525	626.461	(108.936)
2023	295.896	605.156	(309.260)
2024	265.110	422.350	(157.240)
2025	244.344	393.884	(149.540)
2026	213.036	369.318	(156.282)
2027	202.385	330.732	(128.347)
2028	174.317	316.345	(142.028)
<b>TOTAL</b>	<b>3.264.633</b>	<b>5.151.929</b>	<b>(1.891.296)</b>

Fuente: Transmilenio S.A.





ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

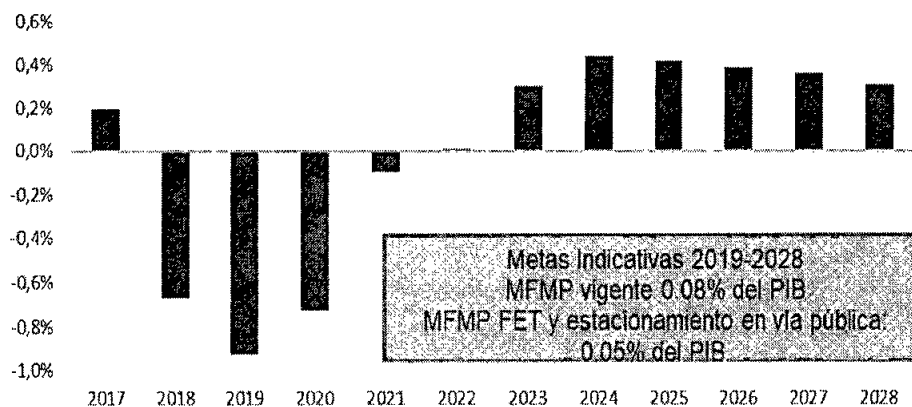
En cuanto a los ingresos, se tiene en cuenta exclusivamente una de las fuentes de ingresos sector movilidad, cobro por estacionamiento regulado en vía pública, cuyo recaudo en el periodo asciende a \$693 mil millones. Se utiliza como fuente de financiación adicional una mayor deuda de la Administración Central.

Se debe resaltar que el ingreso por cobro por estacionamiento regulado en vía pública es el único que ha sido aprobado por el Concejo Distrital a través del Acuerdo 695 de 2017 "Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones".

Por otra parte, de acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, actualmente se está analizando el impacto que la Resolución 718 de 2018, "Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones" expedida por el Ministerio de Transporte, pueda tener sobre la actual estructuración del cobro por estacionamiento regulado en vía pública.

Bajo este escenario, se tiene que el recaudo de ingresos nuevos en el periodo es inferior a las necesidades adicionales de recursos para el FET, que serían de \$1,9 billones en el mismo periodo. En este caso, se tendría una disminución en el balance primario promedio en comparación con el escenario base (metas indicativas de balance primario) y para cumplir con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, puesto que el gasto adicional planteado no está completamente cubierto por la fuente de ingreso propuesta, se debería incurrir en una mayor deuda de \$1,2 billones en todo el periodo. Con los dos ingresos, se estaría contemplando la totalidad de fuentes sustitutivas que cubrirían las nuevas necesidades de gasto.

**Proyección del Balance Primario de la Administración Central  
% del PIB. Escenario intermedio**

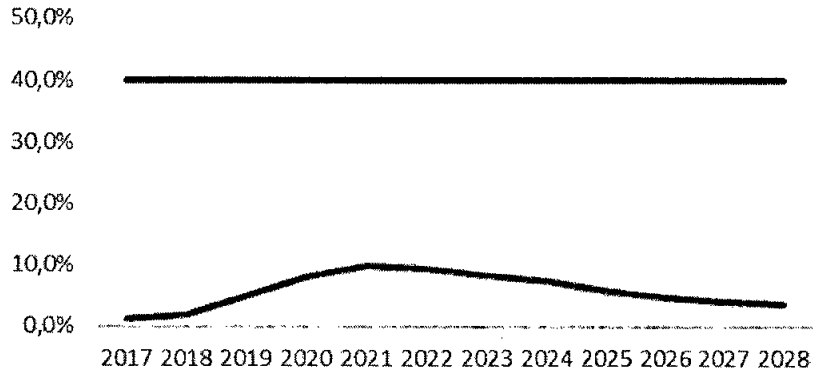


Con esta nueva deuda simulada, con respecto a los indicadores de la Ley 358 de 1997, se observa que no superan los límites establecidos en dicha ley, y por ende no se vería afectada la sostenibilidad.



