



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Doctor
CESAR AUGUSTO RICO MAYORGA
Subsecretario
Comisión de Gobierno
Ciudad

Asunto: Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Acuerdo No. 236 de 2014

Respetado Doctor:

De conformidad con la designación realizada por la Presidencia de la Corporación y dentro de los términos establecidos en el artículo 72 del Acuerdo 236 de 2014, Reglamento Interno del Concejo de Bogotá, rindo ponencia para primer debate al Proyecto de Acuerdo *“Por el cual se transforma la Empresa Transmilenio S.A. en la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A., se crean sus filiales y se dictan otras disposiciones”*.

Cordialmente,

RUBEN DARIO TORRADO PACHECO
Concejal Ponente.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



GD-PR001-FO2



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACUERDO “POR EL CUAL SE TRANSFORMA LA EMPRESA TRANSMILENIO S.A. EN LA EMPRESA GESTORA DEL TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ S.A., SE CREAN SUS FILIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES ”

1. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE ACUERDO

El proyecto de acuerdo 236 de 2014 tiene por objeto la transformación de la “Empresa Transmilenio S.A.” en la “Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.,” y la creación de dos empresas filiales: la “Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A.” y la “Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A.,” que tendrían la forma jurídica de sociedades públicas por acciones, vinculadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, cabeza de sector.

2. ANTECEDENTES

La iniciativa no ha sido presentada anteriormente a consideración de esta Corporación.

3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1 La administración sustenta su propuesta en aspectos normativos relacionados con la **competencia del Concejo** para discutir y adoptar la iniciativa presentada en el proyecto de Acuerdo.

Al respecto señala que de acuerdo con el Artículo 313 de la Constitución Política de Colombia corresponde a los concejos pronunciarse sobre las modificaciones a la estructura organizacional de las entidades de los distritos y municipios. Los Concejos deben “*reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio*” (numeral 1) y “*Determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias; las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos; crear, a iniciativa del alcalde, establecimientos públicos y empresas industriales o comerciales y autorizar la constitución de sociedades de economía mixta*” (numeral 6).

Se cita igualmente el artículo 322 de la Constitución Política de Colombia que establece que Bogotá como Distrito Capital tendrá un régimen especial y corresponderá a sus autoridades garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

De otra parte, en relación con el objeto de esta iniciativa, el artículo 12 del Decreto 1421 de 1993, que desarrolla el mandato constitucional, establece entre otras las siguientes atribuciones para el Concejo Distrital:



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

2. Adoptar el Plan General de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas. El plan de inversiones, que hace parte del Plan General de Desarrollo, contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos y la determinación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

3. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas: ordenar exenciones tributarias y establecer sistemas de retención y anticipos con el fin de garantizar el efectivo recaudo de aquéllos.

4. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos.

5. Adoptar el Plan General de Ordenamiento Físico del territorio, el cual incluirá entre otras materias, la reglamentación de los usos del suelo y el desarrollo físico en las áreas urbanas y rurales. Con tal fin, dictará las normas que demanden los procesos de urbanización y parcelación, la construcción de vías y el equipamiento urbano. (...)

8. Determinar la estructura general de la Administración Central, las funciones básicas de sus entidades y adoptar las escalas de remuneración de las distintas categorías de empleos.

9. Crear, suprimir y fusionar establecimientos públicos y empresas industriales y comerciales y autorizar la constitución de sociedades de economía mixta y la participación del Distrito en otras entidades de carácter asociativo, de acuerdo con las normas que definan sus características.

10. Dictar las normas que garanticen la descentralización, la desconcentración y la participación y veeduría ciudadanas.

11. Revestir pro tempore al alcalde mayor de precisas facultades para el ejercicio de funciones que corresponden al Concejo. El alcalde le informará sobre el uso que haga de las facultades al término de su vencimiento. (...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

20. Crear los empleos necesarios para su funcionamiento.

21. Expedir las normas que autorice la ley para regular las relaciones del Distrito con sus servidores, especialmente las de Carrera Administrativa. (...)

El artículo 13 establece por su parte que "(...) Sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos a que se refieren los ordinales 2o., 3o., 4o., 5o., 8o., 9o., 14, 16, 17 y 21 del artículo anterior. Igualmente, sólo podrán ser dictados o reformados a iniciativa del alcalde los acuerdos que decreten inversiones, ordenen servicios a cargo del Distrito, autoricen enajenar sus bienes y dispongan exenciones tributarias o cedan sus rentas. El Concejo podrá introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Alcalde."



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

En cuanto a la creación de entidades, el artículo 55 del Decreto 1421 de 1993 establece que **“Corresponde al Concejo Distrital, a iniciativa del alcalde mayor, crear, suprimir y fusionar secretarías y departamentos administrativos, establecimientos públicos, empresas industriales o comerciales y entes universitarios autónomos y asignarles sus funciones básicas. También le corresponde autorizar la constitución de sociedades de economía mixta. La constitución de entidades de carácter asociativo en los sectores de las telecomunicaciones y la ciencia y la tecnología se regirá por la Ley 37 de 1993, el Decreto 393 de 1991 y las demás disposiciones legales pertinentes.**

En ejercicio de la atribución conferida en el artículo 38, ordinal 6o., el alcalde mayor distribuirá los negocios y asuntos, según su naturaleza y afinidades, entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas, con el propósito de asegurar la vigencia de los principios de eficacia, economía y celeridad administrativas. Con tal fin podrá crear, suprimir, fusionar y reestructurar dependencias en las entidades de la administración central, sin generar con ello nuevas obligaciones presupuestales. Esta última atribución, en el caso de las entidades descentralizadas, la ejercerán sus respectivas juntas directivas.”

Concluye la administración que de conformidad con la normativa expuesta, el Concejo de Bogotá es competente para autorizar la creación de entidades del sector descentralizado, específicamente empresas industriales y comerciales del Estado, a iniciativa del Alcalde Mayor.

3.2 En cuanto a la **estructura organizacional del Distrito**, la administración cita el artículo 32 del Acuerdo 257 de 2006 configura el sistema de coordinación de la Administración del Distrito Capital, el cual se define como *“el conjunto de políticas, estrategias, instancias y mecanismos que permiten articular la gestión de los organismos y entidades distritales, de manera que se garantice la efectividad y materialización de los derechos humanos, individuales y colectivos, y el adecuado y oportuno suministro de los bienes y la prestación de los servicios a sus habitantes”*.

Por su parte, en el artículo 33 del mismo acuerdo, se especifica que las instancias del sistema de coordinación de la Administración Distrital son las siguientes:

- Consejo de Gobierno Distrital
- Consejo Distrital de Seguridad
- Consejos Superiores de la Administración Distrital
- Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo
- Comités Intersectoriales
- Consejos Consultivos
- Consejos Locales de Gobierno

Entre las instancias de coordinación, la Administración distrital destaca el Consejo de Gobierno Distrital y los comités sectoriales de desarrollo administrativo. El Consejo de Gobierno distrital



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

es “definido en el artículo 34 del Acuerdo 257 de 2006, como la máxima instancia de formulación de políticas, conformada por el Alcalde, los secretarios de despacho y los demás servidores públicos que convoque el Alcalde”.¹

En cuanto a los comités sectoriales de desarrollo administrativo, los autores del proyecto citan el artículo 37 del acuerdo 257 de 2006 que dispone que “en cada sector administrativo de coordinación funcionará un comité sectorial de desarrollo administrativo cuyo objeto será la articulación para la formulación de las políticas y estrategias del sector, así como el seguimiento a la ejecución de las políticas sectoriales y de desarrollo administrativo”.

El objeto de los sectores administrativos de coordinación –tal como se define mediante el artículo 36 del Acuerdo 257 de 2006- es “la coordinación y articulación de las grandes áreas especializadas de la gestión distrital, cuya instancia son los Comités Sectoriales de Desarrollo Administrativo”. En consecuencia están conformados por las secretarías y los departamentos administrativos, así como por las entidades del sector descentralizado adscritas o vinculadas a una Secretaría.

En el caso del sector de Desarrollo Administrativo de Movilidad, el artículo 45 del Acuerdo citado conforma el sector y establece que -artículos 104 y 107- : “El Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte”

“El Sector Movilidad está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad **cabeza del Sector** y las siguientes entidades:

a. Entidades Adscritas

- Establecimiento público: Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.
- Establecimiento público: Fondo de Educación y Seguridad Vial - FONDATT
- Unidad Administrativa Especial: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.

b. Entidades Vinculadas

- Sociedad pública: Empresa de Transporte del Tercer Milenio -Transmilenio S.A.
- Sociedad de Economía Mixta: Terminal de Transporte S.A.”

Concluye la administración, que a partir de las normas citadas corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector movilidad y autoridad de transporte del SITP, la coordinación de la “presentación de los actos administrativos que deban suscribirse relacionados con el sector, así como liderar todas las acciones necesarias para garantizar el

¹ Exposición de motivos del proyecto de acuerdo 236 de 2014, pag. 4



CONCEJO DE BOGOTA D.C

adecuado funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad, entre las cuales se encuentra el rediseño institucional del sector².

3.3 En lo relacionado con la propuesta de rediseño institucional de la gestión del SITP, algunas de las normas citadas –que analizaremos en las consideraciones de la ponencia- son:

- En el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 se establece que *“La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciaran o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:*

1. Que se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.

2. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo del Conpes mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución.

3. Que el Plan Integral de Transporte Masivo propuesto, sea coherente con el respectivo Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto en la Ley 9 de 1989, o normas que lo modifiquen o sustituyan.

4. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

5. Que esté formalmente constituida una autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros propuesto.

*6. Que el proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros este incluido en el Plan Nacional de Desarrollo”. **(Subrayado propio)***

- Por otra parte, la Administración señala que la iniciativa de creación de las empresas es coherente con el artículo 126 del Decreto 469 del 23 de Diciembre de 2003 “Por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial –POT” y con el artículo 164 del Decreto 190 de 2004 “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en

² Exposición de motivos del proyecto de acuerdo 236 de 2014, pag. 5



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003", en los que se determinan los componentes del sistema de movilidad, subsistema de transporte:

"Red de Transporte Masivo Metro.

