

Concordancia

Proposición

Se propone a los Senadores de la República, poner en consideración de la Plenaria del Senado, adicionar un artículo nuevo al Proyecto de Ley número 088 de 2022 Senado – 088 de 2022 Cámara: “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y Ley de apropiaciones para la vigencia fiscal de 1° de enero al 31 de diciembre de 2023”, del siguiente tenor:

Artículo nuevo. Autorización excepcional para el otorgamiento de crédito directo a los patrimonios autónomos que constituya la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. - Findeter para el desarrollo de proyectos de inversión en infraestructura dentro de los sectores y usos elegibles de crédito en concordancia con el numeral 2° del artículo 268 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero cuando los beneficiarios finales de los respectivos proyectos de inversión sean única y exclusivamente las entidades territoriales durante toda la vigencia del patrimonio autónomo. Autorizar con carácter excepcional a la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter para otorgar créditos directos a los patrimonios autónomos que constituya para el desarrollo de proyectos de inversión en infraestructura dentro de los sectores y usos elegibles de crédito en concordancia con el numeral 2° del artículo 268 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, los cuales únicamente se podrán otorgar cuando los beneficiarios finales de los respectivos proyectos de inversión sean única y exclusivamente las entidades territoriales durante toda la vigencia del patrimonio autónomo.

Lo anterior, con el fin de que la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter pueda promover el desarrollo regional y urbano, mediante la financiación y la asesoría en lo referente a diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión en los sectores elegibles.

Parágrafo 1°. La presente norma no constituye una autorización para la constitución de patrimonios autónomos, ni para que los mismos realicen operaciones de endeudamiento, para lo cual deberán observarse las disposiciones aplicables vigentes. Tampoco crea ni modifica disposición alguna sobre la constitución, capacidad de endeudamiento y régimen de autorizaciones de los patrimonios autónomos.

Parágrafo 2. La presente norma no constituye una autorización a las entidades territoriales para celebrar operaciones de crédito público, ni constituye una nueva modalidad de endeudamiento de las mismas, y no constituye una modificación al régimen de crédito público.

De los Congresistas,

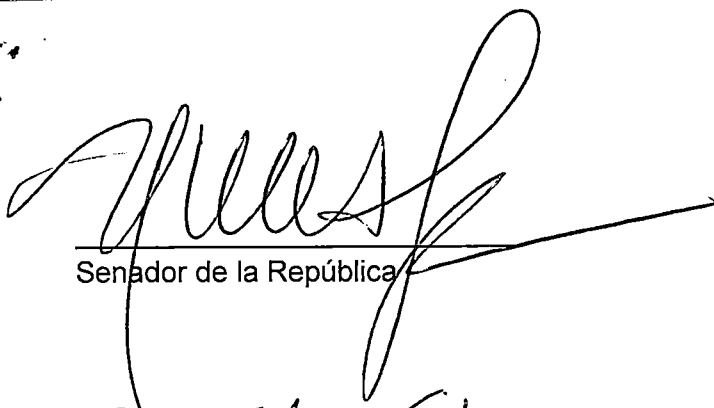
Senador de la República

Juan Pablo Gallo

Senador de la República

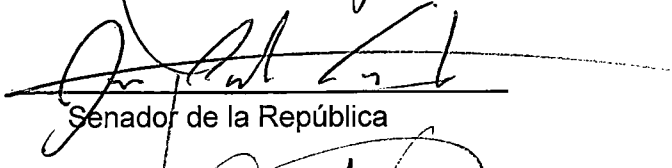
[Signature]

[Signature]
13. Oct. 2022



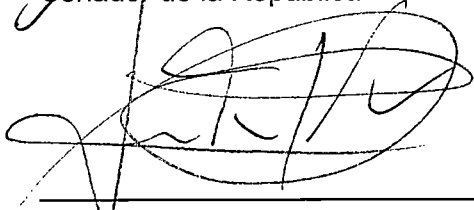
Senador de la República

Senador de la República



Senador de la República

Senador de la República



Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Senador de la República

Constancia

PROPOSICIÓN

PROYECTO DE LEY No. 088 DE 2022 Cámara, 088 de 2022 Senado

Modifíquese el artículo 2 del proyecto de ley No. 088 DE 2022 Cámara, 088 de 2022 Senado, por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 01 de enero al 31 de diciembre de 2023, el cual quedará así:

Artículo 2. PRESUPUESTO DE GASTOS O LEY DE APROPIACIONES. Aprópiase para atender los gastos de funcionamiento, inversión y servicio de la deuda pública del Presupuesto General de la Nación durante la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023 una suma por valor de: cuatrocientos cinco billones seiscientos veintinueve mil trescientos millones de pesos moneda legal (405.629.300.000.000), según el detalle que se encuentra a continuación:

SECCIÓN 1301

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

- A. PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO
- B. PRESUPUESTO DE SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA.
- C. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN **9.296.733.324.078** **9.296.733.324.078**

1302 GESTIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS

1000 INTERSECTORIAL GOBIERNO

8.436.086.486.505

8.436.086.486.505

Sección 3201

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE.