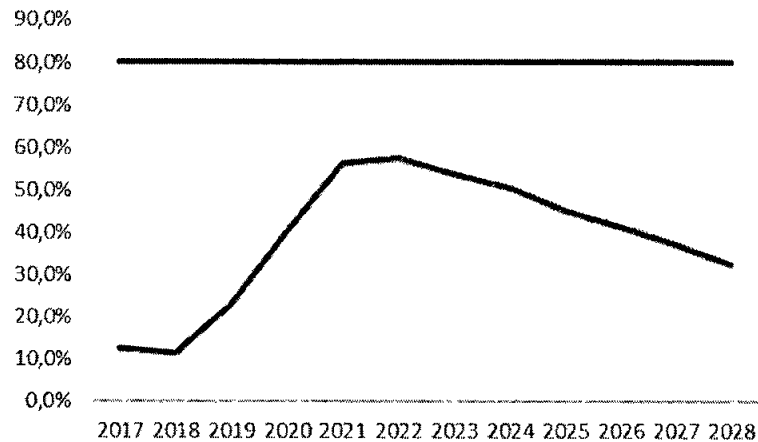
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRICTAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario de riesgo  
Simulación: Proyección Capacidad de Pago  
(Intereses/Ahorro Operacional 2017-2028)**



Fuente: DDCP-SDH

**Indicadores Ley 358 de 1997 escenario de riesgo  
Simulación: Proyección de Sostenibilidad de la Deuda  
(Saldo de la Deuda / Ingresos Corrientes Ajustados 2017-2028)**



Fuente: DDCP-SDH

**e) Conclusión.**

De acuerdo con las recomendaciones realizadas por el CONFIS en sus diferentes sesiones desde el 2009, cuando se inició la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, se planteó la necesidad que para cubrir el déficit operacional se requería de la implementación de nuevas fuentes provenientes del Sector Movilidad. En esta ocasión y con los escenarios remitidos, dicha condición se hace indispensable para hacer viable fiscalmente la adquisición de nueva flota del Sistema y sus ajustes contractuales operativos.

Los escenarios de ingresos remitidos por la Secretaría de Movilidad responden en el sentido correcto a los planteamientos del CONFIS y hacen compatible las necesidades del sector



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.  
CONSEJO DISTRITAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y FISCAL - CONFIS

con las fuentes de financiación. Al respecto, el escenario con el resultado óptimo y compatible con el MFMP es el escenario optimista de ingresos de movilidad.

Sin embargo, teniendo en cuenta que el ingreso por cobro por estacionamiento regulado en vía pública (Acuerdo 695 de 2017) es el único aprobado, se considera un escenario alternativo viable, compatible con el MFMP, que incluye como gasto las nuevas necesidades FET exclusivamente para la renovación de la flota troncal y como fuente de financiación sustitutiva de dicho gasto tanto al ingreso por movilidad antes indicado como un nuevo endeudamiento. Este escenario intermedio es compatible con el MFMP.

El Confis recomienda continuar adelantando todos los trámites necesarios para la concreción de las fuentes del sector movilidad de tal forma que no impacte la inversión social ni el gasto recurrente del distrito.

Una vez analizada la información presentada y de acuerdo con el análisis y recomendación de la Secretaría Distrital de Hacienda, el CONFIS Distrital determinó otorgar aval fiscal al proyecto de renovación de la flota troncal del Sistema Transmilenio en el marco de las necesidades de recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria-FET, con el detalle presentado ante este Consejo. Lo anterior contempla la provisión de flota troncal fases I y II y la interventoría de los contratos de operación de dichas fases. Las necesidades de financiación del FET y el escenario de ingresos optimista e intermedio son compatibles con el Marco Fiscal de Mediano Plazo en la medida en que se logren generar las nuevas fuentes de ingreso del Sector Movilidad que contribuyan a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público.

Siendo las 7:30 pm se dio por terminada la sesión.

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO  
Presidente CONFIS

ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ  
Secretario Técnico

Aprobó: María Alejandra Botiva León – Subsecretaría de Planeación de la Inversión – SDP. **MAB**  
Revisó: Carlos Alberto Díaz Rueda – Director de CONFIS – SDP. **CR**

Acta 06  
10 de mayo de 2018

Carrera 30 N. 25 - 90  
Código Postal 111311  
Pisos 1,5,8 y 13  
PBX 335 8000  
www.sdp.gov.co  
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

19 **CR**