- a. Red de corredores troncales de buses y sus rutas alimentadoras.
- b. Red de transporte público colectivo.
- c. Tren de cercanías.
- d. Transporte individual público y privado.
- e. Red de estacionamientos públicos en vía y fuera de vía de propiedad pública, privada o mixta.
- f. Terminales de pasajeros de transporte urbano e interurbano.
- g. Terminales de carga.
- h. Aeropuertos El Dorado y Guaymaral."

Para la Administración, "de esta manera "El subsistema está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas, sin embargo, este subsistema "se estructura alrededor de los modos de **transporte masivo: Metro, Transmilenio y Tren de cercanías**, dentro de un marco institucional regulado y controlado por la autoridad de tránsito" (subrayado y negrilla fuera de texto)."³

Señalan los autores del proyecto de Acuerdo que esta iniciativa desarrolla "(...) los dos (2) grandes referentes de acción institucional del Distrito en cuanto a su territorio: el Plan de Ordenamiento Territorial y su derivado, el Plan Maestro de Movilidad, que al respecto señala:

Artículo 3 Definiciones. Para los solos efectos del presente Decreto, se entenderán así los siguientes términos:

...

Transporte masivo: Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. En la periferia de la ciudad se deberá integrar con el tren de cercanías.

...

Artículo 59 Del Tren de Cercanías.

El Tren de Cercanías deberá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público, arribando hasta los complejos de integración modal periféricos. La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías.

Artículo 60 De la Red Férrea de Propiedad de La Nación.

A través de instancias de coordinación interinstitucional con La Nación y el Departamento, se concertará la modificación de los trazados de la red férrea para evitar los cruces a nivel con la red vial Distrital, con el fin de reubicar la red férrea

³ Exposición de motivos del proyecto de acuerdo 236 de 2014, pag. 13



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

a lo largo de la Avenida Longitudinal de Occidente para el servicio a los centros logísticos.

Artículo 61 Del Metro.

Cuando las condiciones de movilidad de la ciudad lo exijan, la administración distrital adoptará el Metro, y adelantará los estudios pertinentes de factibilidad como componente del Sistema de Transporte Público Integrado.

Artículo 62 De los proyectos en Ferrocarril, Tren de Cercanías y metro.

Adóptense de manera general los siguientes:

**Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para la utilización de la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías.*

**Estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para el ferrocarril de carga sobre el alineamiento de la avenida Longitudinal de Occidente.”*

4. CONSIDERACIONES DE LA PONENCIA

Para el análisis de esta iniciativa empezaré por señalar los elementos esenciales del proyecto 236 de 2014, para abordar posteriormente los siguientes aspectos:

- a. Una comparación de casos internacionales en relación con la gestión de sistemas de metro
- b. La conveniencia de la nueva estructura institucional propuesta para la gestión del SITP
- c. La autorización a las empresas filiales Buses de Bogotá S.A. y Metro de Bogotá S.A. para prestar directamente el servicio de transporte terrestre automotor o de transporte férreo.
- d. La asignación a los operadores de funciones relacionadas con el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura correspondiente a cada modo de transporte.

4.1 Aspectos esenciales de la reforma propuesta en el proyecto de Acuerdo 236 de 2014

- Se propone la transformación de la razón social de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. a la “Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A”, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio. Esta nueva empresa conservaría la misma composición accionaria de la Empresa Transmilenio S.A., y conservaría la propiedad de la marca comercial TRANSMILENIO®.
- Se autoriza al Alcalde Mayor de Bogotá D.C. para la constitución de las empresas filiales: Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A y la Empresa Buses de Bogotá EBB S.A., bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones, vinculadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, cabeza de sector.



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

Se especifica que la participación del Distrito en la “Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.” y en las empresas filiales debe siempre ser superior al 51%.

- La Dirección y Administración tanto de la “Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.” como de las Empresas filiales estará a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. La Junta Directiva de cada una de ellas estaría integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y seis (6) Miembros designados de conformidad con los estatutos. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serían definidos por los Estatutos de las Empresas.
- La “Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.” tendrá por objeto la planeación, gestión y organización del servicio público urbano regional de transporte de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo los modos de transporte terrestre automotor, férreo, y cualquier otro sistema alternativo de movilidad. Las funciones que se asignan a la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A., tendrán que ver principalmente con la gestión del SITP –establecer las condiciones de prestación del servicio por parte de los operadores, coordinar y mantener la infraestructura del sistema, gestionar los recursos de cofinanciación, adoptar políticas tarifarias y centralizar el recaudo, entre otras funciones-; si bien se asignan otras funciones relacionadas con la promoción de proyectos de renovación urbana y la gestión integral del suelo y los negocios inmobiliarios asociados a la infraestructura del SITP.
- La Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. tendrá por objeto la operación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, que podrá ser realizada directamente o a través de terceros, previa suscripción de los respectivos contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. Además de las funciones relacionadas con la operación del servicio público de transporte masivo terrestre automotor –celebrar contratos, proponer tecnologías de buses adecuadas a las exigencias ambientales, administrar, vigilar y controlar el parque automotor a su cargo, entre otras-, la Empresa Buses de Bogotá tendrá a su cargo el diseño, construcción y operación y mantenimiento de la infraestructura del servicio de transporte público masivo terrestre automotor.
- La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. tendrá por objeto construir, administrar y operar, directamente o a través de terceros, el sistema de transporte público masivo en modo férreo y de equipos de propulsión eléctrica en el Distrito Capital y su área de influencia.



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Corresponden a la Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. las funciones relacionadas con la operación del servicio público de transporte férreo de carácter masivo, directamente o a través de terceros, previa celebración de contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. Se le asigna igualmente, el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura pública y equipamiento para la operación del servicio público de transporte masivo en modo férreo.

4.2 Algunas conclusiones a partir de casos internacionales

Con el propósito de profundizar el análisis de la conveniencia del diseño institucional propuesto en el proyecto de Acuerdo 236 de 2014; se buscó información sobre algunos casos internacionales: las Líneas 1 y 2 del Metro de Lima en Perú, las líneas 4 y 6 del Metro de Sao Paulo en Brasil, la línea 1 del metro de Panamá, la línea 1 de Metro en Quito, Ecuador, Silverline del Metro de Washington, proyecto Eagle P3 de Denver, línea 12 del Metro de México, las líneas 3 y 6 del Metro de Santiago de Chile y la línea 1 del Metro de Medellín. La mayor parte de los datos provienen del documento “Mejores prácticas internacionales y lecciones aprendidas”⁴ complementados con otros obtenidos directamente de los sitios oficiales en internet -páginas web- de algunos de los casos analizados. Si bien algunas diferencias en los casos podrían afectar su comparabilidad –como podrían ser los sistemas de Washington o Denver- creo que el estudio ofrece conclusiones importantes para el análisis del caso bogotano.

A partir de la información obtenida se revisaron algunas variables centrales para analizar el proceso de implementación de un sistema de metro: la naturaleza de los entes que integran el sistema, la propiedad del sistema metro, el responsable de la construcción de infraestructura, y la forma de operación del servicio. Los datos se presentan en el siguiente cuadro comparativo:

⁴ EY (2014) “Mejores prácticas internacionales y lecciones aprendidas” sin más datos.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTA D.C

Comparación entre sistemas de metro Internacionales: Construcción, operación y propiedad.

PAÍS	SISTEMA DE METRO	PROPIETARIO		EMPRESA O ENTIDAD PROPIETARIA	OPERADOR			EMPRESA O ENTIDAD OPERADOR	CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUC.		EMPRESA/ENTIDAD QUE CONSTRUYE LA INFRAESTRUCTURA
		Públ.	Priv.		Públ.	Priv.	Cons/ón		Públ.	Priv.	
PERÚ	Lima Línea 1			AATE ⁵				Consorcio Gym ferovias S.A			Constructoras Odebrecht Perú; Graña y Montero
	Lima Línea 2			AATE				Consorcio Nuevo Metro de Lima			Consorcio Nuevo Metro de Lima
PANAMÁ	Panamá Línea 1			Secretaria del Metro de Panamá				Secretaria del Metro de Panamá			Consorcio línea 1
ECUADOR	Quito Línea 1			Municipio del Distrito Metropolitano de Quito				Empresa Metropolitana de Quito			Acciona Infraestructuras.
MÉXICO	México Línea 12			STC ⁶				STC			Consorcio integrado por: Ingenieros Civiles Asociados, S.A. De C.V. en asociación con Alstom Mexicana, S.A. De C.V., Y Carso Infraestructura Y Construcción, S.A.B. De C.V.
CHILE	Santiago Líneas 3 y 6			Metro S.A				Metro S.A			Cons. Ara Worleyparsons - Arcadis - Sener Ltda; Salini S.p.A. Agencia Salini Chile; Ferrovial Agroman Chile S.A; Cons. El-OSSA S.A; Cons. Corsan Corviam Copasa; Obrascon Huarte Lain S.A., Agencia en Chile (OHL), Con-Pax S.A
BRASIL	Sao Paulo Línea 4			Companhia do Metropolitano de São Paulo				Consorcio ViaQuatro			Consorcio Integrado por: Odebrecht, OAS, Queiroz Galvao y Alstom; y el consorcio conformado por

⁵ Autoridad Autónoma del sistema eléctrico de transporte Masivo de lima y Callao.