- A. PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO
- B. PRESUPUESTO DE SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA.
- C. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN **416.797.788.474** **416.797.788.474**

3202 CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y SUS SERVICIOS

ECOSISTÉMICOS **155.410.744.264**

155.410.744.264

0900 INTERSUBSECTORIAL AMBIENTE

155.410.744.264

155.410.744.264

3203 GESTIÓN INTEGRAL DEL RECURSO HÍDRICO

57.000.000.000

57.000.000.000

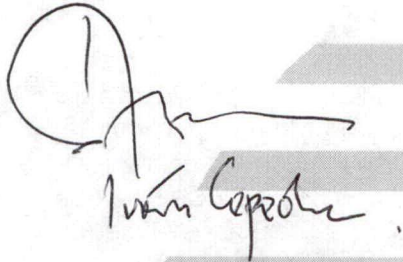
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA


Boetzel

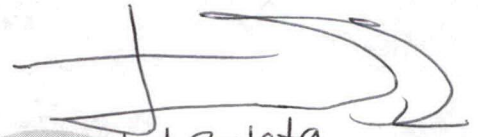


0900 INTERSUBSECTORIAL AMBIENTE
57.000.000.000

57.000.000.000


Juan Capote


H.S Esmeralda Hernández
Senadora de la República
Pacto Histórico


Isabel Zuleta
Senadora

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Cons. Cámara

PROPOSICIÓN

Modifíquese el artículo 99 del Proyecto de Ley N° 088 de 2022 Cámara - 088 de 2022 Senado
"Por la cual se decretó el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2023", el cual quedará así:

ARTÍCULO 99. APOYO AL DÉFICIT DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO. Durante el año 2023 la Nación en conjunto con las entidades territoriales, establecerán esquemas de cofinanciación para atender el déficit de los sistemas integrados de transporte masivo y sistemas estratégicos de transporte. El aporte total de la Nación será hasta por un (1) billón de pesos.

El monto máximo a cofinanciar por parte del Gobierno nacional será del cincuenta por ciento (50%) del déficit de cada sistema para la vigencia 2022, en partes iguales con la entidad territorial. Este monto deberá ser certificado por cada ente gestor de los sistemas de transporte masivo, ser aprobado por la entidad territorial y verificado por el Ministerio de Transporte. Los recursos serán girados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al ente gestor de cada sistema de transporte masivo con cargo al Presupuesto General de la Nación.

En todo caso, el déficit y la distribución de los recursos deberá ser calculado de acuerdo con la metodología que determine el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para este propósito. Para el cálculo del déficit no se tendrán en cuenta los aportes o transferencias ya realizados por las entidades territoriales, ni las fuentes de ingresos producto de desembolsos obtenidos por la contratación de créditos con el fin de aliviar la caja y lograr la continuidad en la prestación del servicio.

Cordialmente,

GUSTAVO MORALES

13 oct 2022

Jorge Benediti

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

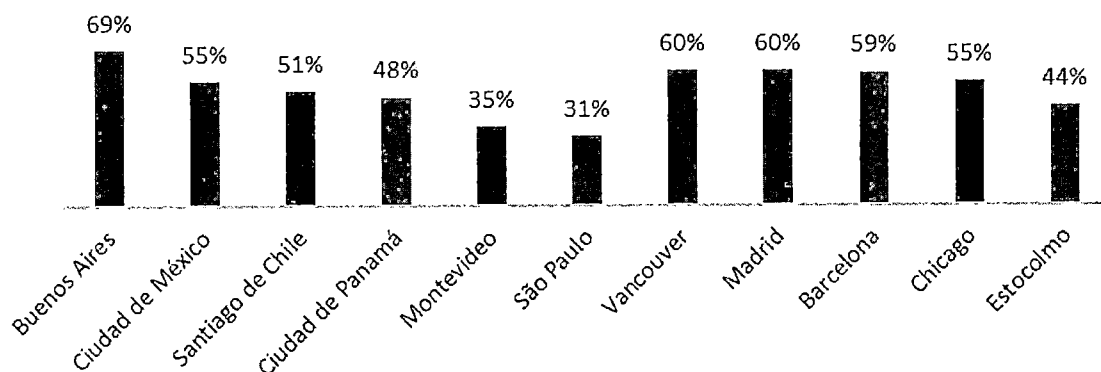
[Handwritten signature]

Justificación de la proposición

Desde su implementación, **los sistemas de transporte han sido significativamente deficitarios** con excepción de TransMilenio en Bogotá, que desde el año 2000 hasta la inclusión de su componente zonal en 2012 fue autosostenible.