⁶ Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México



CONCEJO DE BOGOTA D.C

										Camargo Correa, Andrade Gutierrez y Siemens
	Sao Paulo Línea 6			Companhia do Metropolitano de São Paulo				Consortio Odebrecht Transport		Consortio Odebrecht Transport
COLOMBIA	Medellín Línea 1			Gobernación de Antioquia y alcaldía de Medellín.				ETMVA ⁷		Consortio Hispano-Alemán.
E.E.U.U	Washington SilverLine			WMATA ⁸				WMATA		Consortio Dulles Transit Partners; consorcio Capital Rail Constructors
	Denver Eagle P3			Departamento de Tránsito de Denver				Denver Transit Partners		Denver Transit Partners,

Fuente: Elaboración propia a partir de información del documento “Mejores prácticas internacionales y lecciones aprendidas” (EY, 2014)

⁷ Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada . Metro de Medellín Ltda

⁸ Autoridad Metropolitana de Transito del Área de Washington



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTA D.C

- **Propiedad de los sistemas de metro.**

En relación con la propiedad del sistema de metro existen dos posibilidades: puede ser de propiedad de la ciudad, municipalidad, organismo o autoridad que represente al Estado; o ser propiedad de una empresa privada. En la totalidad de los casos que estudia el informe, el sistema de metro es de propiedad pública; esto es, que pertenece bien sea a la ciudad mediante su figura más amplia (Distrito, Municipalidad, Estado federado), o a alguna entidad o empresa que represente al Estado (Secretarías, Empresas Industriales y comerciales del Estado, Departamentos o Autoridades). (EY, 2014)

- **Construcción de Infraestructura de los sistemas de metro.**

De acuerdo con el informe citado, la construcción de Infraestructura puede realizarse a través de construcción directa -“obra pública”- o mediante la participación de constructoras privadas que realicen las obras a cambio de un valor establecido. Mientras que en el primer caso, el riesgo es asumido por el Estado –que generalmente no construye directamente sino contrata a un privado- en el segundo, la categoría denominada “privada” corresponde al modelo contractual conocido como Asociaciones público-privadas, en la que existe una mejor distribución de los riesgos a favor del sector público (EY, 2014). Como en todos los casos que implican la posibilidad de utilizar APP’s es necesario establecer mecanismos que permitan establecer un comparativo público/privado; además de procesos transparentes que aseguren la selección de una firma idónea y capacitada, a un precio conveniente para el Estado:

“...las condiciones legales, socioeconómicas, políticas, etc., de cada país, son fundamentales a la hora de definir el modelo contractual que mejor se ajuste a la ciudad (Obra Pública o APP). Sin embargo, el modelo específico de contratación debe suponer recorrer una etapa previa de evaluación de diferentes variables que permitan definir la conveniencia de aplicar un modelo de obra pública o un modelo de APP.” (EY, 2014, pág. 10)

Así, en siete (7) de los once (11) casos analizados, la infraestructura se construyó por la modalidad de obra pública: Lima Línea 1, Panamá Línea 1, Quito Línea 1, México Línea 12, Santiago líneas 3 y 6, Medellín Línea 1 y Washington SilverLine.

De otra parte, los siguientes cuatro (4) casos se ubican en la categoría de construcción de infraestructura privada, donde la empresa o consorcio asume todos los riesgos: Lima Línea 2, Sao Paulo líneas 4 y 6, y Denver Eagle P3.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTA D.C

- **Operación de los sistemas de Metro.**

En cuanto a la operación de los sistemas de metro, el informe señala que con frecuencia se presentan complicaciones debido a la ausencia de articulación, bien sea entre las tecnologías anteriores y las nuevas, en caso de expandir el sistema de metro; o entre la planificación de la construcción de la infraestructura y la operación del servicio. Señala al respecto que “ *Se tiene como lección aprendida que la integración entre las nuevas y las viejas tecnologías es de vital importancia a la hora de poner en operación un sistema de Metro*” (EY, 2014, pág. 46)

Un mecanismo que se ha intentado para enfrentar estos problemas, es lo que se conoce como “concesión integral”, que consiste en que el concesionario debe ocuparse tanto del diseño y la construcción, como de la operación y mantenimiento del sistema. Esta situación se presenta en dos de los cuatro casos donde los sistemas de metro son operados mediante la figura de concesión; así, en la línea 2 de Metro de Lima y la línea 6 de Sao Paulo se otorgaron concesiones con el mismo concesionario en las etapas de construcción y operación del sistema. Por su parte, los sistemas de Sao Paulo Línea 4 y Lima línea 1 entregan la operación en concesión, sin ser los concesionarios operadores los mismos que realizaron la construcción de la infraestructura.

Por otro lado, seis (6) de los once casos analizados, cuentan con operadores públicos que se materializan en empresas u autoridades encargadas de la operación de los sistemas de metro. Tales casos son: Panamá Línea 1, cuyo operador es la Secretaria del Metro de Panamá; Quito línea 1, operado por la Empresa Metropolitana de Quito; México Línea 12, operado por el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México; Santiago líneas 3 y 6, operados por Metro S.A; Medellín Línea 1, operado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda; y Washington SilverLine, operado por la Autoridad Metropolitana de Transito del Área de Washington.

El único caso restante corresponde al proyecto Denver Eagle P3, cuya operación es privada ya que “*el concesionario está en la obligación de proveer y mantener los trenes que se usarán en cada uno de los tres corredores que construirán*” (EY, 2014, pág. 77)

- **La autoridad gestora de los Sistemas de Metro.**

En relación con la institucionalidad desarrollada para la gestión y coordinación de los sistemas de metro, el informe señala que en todos los casos analizados existe un ente rector que regula la actividad y funcionamiento de los sistemas de metro. En algunos de los casos, se indica que algunas de ellas no han sido creadas exclusivamente para la administración de sus sistemas de metros sino que les ha sido atribuida tal función. Tal es el caso de Denver con su sistema Eagle P3, donde la autoridad en la materia es el Departamento de tránsito de Denver, el cual regula las actividades de movilidad generales, como los servicios de bus o *ligh rail* –tren ligero-. (RTD, 2014).



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Esta situación se presenta igualmente en el caso del sistema Washington SilverLine, cuyo ente gestor en la materia es la Autoridad Metropolitana de Transito del Área de Washington; con el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, que regula todas las actividades de movilidad, de las que hace parte el sistema Metro; y con la Línea 1 de Quito, administrada por la Empresa Metropolitana de movilidad y obras públicas.

Por el contrario, en los siguientes casos existen Autoridades exclusivamente dedicadas a la regulación, coordinación y administración de los sistemas de Metro analizados:

Sistema de Metro	Autoridad reguladora
Lima Líneas 1 y 2	Autoridad Autónoma del sistema eléctrico de transporte Masivo de lima y Callao.
Panamá Línea 1	Secretaria del Metro de Panamá
Santiago Líneas 3 y 6	Metro S.A
Sao Paulo líneas 4 y 6	Companhia do Metropolitano de São Paulo
Medellín línea 1	Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda

Fuente: Elaboración propia a partir de información del documento “Mejores prácticas internacionales y lecciones aprendidas” (EY, 2014)

Conviene recordar en el mismo sentido que en la exposición de motivos del proyecto 236 de 2014, la Administración señala que “(...) En el ámbito de la coordinación e integración con otros modos de transporte, según la experiencia internacional de los sistemas de metro analizados, la mitad cuentan con un ente público como autoridad del transporte que coordina la prestación del servicio en todos los modos (programación, fijación de tarifas, etc.) y la financiación para cada uno con las distintas Administraciones territoriales implicadas (Madrid, París y Londres). La otra mitad no dispone de este ente (Santiago de Chile, Sao Paulo y Méjico) Los responsables de los seis sistemas coinciden en señalar como fortaleza la existencia de este ente público y, como debilidad, su ausencia”⁹

4.3 El nuevo esquema institucional para la gestión del SITP

Para discutir la propuesta de rediseño institucional es necesario recurrir a los fundamentos legales, de política pública y la experiencia internacional en la materia. En primer lugar, la ley 310 de 1996 establece que “la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciaran o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público

⁹ Proyecto 236 de 2014, página 7



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.

5. Que este formalmente constituida una autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros propuesto". (artículo 2)

En segundo lugar, el acuerdo 498 de 2012 "por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 Bogotá Humana", establece en su artículo 28 Programa de movilidad Humana, parágrafo 2 que: "el Alcalde presentará al Concejo de Bogotá en un término no mayor a 6 meses un proyecto de acuerdo para definir y poner en funcionamiento el modelo de gestión y administración del SITP del que hace parte el modo férreo (...)"

Finalmente, como reseñamos antes, la experiencia internacional muestra que es frecuente que un ente gestor se ocupe no solamente de la gestión del sistema de Metro, sino igualmente de la gestión integrada de todas las actividades de movilidad. Esto permite la integración y coordinación entre diferentes modos de transporte y facilita las tareas de planeación, recaudo, control y seguimiento de los procesos, en beneficio del servicio prestado a los ciudadanos.

La propuesta de la administración implica la transformación de la razón social de Transmilenio S.A. a un nuevo ente que asumiría la gestión del sistema. Esta propuesta tiene una ventaja organizativa consistente en la separación de funciones de regulación, gestión y operación que estarían a cargo de entes diferentes. Sin embargo, podría tener dos inconvenientes:

- La transformación de la razón social a la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A" podría afectar las posibilidades de aprovechamiento de la marca Transmilenio, que tiene reconocimiento entre los ciudadanos; que identifican tanto al sistema como a la empresa.
- De acuerdo con el Decreto 1421 de 1993 (artículos 12, 13 y 55), el concejo puede "crear, suprimir y fusionar establecimientos públicos y empresas industriales y comerciales y autorizar la constitución de sociedades de economía mixta y la participación del Distrito en otras entidades de carácter asociativo, de acuerdo con las normas que definen sus características". En sentido estricto, no permite a esta Corporación transformar la razón social como se pretende en el proyecto de acuerdo.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTA D.C

En consecuencia, me permito proponer algunas modificaciones al proyecto, que mantendrían el propósito del rediseño institucional, al tiempo que permitiría aprovechar las estructuras existentes y actuar de conformidad con las competencias del Concejo en la materia:

- Modificar el Acuerdo 04 de 1999 en el sentido de ampliar el objeto social y las funciones de Transmilenio S.A. para que asuma las funciones de Ente Gestor; es decir que realice la planeación, gestión y organización del servicio público urbano regional de transporte de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo los modos de transporte terrestre automotor, férreo, y cualquier otro sistema alternativo de movilidad. De esta manera, se aprovecharía la experiencia que tiene la empresa Transmilenio S.A. en la gestión del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros. En otras palabras, continuaría con funciones de gestión del sistema –asignadas por el acuerdo 4 de 1999– complementadas por las nuevas que se asignarían en este proyecto de acuerdo; pero se le retirarían las funciones de operación del servicio que estarían en cabeza de las dos filiales que se crearían tal como se propone en el proyecto original.
- Limitar algunas de las funciones asignadas tanto a la Empresa Gestora como a las filiales en el articulado original del proyecto de acuerdo, en relación con la construcción de infraestructura, operación directa del servicio y gestión integral del suelo como se discute a continuación.

4.4 La modificación del actual modelo de construcción de infraestructura

La Administración Distrital propone que la Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. y la Empresa Metro de Bogotá tengan a su cargo el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura del servicio de transporte público masivo terrestre automotor y ferroviario, respectivamente.

Esta propuesta supone una modificación del modelo que funciona actualmente, que asigna al IDU la *“ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público construido en Bogotá, contemplados dentro del Plan de ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas y los planes y programas sectoriales, así como de las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de la valorización”*¹⁰; lo que incluiría la responsabilidad integral por la infraestructura tanto del servicio de transporte público masivo terrestre automotor como del ferroviario.

¹⁰ Instituto de Desarrollo Urbano –IDU- “Informe de Gestión Resultados 2012)
<file:///C:/Users/user20130405/Downloads/INFORME%20DE%20GESTION%20Y%20RESULTADOS%20202012%20.pdf> consultado el 30 de agosto de 2014



Í EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ





CONCEJO DE BOGOTA D.C

Más específicamente, el Artículo 15 del Decreto 831 de 1999 establece que corresponde al IDU la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura específica y exclusiva que se utilizará en el sistema Transmilenio tal como aparece definida en el artículo 13 del decreto mencionado¹¹; mientras que a la empresa TRANSMILENIO S.A., se le asigna la administración de la infraestructura del sistema:

Artículo 16. Administración de la Infraestructura del Sistema Transmilenio. *Corresponde a TRANSMILENIO S.A., la administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio, para lo cual determinará, en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del Sistema, puedan llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo. A este efecto, se determinarán las condiciones sobre el uso los bienes, servicios o actividades del Sistema, de los cuales se puedan derivar beneficios económicos que contribuyan a la sostenibilidad del Sistema y a la conservación y mejoramiento del espacio público” (Decreto 831 de 1999).*

En la actualidad los recursos de cofinanciación de la Nación para la construcción de infraestructura del transporte masivo se vienen entregando por parte de TRANSMILENIO S.A. al Instituto de Desarrollo Urbano, a través de convenios interadministrativos. Este esquema, si bien tiene unas bondades, ha generado en la práctica un aumento en los tiempos de respuesta a las necesidades del sistema de transporte, en tanto se requiere llevar a cabo un número alto de procesos de coordinación y ejecución. En suma, se ha pagado un alto costo por la ineffectividad de los mecanismos de coordinación interinstitucional entre el IDU y Transmilenio como se observa en las diferentes modificaciones al convenio 20 de 2001.

- **La construcción de infraestructura en el sistema Metro**

El análisis de casos internacionales –tanto en la exposición de motivos del proyecto de acuerdo como la que proponemos en esta ponencia- evidencia que es frecuente que a los operadores del sistema se les asigne igualmente la función del diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura, sea a través de obra pública o de mecanismos contractuales tipo APP.

En el caso de Bogotá, considero que esta decisión podría ser acertada por las siguientes razones:

- Eliminación de los costos de transacción asociados a la coordinación con otras entidades – en este caso, el IDU-
- Mayor experticia asociada al conocimiento de la operación que se aplicaría al diseño y construcción de la infraestructura

¹¹ **Artículo 13º.- Infraestructura y otros Componentes del Sistema Transmilenio.** De conformidad con la Ley 86 de 1989 y el Acuerdo 6 de 1998 del Concejo de Bogotá, forman parte del Sistema Transmilenio el conjunto de predios, infraestructura vial, corredores troncales especializados, carriles de uso exclusivo del sistema, equipos, señales, paraderos, estaciones, puentes, plazoletas de acceso peatonal especial y demás bienes utilizados para la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTA D.C

- El conocimiento desarrollado en los estudios sobre la adopción del sistema Metro realizados por consultores y equipos de trabajo en el sector Movilidad puede trasladarse a la estructura del operador –Metro de Bogotá S.A.-.
- El diseño previsto en el proyecto de Acuerdo debería permitir una coordinación vertical eficiente entre el ente gestor y el operador que faciliten la integración del sistema metro con el modo terrestre automotor. En este caso, la eficacia del proceso dependerá de la capacidad institucional del regulador –la secretaría de movilidad- y del ente gestor para garantizar un adecuado cumplimiento de los contratos.
- Menores tiempos de respuesta ante problemas con la infraestructura que se traducen en mejor servicio, disminución de costos de operación, aumento de la velocidad y mayor eficiencia.

Sobre la realización de los procesos de infraestructura, será necesario, como se mencionó antes a partir de la experiencia internacional, el respeto de los mecanismos –y metodologías- que permitan establecer comparativos público/privado; además de procesos transparentes que aseguren la selección de una firma idónea y capacitada, a un precio conveniente para el Estado.

- **La construcción de infraestructura para el servicio de transporte público masivo terrestre automotor**

La atribución de competencias en materia de infraestructura nos lleva a conclusiones distintas en relación con la Empresa Buses de Bogotá S.A.; así, si bien los argumentos relacionados con la experticia, los menores tiempos de respuesta, la disminución de costos de operación y transacción podrían ser igualmente válidos que en el caso del sistema Metro, la extensión de la infraestructura asociada al servicio de transporte público masivo terrestre automotor obligan a otorgar una atribución más limitada que en el caso anterior.

En esta alternativa “maximalista” aproximadamente el 19% de las vías –entre ellas la mayoría de las que conforman la malla arterial principal y la malla arterial complementaria- de la ciudad están dentro del área de competencia de la empresa operadora y por tanto, tendría la obligación de diseñarlas, construirlas y mantenerlas. Considero que esta alternativa tendría varios inconvenientes:

- Esta propuesta implica un recorte significativo de las funciones del IDU en materia de movilidad. La entidad quedaría limitada fundamentalmente al desarrollo de infraestructura en el sistema de espacio público.
- Se produciría una sobrecarga operativa y financiera sobre la estructura institucional de la Empresa Gestora y particularmente de la operadora del servicio de transporte terrestre



Í EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ





CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

automotor –Buses de Bogotá S.A.-, que tendría que asumir prácticamente todo el desarrollo de infraestructura vial en la ciudad. Así, en lugar de agilizar los procesos, seguramente estaríamos abocados a una nueva parálisis institucional en la infraestructura vial.

Mientras el sistema Metro entra en funcionamiento, el corazón del sistema integrado de transporte en Bogotá es Transmilenio; por tanto considero que la función asignada en el proyecto de acuerdo debe limitarse para permitir que la empresa Buses de Bogotá únicamente tenga a cargo el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura del servicio de transporte público masivo terrestre automotor asociado a las troncales (BRT) del sistema. En mi opinión, esta limitación tendría mayor impacto sobre la calidad y eficiencia del servicio –en relación por ejemplo, con el número de pasajeros que utilizan el sistema a diario-; además de que se aprovecharía la experticia acumulada en la coordinación de la infraestructura del sistema Transmilenio, sin las desventajas institucionales asociadas a la sobrecarga de funciones.

- **La asignación de labores anexas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura**

Además de las labores relacionadas con la construcción de infraestructura, en el artículo 7 del proyecto de acuerdo 236 se asignan a la empresa gestora competencias en materia de renovación urbana, gestión integral del suelo y realización de negocios inmobiliarios asociados a la infraestructura del sistema integrado de transporte¹².

La atribución de estas competencias permitiría un mejor aprovechamiento desde el punto de vista urbanístico y económico de zonas aledañas a la infraestructura del sistema que por debilidades en la coordinación interinstitucional son frecuentemente desaprovechadas. Sin embargo, en relación con la gestión integral del suelo, la propuesta inicial asigna a la empresa gestora unas funciones que por ahora desarrollan la Secretaría Distrital de Planeación, la empresa de renovación urbana o el instituto de desarrollo urbano, situación que creo inconveniente.

Sugiero en cambio que la empresa gestora del sistema integrado de transporte tenga a cargo la coordinación de estas entidades a partir del conocimiento que pueda desarrollar sobre la planeación y gestión del sistema.

¹² *“Promover proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema Integrado de Transporte Público, bajo la perspectiva de desarrollo orientado al transporte sustentable, en coordinación con las demás entidades competentes.”*

Realizar la gestión integral del suelo urbano y los negocios inmobiliarios asociados a la infraestructura requerida para la operación y mantenimiento de los diferentes modos del SITP, en coordinación con las demás entidades competentes”



CONCEJO DE BOGOTA D.C

4.4. La prestación directa del servicio de transporte terrestre automotor o ferroviario por parte de los operadores

El marco normativo vigente establece que TRANSMILENIO S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas (artículo 3 del Acuerdo 04 de 1999). Esta decisión limita las posibilidades de acción del Estado y facilita la captura del servicio por parte de los operadores privados. El proyecto 236 de 2014 permite, en sentido contrario, que el Estado no solamente pueda ser constructor –como se discutió antes- sino igualmente operador de los sistemas de transporte. De esta manera, es posible introducir criterios de rentabilidad social y no solamente de rentabilidad económica como en la operación netamente a cargo de los particulares.

Ahora bien, no parece deseable pasar de un sistema operado exclusivamente por privados a uno en el que el Estado tenga la responsabilidad plena por la operación, como lo demuestran experiencias recientes en la Ciudad. Considero, en consecuencia, adecuado limitar la posibilidad de que el Estado pueda operar directamente a las situaciones en que sea necesario por razones del servicio.

De esta manera, se mantiene la posibilidad de operar a través de privados, al tiempo que se elimina la prohibición de operar directamente, en los casos en que, por razones del servicio, sea más adecuado para la prestación del servicio de transporte en la ciudad. Esta alternativa tiene algunas ventajas para el Estado, como la posibilidad de tener una mejor posición negociadora frente a los privados respecto de las condiciones de prestación del servicio, suplir con prestación directa el servicio cuando por razones económicas no sea atractivo el negocio para un privado, cubrir deficiencias en el servicio o hacer frente a problemas relacionados con huelgas, entre otras posibilidades. Finalmente, en los casos en que por razones contractuales la propiedad de los vehículos revierta a TRANSMILENIO S.A., una vez finalizadas las concesiones de operación, sería conveniente que la empresa pública tenga la posibilidad legal de utilizarlos para el cumplimiento de su objeto social. Esta opción sería más eficiente socialmente que su venta a terceros.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

4.5 Modificaciones propuestas al articulado

A partir del análisis del proyecto de Acuerdo en estudio propongo realizar las siguientes modificaciones al articulado:

Título original: "POR EL CUAL SE TRANSFORMA LA EMPRESA TRANSMILENIO S.A. EN LA EMPRESA GESTORA DEL TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA S.A., SE CREAN SUS FILIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	Propuesta de nuevo título: "POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 4 DE 1999 PARA AMPLIAR EL OBJETO SOCIAL Y LAS FUNCIONES DE TRANSMILENIO S.A., SE CREAN SUS FILIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	Modificación del título del proyecto de Acuerdo.
Articulado original del Acuerdo 236 de 2014	Propuesta de nuevo articulado para el Acuerdo 236 de 2014	Observaciones
<p>Artículo 1.- Objeto del presente Acuerdo. Transformar a la Empresa Transmilenio S.A. en la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A., y crear filiales para la operación del transporte público</p>	<p>Artículo 1.- Objeto del presente Acuerdo. Modificar el acuerdo No. 04 de 1999, en el sentido de ampliar el objeto social y las funciones de TRANSMILENIO S.A., y permitir la creación de filiales para la operación del transporte público automotor y férreo.</p>	<p>Modificación del objeto del acuerdo. En concordancia con las competencias legales del Concejo se modifica el acuerdo 04 de 1999 para ampliar el objeto social y las funciones de Transmilenio S. A.</p>
<p>Artículo 2.- Definiciones. Para la aplicación del presente Acuerdo se deberán tener en cuenta las siguientes definiciones básicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ente Gestor. Entidad encargada de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación de los diferentes modos de transporte público en el Distrito Capital y su área de influencia, así como de ejercer la titularidad del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá "SITP". 2. Empresa Operadora: Empresa que opera, administra, 	<p>Artículo 2.- Definiciones. Para la aplicación del presente Acuerdo se deberán tener en cuenta las siguientes definiciones básicas:</p> <p>Ente Gestor. Entidad encargada de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación las diferentes alternativas de transporte de los modos de transporte público terrestre automotor, de pasajeros colectivo y masivo, así como de transporte público férreo y por cable en el Distrito Capital y su área de influencia, definida por el Ministerio de Transporte como autoridad competente. Ejerce igualmente la titularidad del Sistema Integrado de</p>	<p>Se aclara que el Ministerio de Transporte es la autoridad competente para definir el área de influencia del ente gestor.</p> <p>De igual forma, en la definición de ente gestor se introducen aclaraciones para hacer compatible el concepto de modo de transporte con el establecido por la ley 1682 de 2013, con los modos competencia del distrito.</p> <p>Se precisa igualmente la</p>

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad de los equipos, de acuerdo con el respectivo modo de transporte.</p> <p>3. Modo de transporte ferroviario. Aquel modo que incluye el servicio público de transporte en metro, tranvía, tren de cercanías, cable, modos alternativos de movilidad y cualquier otro medio de propulsión eléctrica, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. Se entiende también como modo férreo.</p> <p>4. Modo de transporte terrestre automotor. Aquel modo que incluye el servicio público de transporte en vehículos automotores: Buses y BRT (Por sus siglas Bus Rapid Transit).</p>	<p>Transporte Público de Bogotá "SITP".</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Empresa Operadora: Empresa que opera, administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad de los equipos, de acuerdo con el respectivo modo de transporte. 2. Modo de transporte ferroviario. Aquel modo que incluye el servicio público de transporte en metro, tranvía, tren de cercanías, trenes ligeros y en general los modos alternativos guiados de movilidad. 3. Modo de transporte terrestre automotor. Aquel modo que incluye el servicio público de transporte en vehículos automotores: Buses y BRT (Por sus siglas Bus Rapid Transit). 	<p>definición de modo de transporte ferroviario para incluir trenes ligeros y los modos alternativos guiados de movilidad.</p>
<p>Artículo 3.- Nombre y Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor para participar, conjuntamente con entidades públicas de cualquier orden, en la transformación de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. a la empresa "Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A." y para constituir las siguientes empresas filiales: Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A y la Empresa Buses de Bogotá EBB S.A., bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones, vinculadas a la Secretaría Distrital de</p>	<p>Artículo 3.- Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor para participar, conjuntamente con entidades públicas de cualquier orden, en la constitución de las siguientes empresas filiales: Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A y la Empresa Buses de Bogotá EBB S.A., bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones, vinculadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, cabeza de sector.</p> <p>Parágrafo. La participación del Distrito en las filiales a crear siempre deberá ser superior al 51%</p>	<p>Puesto que no se creará la "Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.", solamente se autoriza al Alcalde para la constitución de las filiales de Transmilenio S.A.</p>

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>Movilidad, cabeza de sector.</p> <p>Parágrafo. La participación del Distrito en la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. y en las filiales a crear siempre deberá ser superior al 51%.</p>		
<p>Artículo 4.- Transformación de la Razón Social. La Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. transformará su razón social a la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A y tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.</p>		<p>Se elimina del articulado, por cuanto no se hará ninguna transformación de la razón social</p>
<p>Artículo 5.- Transformación del objeto. El Objeto de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. será la planeación, gestión y organización del servicio público urbano regional de transporte de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo los modos de transporte terrestre automotor, férreo, y cualquier otro sistema alternativo de movilidad, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.</p> <p>Parágrafo. La Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A., conserva la misma composición accionaria de la Empresa TransMilenio S.A.</p>	<p>Artículo 4.- Modificación del objeto. El Objeto de la Empresa TRANSMILENIO S.A., será la planeación, gestión y organización del servicio público urbano regional de transporte de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo los modos de transporte terrestre automotor y transporte ferroviario, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.</p>	<p>Se modifica el objeto social de la empresa TRANSMILENIO S.A. para que sea la empresa gestora del sistema integrado de transporte en el Distrito Capital y su área de influencia.</p>
<p>Artículo 6.- Mantenimiento de la Marca. La marca comercial TRANSMILENIO ® será de propiedad de la Empresa Gestora del Transporte</p>		<p>Se elimina del articulado por cuanto la marca TRANSMILENIO ® se mantiene en cabeza de la</p>

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>Integrado de Bogotá S.A.</p> <p>Artículo 7. – Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. - Funciones: Son funciones de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actuar como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público “SITP”, señalando las condiciones particulares que deban seguir los operadores, sean estos públicos o privados. 2. Realizar la planificación del servicio de transporte público, para atender las necesidades de los usuarios, así como la efectiva integración de todos los modos de transporte, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. 3. Planear, gestionar y organizar la infraestructura de los corredores del SITP y su integración, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. 4. Gestionar y mantener la infraestructura a su cargo, dentro del subsistema de transporte asociada al sistemas integrado de transporte público S.I.T.P., en la forma como este dispuesto en el Plan Maestro de Movilidad. El mantenimiento de la infraestructura podrá 	<p>Artículo 5. –Funciones: Son funciones de TRANSMILENIO S.A.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actuar como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público “SITP”, señalando las condiciones particulares que deban seguir los operadores, sean estos públicos o privados. 2. Realizar la planificación del servicio de transporte público en los modos masivo, por cable y férreo, para atender las necesidades de los usuarios, así como la efectiva integración de todos los modos de transporte, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. 3. Planear, gestionar y organizar la infraestructura de los corredores del SITP y su integración, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. 4. Coordinar el uso de la infraestructura a su cargo de los corredores del SITP, garantizando la óptima prestación del servicio de transporte público. 5. Promover proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema Integrado de Transporte Público, bajo la perspectiva de desarrollo orientado al transporte sustentable, en coordinación con las demás entidades 	<p>empresa Transmilenio S. A.</p> <p>Se modifica el numeral 4 para asignar a Transmilenio la función de coordinar el uso de la infraestructura de los corredores del SITP</p> <p>Se elimina el numeral 4, por considerar que la labor de la gestión y mantenimiento de la infraestructura debe estar a cargo de las filiales.</p> <p>Se sustituye el término “realizar” en el numeral 7 de la versión original del proyecto, por los términos “promover y coordinar”</p> <p>Se elimina el término “determinar” del numeral 15 –de acuerdo con el articulado original-.</p>
--	--	---



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>realizarse directamente o a través de terceros.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Coordinar el uso de la infraestructura a su cargo, garantizando la óptima prestación del servicio de transporte público.. 6. Promover proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema Integrado de Transporte Público, bajo la perspectiva de desarrollo orientado al transporte sustentable, en coordinación con las demás entidades competentes. 7. Realizar la gestión integral del suelo urbano y los negocios inmobiliarios asociados a la infraestructura requerida para la operación y mantenimiento de los diferentes modos del SITP, en coordinación con las demás entidades competentes. 8. Gestionar, en coordinación con la Secretaría Distrital de Hacienda y las demás entidades del Distrito los recursos de cofinanciación de la nación para los proyectos del SITP. 9. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente. 	<p>competentes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Promover y coordinar la gestión integral del suelo urbano y los negocios inmobiliarios asociados a la infraestructura requerida para la operación y mantenimiento de los diferentes modos del SITP, con las demás entidades competentes. 7. Gestionar, en coordinación con la Secretaría Distrital de Hacienda y las demás entidades del Distrito los recursos de cofinanciación de la nación para los proyectos del SITP. 8. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente. 9. Evaluar la conveniencia de la incorporación de las tecnologías de cobro, recaudo y distribución de ingresos en el marco del SITP, de acuerdo con la política de integración que se emita al respecto e indicar la forma de recaudo que deben adoptar las empresas. 10. Centralizar las labores de gestión de recaudo y establecer las condiciones para su operación. 11. Establecer y definir las condiciones del sistema de control biométrico que debe emplearse para el sistema unificado de recaudo, el cual en 	
---	--	--



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<ol style="list-style-type: none"> 10. Evaluar la conveniencia de la incorporación de las tecnologías de cobro, recaudo y distribución de ingresos en el marco del SITP, de acuerdo con la política de integración que se emita al respecto e indicar la forma de recaudo que deben adoptar las empresas. 11. Centralizar las labores de gestión de recaudo y establecer las condiciones para su operación. 12. Celebrar los contratos para la operación del servicio de transporte, en sus diferentes modos, y garantizar su correcta ejecución, terminación y liquidación, bajo los lineamientos de política que indique la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector. 13. Establecer los estándares de calidad del SITP, mediante Normas Técnicas Distritales NTD-SITP en coordinación con la Secretaria Distrital de Movilidad. 14. Fortalecer la gestión de riesgos y la seguridad operacional del Sistema Integrado de Transporte SITP. 15. Determinar y verificar el cumplimiento de los indicadores de servicio fijados por la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector. 	<p>todo caso, debe permitir la confrontar la identidad con la Registraduría Nacional del Estado Civil</p> <ol style="list-style-type: none"> 12. Celebrar los contratos para la operación del servicio de transporte en los diferentes modos de su competencia, y garantizar su correcta ejecución, terminación y liquidación, bajo los lineamientos de política que indique la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector. 13. Establecer los estándares de calidad del SITP, mediante Normas Técnicas Distritales NTD-SITP en coordinación con la Secretaria Distrital de Movilidad. 14. Fortalecer la gestión de riesgos y la seguridad operacional del Sistema Integrado de Transporte SITP. 15. Determinar y verificar el cumplimiento de los indicadores de servicio fijados por la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector. 16. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia. 17. Administrar los intercambiadores modales del SITP. 18. Participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte en sus diferentes modos en el Distrito Capital y su área de influencia. 19. Darse su propio reglamento, y 	
---	--	--



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>16. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia.</p> <p>17. Administrar los intercambiadores modales del SITP.</p> <p>18. Participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte en sus diferentes modos en el Distrito Capital y su área de influencia.</p> <p>19. Darse su propio reglamento, y</p> <p>20. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.</p>	<p>20. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.</p>	
<p>ARTÍCULO 8.- Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. - Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.</p> <p>Parágrafo Primero.- El patrimonio actual de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. será parte íntegra de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A.</p>		<p>Se elimina del articulado por cuanto no se creará la empresa gestora del transporte integrado de Bogotá S.A.</p>
<p>ARTÍCULO 9.- Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. - Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su</p>		<p>Se elimina del articulado por cuanto no se creará la empresa gestora del transporte integrado de Bogotá S.A.</p>



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>período y funciones serán los que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y seis (6) Miembros designados de conformidad con los estatutos.</p>		
<p>ARTÍCULO 10.- Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. - Duración. La Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A., ajustará sus estatutos a una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa.</p>		<p>Se elimina del articulado por cuanto no se creará la empresa gestora del transporte integrado de Bogotá S.A.</p>
<p>ARTÍCULO 11.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. - Objeto: La Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. tendrá por objeto la operación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.</p> <p>Parágrafo.- La Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. será una filial de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá - S.I.T.P. S.A., en los términos que establece el Código de Comercio, bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones.</p>	<p>ARTÍCULO 6.-Empresa Buses de Bogotá - EBB- Objeto: La Empresa Buses de Bogotá –EBB S.A.- tendrá por objeto la operación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros a través de vehículos automotores, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos, así como diseñar, construir y mantener la infraestructura del servicio de transporte público masivo de pasajeros asociado a las troncales (BRT) del sistema.</p> <p>Parágrafo.- La Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. será una filial de la Empresa TRANSMILENIO S.A., en los términos que establece el Código de Comercio, bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones</p>	<p>Se incorpora al objeto de la Empresa Buses de Bogotá el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura asociada a las troncales –servicio BRT- del sistema</p> <p>Se aclara igualmente en el parágrafo que la empresa EBB será una filial de TRANSMILENIO S.A.</p>
<p>ARTÍCULO 12.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a la Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. ejercer las siguientes funciones:</p>	<p>ARTÍCULO 7.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. –Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a la Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. ejercer las siguientes funciones:</p>	<p>Se modifica el numeral 1 para indicar que la EBB podrá prestar directamente el servicio público de transporte automotor en los casos en que existan</p>

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<ol style="list-style-type: none"> 1. Prestar el servicio público de transporte automotor en el Distrito Capital, directamente o a través de terceros, previa suscripción de los respectivos contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. 2. Celebrar los contratos necesarios para la operación del servicio público de transporte masivo terrestre automotor. 3. Proponer a la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá - S.I.T.P. S.A., o con quien haga sus veces, la incorporación de tecnologías de buses con exigencias ambientales de tecnología sostenible en el transporte de pasajero, cobro, recaudo y distribución de ingresos, en el marco del SITP, de acuerdo con la política de integración que se emitan al respecto. 4. Poner en marcha el servicio de transporte terrestre automotor, bajo los lineamientos de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá y cumplir con los niveles generales de servicio que fije la autoridad de transporte, de acuerdo con las regulaciones que se expidan sobre el particular, y las especiales que consten en los contratos que celebre con el ente gestor del SITP. 5. Administrar, vigilar y controlar el parque automotor de buses a 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de vehículos automotores en el Distrito Capital, a través de terceros, previa suscripción de los respectivos contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. Lo anterior sin perjuicio de que la empresa pueda operar directamente en los casos en que se encuentre plenamente justificado, por razones del servicio. 2. Celebrar los contratos necesarios para la operación del servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de vehículos automotores. 3. Proponer a TRANSMILENIO S.A., , la incorporación de tecnologías de buses con exigencias ambientales de tecnología sostenible en el transporte de pasajero, cobro, recaudo y distribución de ingresos, en el marco del SITP, de acuerdo con la política de integración que se emitan al respecto. 4. Poner en marcha el servicio de transporte masivo de pasajeros en vehículos automotores, bajo los lineamientos de TRANSMILENIO S.A. y cumplir con los niveles generales de servicio que fije la autoridad de transporte, de acuerdo con las regulaciones que se expidan sobre el particular, y las especiales que consten en los 	<p>justificaciones por razones del servicio</p> <p>Se modifica el numeral 6 para establecer que la EBB podrá diseñar, construir, operar y mantener la infraestructura del servicio de transporte público masivo terrestre automotor asociado a las troncales (BRT) del sistema.</p>
---	--	---



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>su cargo, siguiendo las directrices del ente gestor para la integración con los modos restantes del S.I.T.P.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Diseñar, construir, operar y mantener la infraestructura del servicio de transporte público masivo terrestre automotor. 7. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia. 8. Proponer proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema a su cargo. 9. Orientar su operación al uso de equipos y componentes de bajo impacto ambiental incorporando el uso de las tecnologías apropiadas para tal fin. 10. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias, de conformidad con las instrucciones dadas por la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras entidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades, y 11. Las demás que le sean asignadas por las normas 	<p>contratos que celebre con el ente gestor del SITP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Administrar, vigilar y controlar el parque automotor de equipos de transporte a su cargo, siguiendo las directrices del ente gestor para la integración con los modos restantes del S.I.T.P. 6. Diseñar, construir, operar y mantener la infraestructura del servicio de transporte público masivo a través de vehículos automotor asociado a las troncales (BRT) del sistema. 7. Establecer y operar de manera centralizada, directa o indirectamente, un Sistema de monitoreo de las estaciones, portales o terminales, así como del interior de los equipos, a través de medios técnicos o tecnológicos idóneos para ello. 8. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia. 9. Proponer proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema a su cargo. 10. Orientar su operación al uso de equipos y componentes de bajo impacto ambiental incorporando el uso de las tecnologías apropiadas para tal fin. 11. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o 	
---	--	--



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>legales, sus estatutos o las autoridades competentes.</p>	<p>complementarias, de conformidad con las instrucciones dadas por TRANSMILENIO S.A.. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras entidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades, y</p> <p>12. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.</p>	
<p>ARTÍCULO 13 -. Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.</p>	<p>ARTÍCULO 8 -. Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.</p>	<p>No se modifica</p>
<p>ARTÍCULO 14.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y seis (6) Miembros designados de conformidad con los estatutos.</p>	<p>ARTÍCULO 9.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos.</p>	<p>Se reducen de siete a cinco los miembros de la Junta Directiva. De esta manera se facilita la deliberación y la toma de decisiones</p>
<p>ARTÍCULO 15.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Duración. La</p>	<p>ARTÍCULO 10.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Duración. La Empresa tendrá</p>	<p>No se modifica</p>

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>Empresa tendrá una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de su constitución.</p>	<p>una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de su constitución.</p>	
<p>ARTÍCULO 16.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. - Objeto: La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. tendrá por objeto construir, administrar y operar, directamente o a través de terceros, el sistema de transporte público masivo en modo férreo en el Distrito Capital y su área de influencia, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.</p> <p>Parágrafo.- La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. será una filial de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá - S.I.T.P. S.A., en los términos que establece el Código de Comercio, bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones.</p>	<p>ARTÍCULO 11.-Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. - Objeto: La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. tendrá por objeto construir, administrar y operar directamente o a través de terceros, el sistema de transporte público masivo de pasajeros a través de trenes, tranvías, metros o similares y transporte por cable en el Distrito Capital y su área de influencia, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.</p> <p>Parágrafo.- La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. será una filial de TRANSMILENIO S.A.en los términos que establece el Código de Comercio, bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones.</p>	<p>Se modifica el párrafo para precisar que la empresa Metro de Bogotá será filial de TRANSMILENIO S.A.</p>
<p>ARTÍCULO 17.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a la Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. ejercer las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prestar el servicio público de transporte férreo de carácter masivo, directamente o a través de terceros, previa celebración de contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. 2. Celebrar los contratos necesarios para el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura pública y 	<p>ARTÍCULO 12.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a la Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. ejercer las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de trenes, tranvías, metro o similares y transporte por cable, directamente o a través de terceros, previa celebración de contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. 2. Celebrar los contratos necesarios para el diseño, construcción y mantenimiento de 	

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>equipamiento para la operación del servicio público de transporte masivo en modo férreo.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Diseñar, construir, operar y mantener el Subsistema de transporte férreo y de equipos de propulsión eléctrica del Distrito Capital, integrado con la Región. 4. Coordinar con el ente gestor del SITP, la incorporación de tecnologías de equipo ferroviario, ambientales, cobro, recaudo y distribución de ingresos en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público, de acuerdo con la política de integración que se emita al respecto. 5. Poner en marcha el servicio, bajo los lineamientos de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá y cumplir con los niveles generales de servicio que fije la autoridad de transporte, de acuerdo con las regulaciones que se expidan sobre el particular, y las especiales que consten en los contratos que celebre con el ente gestor. 6. Administrar, vigilar y controlar la infraestructura ferroviaria y el parque férreo a su cargo, coordinando su uso con el ente gestor para la integración con los modos restantes del S.I.T.P. 7. Ofrecer servicios de consultoría, 	<p>infraestructura pública y equipamiento para la operación del servicio público de transporte masivo a través de trenes, tranvías, metro o similares y transporte por cable.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Diseñar, construir, y mantener el Subsistema de transporte férreo y de equipos de propulsión eléctrica del Distrito Capital. 4. Operar el Subsistema de transporte férreo y de equipos de propulsión eléctrica del Distrito Capital, integrado con la Región. 5. Coordinar con el ente gestor del SITP, la incorporación de tecnologías de equipo ferroviario, ambientales, cobro, recaudo y distribución de ingresos en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público, de acuerdo con la política de integración que se emita al respecto. 6. Poner en marcha el servicio, bajo los lineamientos de TRANSMILENIO S.A. y cumplir con los niveles generales de servicio que fije la autoridad de transporte, de acuerdo con las regulaciones que se expidan sobre el particular, y las especiales que consten en los contratos que celebre con el ente gestor. 7. Administrar, vigilar y controlar la infraestructura ferroviaria y el parque férreo a su cargo, coordinando su uso con el ente gestor para la integración con los 	
--	---	--



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>interventoría u otros en las áreas de su competencia.</p> <p>8. Dar cumplimiento a las políticas nacionales y distritales frente al uso de equipos y componentes de bajo impacto ambiental, incorporando el uso de las tecnologías limpias disponibles.</p> <p>9. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras unidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.</p> <p>10. Proponer al Ente Gestor, proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema a su cargo, y</p> <p>11. Darse su propio reglamento, y</p> <p>12. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.</p>	<p>modos restantes del S.I.T.P.</p> <p>8. Establecer y operar de manera centralizada, directa o indirectamente, un Sistema de monitoreo de las estaciones, portales o terminales, así como del interior de los equipos, a través de medios técnicos o tecnológicos idóneos para ello.</p> <p>9. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia.</p> <p>10. Dar cumplimiento a las políticas nacionales y distritales frente al uso de equipos y componentes de bajo impacto ambiental, incorporando el uso de las tecnologías limpias disponibles.</p> <p>11. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras unidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.</p> <p>12. Proponer al Ente Gestor, proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema a su cargo, y</p> <p>13. Darse su propio reglamento, y</p> <p>14. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.</p>	
---	--	--

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>ARTÍCULO 18.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.</p>	<p>ARTÍCULO 13.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.</p>	<p>No se modifica</p>
<p>ARTÍCULO 19.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y seis (6) Miembros designados de conformidad con los estatutos.</p>	<p>ARTÍCULO 14.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos.</p>	<p>Se reducen de siete a cinco los miembros de la Junta Directiva. De esta manera se facilita la deliberación y la toma de decisiones</p>
<p>ARTÍCULO 20.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Duración. La Empresa tendrá una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa</p>	<p>ARTÍCULO 15.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Duración. La Empresa tendrá una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa</p>	<p>No se modifica</p>
<p>ARTÍCULO 21. Disposiciones transitorias.</p> <p>- Se autoriza a la administración distrital para que en el término de seis meses reglamente el presente acuerdo y defina el régimen de transición para su adecuada aplicación y satisfacción de los servicios a cargo del Distrito Capital.</p> <p>- Los servidores públicos que hoy</p>	<p>ARTÍCULO 16. Disposiciones transitorias.</p> <p>- Se autoriza a la administración distrital para que en el término de seis meses reglamente el presente acuerdo y defina el régimen de transición para su adecuada aplicación y satisfacción de los servicios a cargo del Distrito Capital.</p>	<p>Se eliminan las disposiciones transitorias relacionadas con la situación laboral de los servidores públicos de la empresa Transmilenio</p>

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

<p>conforman la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TransMilenio S.A., serán incorporados sin solución de continuidad, a las plantas de personal definitivas de la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. y de sus filiales, a cargos de igual o equivalente jerarquía o remuneración al que ocupan, de conformidad con los perfiles requeridos, conservando sus mismos derechos laborales que ostentan.</p> <p>- Durante la transición hacia la Empresa Gestora del Transporte Integrado de Bogotá S.A. la estructura y la organización de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A se mantendrá hasta que se realice una reestructuración asociada al cumplimiento de las funciones de la nueva razón social.</p>		
<p>ARTÍCULO 22. Efectos. Para todos los efectos, las actuaciones administrativas adelantadas con anterioridad a la vigencia del presente Acuerdo por la entidad que se transforma, se entenderán realizadas a nombre de las nuevas entidades.</p>	<p>ARTÍCULO 17. Efectos. Para todos los efectos, las actuaciones administrativas adelantadas con anterioridad a la vigencia del presente Acuerdo por la entidad que se transforma, se entenderán realizadas a nombre de las nuevas entidades.</p>	
<p>ARTÍCULO 23- Vigencia y Derogatorias. Este Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ARTÍCULO 18- Vigencia y Derogatorias. Este Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>No se modifica</p>

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

De acuerdo con el Decreto 1421 de 1993 (artículos 12, 13 y 55), el concejo puede “*crear, suprimir y fusionar establecimientos públicos y empresas industriales y comerciales y autorizar la constitución de sociedades de economía mixta y la participación del Distrito en otras entidades de carácter*



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

asociativo, de acuerdo con las normas que definan sus características". En sentido estricto, no permite a esta Corporación *transformar la razón social* como se pretende en el proyecto de acuerdo. Por esta razón, propongo redefinir el objeto del proyecto de Acuerdo 236 de 2014 en estudio, en el sentido de modificar el Acuerdo 04 de 1999 para mantener la empresa TRANSMILENIO S.A., ampliar su objeto social y sus funciones.

6. IMPACTO FISCAL

El Artículo 7o de la Ley 819 de 2003 "*Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*", señala que el impacto fiscal de todo proyecto de Acuerdo debe ser explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual en la respectiva Exposición de Motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional que se generaría para financiar tales costos.

El presente proyecto de Acuerdo está sustentado en el acuerdo 498 de 2012 "*por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012-2016 Bogotá Humana*", que establece en su artículo 28 Programa de movilidad Humana, parágrafo 2 que: "*el Alcalde presentará al Concejo de Bogotá en un término no mayor a 6 meses un proyecto de acuerdo para definir y poner en funcionamiento el modelo de gestión y administración del SITP del que hace parte el modo férreo (...)*". En consecuencia, el impacto fiscal que pueda generar este proyecto estará cubierto por el sector movilidad, sea a través de los recursos de la empresa Transmilenio S.A., o subsidiariamente con cargo al presupuesto de la Secretaría de Movilidad.

7. CONCLUSIÓN

Sustentado en las consideraciones que he presentado, rindo **PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES AL ARTICULADO**, al proyecto de Acuerdo N° 236 de 2014 "**POR EL CUAL SE TRANSFORMA LA EMPRESA TRANSMILENIO S.A. EN LA EMPRESA GESTORA DEL TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTA S.A., SE CREAN SUS FILIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**". Se anexa pliego modificatorio.

Cordialmente,

RUBEN DARIO TORRADO PACHECO

Concejal de Bogotá



Í EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁÎ



GD-PR001-FO2

REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

ARTICULADO SUGERIDO

PROYECTO DE ACUERDO 236 de 2014 "POR EL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 4 DE 1999 PARA AMPLIAR EL OBJETO SOCIAL Y LAS FUNCIONES DE TRANSMILENIO S.A., SE CREAN SUS FILIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.,

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el artículo 313 numerales 1 y 6, de la Constitución Política, por el artículo 12 numerales 1, 9, y el artículo 13 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

Artículo 1.- Objeto del presente Acuerdo. Modificar el acuerdo No. 04 de 1999, en el sentido de ampliar el objeto social y las funciones de TRANSMILENIO S.A., y permitir la creación de filiales para la operación del transporte público automotor y férreo.

Artículo 2.- Definiciones. Para la aplicación del presente Acuerdo se deberán tener en cuenta las siguientes definiciones básicas:

1. **Ente Gestor.** Entidad encargada de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación las diferentes alternativas de transporte de los modos de transporte público terrestre automotor, de pasajeros colectivo y masivo, así como de transporte público férreo y por cable en el Distrito Capital y su área de influencia, definida por el Ministerio de Transporte como autoridad competente. Ejerce igualmente la titularidad del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá "SITP".
2. **Empresa Operadora:** Empresa que opera, administra, programa, mantiene y repara de manera conjunta la totalidad de los equipos, de acuerdo con el respectivo modo de transporte.
3. **Modo de transporte ferroviario.** Aquel modo que incluye el servicio público de transporte en metro, tranvía, tren de cercanías, trenes ligeros y en general los modos alternativos guiados de movilidad.
4. **Modo de transporte terrestre automotor.** Aquel modo que incluye el servicio público de transporte en vehículos automotores: Buses y BRT (Por sus siglas Bus Rapid Transit).

Artículo 3.- Naturaleza Jurídica. Autorízase al Alcalde Mayor para participar, conjuntamente con entidades públicas de cualquier orden, en la constitución de las siguientes empresas filiales:



Í EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ



GD-PR001-FO2

LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A y la Empresa Buses de Bogotá EBB S.A., bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones, vinculadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, cabeza de sector.

Parágrafo. La participación del Distrito en las filiales a crear siempre deberá ser superior al 51%

Artículo 4.- Modificación del objeto. El Objeto de la Empresa TRANSMILENIO S.A., será la planeación, gestión y organización del servicio público urbano regional de transporte de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo los modos de transporte terrestre automotor y transporte ferroviario, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.

Artículo 5. –Funciones: Son funciones de TRANSMILENIO S.A.

1. Actuar como ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público “SITP”, señalando las condiciones particulares que deban seguir los operadores, sean estos públicos o privados.
2. Realizar la planificación del servicio de transporte público en los modos masivo, por cable y férreo, para atender las necesidades de los usuarios, así como la efectiva integración de todos los modos de transporte, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad.
3. Planear, gestionar y organizar la infraestructura de los corredores del SITP y su integración, bajo los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad.
4. Coordinar el uso de la infraestructura a su cargo de los corredores del SITP, garantizando la óptima prestación del servicio de transporte público.
5. Promover proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema Integrado de Transporte Público, bajo la perspectiva de desarrollo orientado al transporte sustentable, en coordinación con las demás entidades competentes.
6. Promover y coordinar la gestión integral del suelo urbano y los negocios inmobiliarios asociados a la infraestructura requerida para la operación y mantenimiento de los diferentes modos del SITP, con las demás entidades competentes.
7. Gestionar, en coordinación con la Secretaría Distrital de Hacienda y las demás entidades del Distrito los recursos de cofinanciación de la nación para los proyectos del SITP.
8. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.
9. Evaluar la conveniencia de la incorporación de las tecnologías de cobro, recaudo y distribución de ingresos en el marco del SITP, de acuerdo con la política de integración que se emita al respecto e indicar la forma de recaudo que deben adoptar las empresas.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



LICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

10. Centralizar las labores de gestión de recaudo y establecer las condiciones para su operación.
11. Establecer y definir las condiciones del sistema de control biométrico que debe emplearse para el sistema unificado de recaudo, el cual en todo caso, debe permitir la confrontar la identidad con la Registraduría Nacional del Estado Civil
12. Celebrar los contratos para la operación del servicio de transporte en los diferentes modos de su competencia, y garantizar su correcta ejecución, terminación y liquidación, bajo los lineamientos de política que indique la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector.
13. Establecer los estándares de calidad del SITP, mediante Normas Técnicas Distritales NTD-SITP en coordinación con la Secretaria Distrital de Movilidad.
14. Fortalecer la gestión de riesgos y la seguridad operacional del Sistema Integrado de Transporte SITP.
15. Determinar y verificar el cumplimiento de los indicadores de servicio fijados por la Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector.
16. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia.
17. Administrar los intercambiadores modales del SITP.
18. Participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte en sus diferentes modos en el Distrito Capital y su área de influencia.
19. Darse su propio reglamento, y
20. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.

ARTÍCULO 6.-Empresa Buses de Bogotá —EBB- Objeto: La Empresa Buses de Bogotá –EBB S.A.- tendrá por objeto la operación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros a través de vehículos automotores, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos, así como diseñar, construir y mantener la infraestructura del servicio de transporte público masivo de pasajeros asociado a las troncales (BRT) del sistema.

Parágrafo.- La Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. será una filial de la Empresa TRANSMILENIO S.A., en los términos que establece el Código de Comercio, bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones

ARTÍCULO 7.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. –Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a la Empresa Buses de Bogotá – EBB S.A. ejercer las siguientes funciones:

1. Prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de vehículos automotores en el Distrito Capital, a través de terceros, previa suscripción de los



¡ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ !





CONCEJO DE BOGOTA D.C

respectivos contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP. Lo anterior sin perjuicio de que la empresa pueda operar directamente en los casos en que se encuentre plenamente justificado, por razones del servicio.

2. Celebrar los contratos necesarios para la operación del servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de vehículos automotores.
3. Proponer a TRANSMILENIO S.A., la incorporación de tecnologías de buses con exigencias ambientales de tecnología sostenible en el transporte de pasajero, cobro, recaudo y distribución de ingresos, en el marco del SITP, de acuerdo con la política de integración que se emitan al respecto.
4. Poner en marcha el servicio de transporte masivo de pasajeros en vehículos automotores, bajo los lineamientos de TRANSMILENIO S.A. y cumplir con los niveles generales de servicio que fije la autoridad de transporte, de acuerdo con las regulaciones que se expidan sobre el particular, y las especiales que consten en los contratos que celebre con el ente gestor del SITP.
5. Administrar, vigilar y controlar el parque automotor de equipos de transporte a su cargo, siguiendo las directrices del ente gestor para la integración con los modos restantes del S.I.T.P.
6. Diseñar, construir, operar y mantener la infraestructura del servicio de transporte público masivo a través de vehículos automotor asociado a las troncales (BRT) del sistema.
7. Establecer y operar de manera centralizada, directa o indirectamente, un Sistema de monitoreo de las estaciones, portales o terminales, así como del interior de los equipos, a través de medios técnicos o tecnológicos idóneos para ello.
8. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia.
9. Proponer proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema a su cargo.
10. Orientar su operación al uso de equipos y componentes de bajo impacto ambiental incorporando el uso de las tecnologías apropiadas para tal fin.
11. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias, de conformidad con las instrucciones dadas por TRANSMILENIO S.A.. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras entidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades, y
12. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.

ARTÍCULO 8 -. Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ D.C

ARTÍCULO 9.- Empresa Buses de Bogotá - EBBS.A. – Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos.

ARTÍCULO 10.- Empresa Buses de Bogotá - EBB S.A. – Duración. La Empresa tendrá una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de su constitución.

ARTÍCULO 11.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. - Objeto: La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. tendrá por objeto construir, administrar y operar directamente o a través de terceros, el sistema de transporte público masivo de pasajeros a través de trenes, tranvías, metros o similares y transporte por cable en el Distrito Capital y su área de influencia, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.

Parágrafo.- La Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. será una filial de TRANSMILENIO S.A. en los términos que establece el Código de Comercio, bajo la forma jurídica de sociedades públicas por acciones.

ARTÍCULO 12.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Funciones: En desarrollo de su objeto, corresponde a la Empresa Metro de Bogotá – EMB S.A. ejercer las siguientes funciones:

1. Prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros a través de trenes, tranvías, metro o similares y transporte por cable, directamente o a través de terceros, previa celebración de contratos interadministrativos con el ente gestor del SITP.
2. Celebrar los contratos necesarios para el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura pública y equipamiento para la operación del servicio público de transporte masivo a través de trenes, tranvías, metro o similares y transporte por cable.
3. Diseñar, construir, y mantener el Subsistema de transporte férreo y de equipos de propulsión eléctrica del Distrito Capital.
4. Operar el Subsistema de transporte férreo y de equipos de propulsión eléctrica del Distrito Capital, integrado con la Región.
5. Coordinar con el ente gestor del SITP, la incorporación de tecnologías de equipo ferroviario, ambientales, cobro, recaudo y distribución de ingresos en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público, de acuerdo con la política de integración que se emita al respecto.
6. Poner en marcha el servicio, bajo los lineamientos de TRANSMILENIO S.A. y cumplir con los niveles generales de servicio que fije la autoridad de transporte, de acuerdo con las



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?





CONCEJO DE BOGOTA D.C

regulaciones que se expidan sobre el particular, y las especiales que consten en los contratos que celebre con el ente gestor.

7. Administrar, vigilar y controlar la infraestructura ferroviaria y el parque férreo a su cargo, coordinando su uso con el ente gestor para la integración con los modos restantes del S.I.T.P.
8. Establecer y operar de manera centralizada, directa o indirectamente, un Sistema de monitoreo de las estaciones, portales o terminales, así como del interior de los equipos, a través de medios técnicos o tecnológicos idóneos para ello.
9. Ofrecer servicios de consultoría, interventoría u otros en las áreas de su competencia.
10. Dar cumplimiento a las políticas nacionales y distritales frente al uso de equipos y componentes de bajo impacto ambiental, incorporando el uso de las tecnologías limpias disponibles.
11. Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Así mismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras unidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.
12. Proponer al Ente Gestor, proyectos de renovación urbana y de intercambio modal relacionados con el Sistema a su cargo, y
13. Darse su propio reglamento, y
14. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes.

ARTÍCULO 13.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Patrimonio. El patrimonio de la Empresa estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios.

ARTÍCULO 14.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Dirección y Administración. La Dirección y Administración de la Empresa estarán a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente. Los demás cargos de dirección y administración, su período y funciones serán las que se señalen en los estatutos. La Junta Directiva estará integrada por el Alcalde Mayor o su delegado, quien la presidirá y cuatro (4) Miembros designados de conformidad con los estatutos.

ARTÍCULO 15.- Empresa Metro de Bogotá - EMB S.A. – Duración. La Empresa tendrá una duración de cien (100) años contados a partir de la fecha de constitución de la empresa.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?



REPUBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTA D.C

ARTÍCULO 16. Disposiciones transitorias.

- Se autoriza a la administración distrital para que en el término de seis meses reglamente el presente acuerdo y defina el régimen de transición para su adecuada aplicación y satisfacción de los servicios a cargo del Distrito Capital.

ARTÍCULO 17. Efectos. Para todos los efectos, las actuaciones administrativas adelantadas con anterioridad a la vigencia del presente Acuerdo por la entidad que se transforma, se entenderán realizadas a nombre de las nuevas entidades.

ARTÍCULO 18- Vigencia y Derogatorias. Este Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C.,

GUSTAVO PETRO URREGO
ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

MIGUEL URIBE TURBAY
PRESIDENTE DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

LUIS ALFREDO CERCHIARO DAZA
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.



¿ EL CONCEJO LE RESPONDE A BOGOTÁ ?