El **déficit financiero del transporte urbano no es una condición excepcional de las ciudades colombianas, sino la regla general** en las ciudades del mundo. Por ello, los gobiernos subvencionan la operación como se aquí muestran algunos casos:

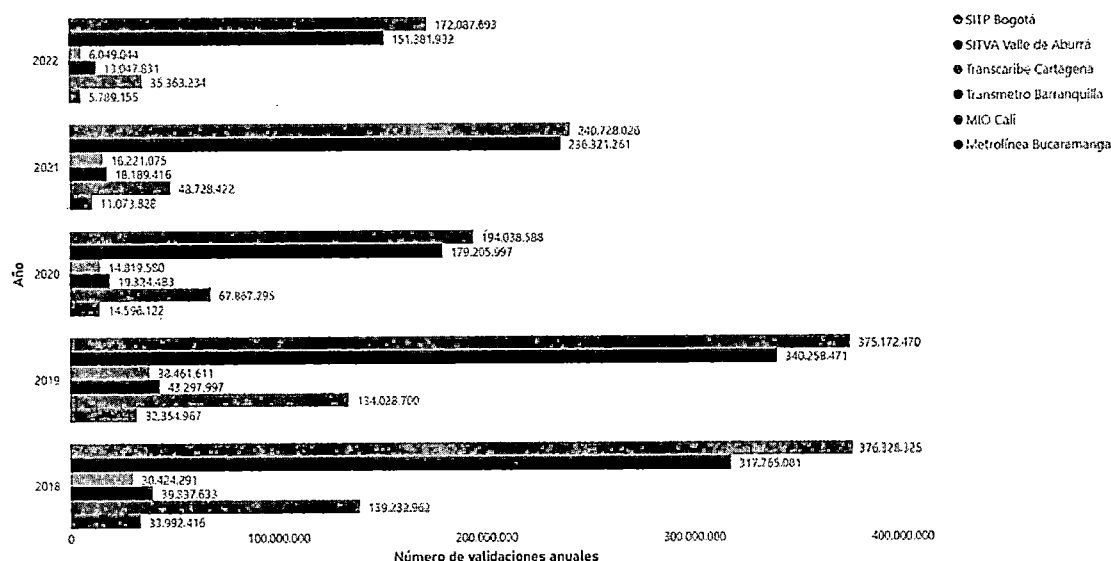
Gráfica 1. Porcentaje de costos de operación subvencionados



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo, 2020

En los años 2018 y 2019, el déficit de los principales sistemas de transporte público en Colombia alcanzó la cifra de 1.3 y 2.8 billones de pesos respectivamente. Sin embargo, **con la pandemia originada por el Covid 19, la condición deficitaria se agravó** por las restricciones a la movilidad, la reducción en el número de pasajeros transportados y la garantía de la máxima disponibilidad de flota **para asegurar las medidas de distanciamiento decretadas por el Gobierno nacional**. En la siguiente gráfica, se puede observar la disminución efectiva de validaciones que significan menores ingresos:

Gráfica 2. Validaciones anuales de los SITM en Colombia 2018-2022



Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por TransMilenio, Metro de Medellín, Metrocali, Metrofínea, Transcaribe y Transmetro. El dato 2022 corresponde hasta junio

A pesar de la exitosa reactivación económica del país, las proyecciones de ingresos y validaciones de los Sistemas no suponen una recuperación total de la demanda para los próximos años, dado que, fenómenos como el trabajo en casa y la migración de usuarios a modos de transporte insostenibles como la motocicleta son una realidad.

Las proyecciones del déficit financiero previstas por los entes gestores del país se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 1. Déficit real y proyectado de los sistemas de transporte público 2018-2026

Año	SITP Bogotá	SITVA Valle de Aburrá	MIO Cali*	Metrofínea Bucaramanga	Transcaribe Cartagena**	Transmetro Barranquilla***	Total
2018	-\$ 574.862	-\$ 402.647	-\$ 19.451	-\$ 4.695	-\$ 1.637	-\$ 21.186	-\$ 1.024.478
2019	-\$ 892.295	-\$ 286.537	-\$ 146.365	-\$ 3.095	-\$ 23.301	-\$ 20.876	-\$ 1.372.470
2020	-\$ 2.107.072	-\$ 378.285	-\$ 222.300	-\$ 17.958	-\$ 40.664	-\$ 43.294	-\$ 2.809.573
2021	-\$ 2.316.975	-\$ 304.853	-\$ 146.178	-\$ 16.040	-\$ 49.922	-\$ 30.333	-\$ 2.864.302
2022 pry	-\$ 2.499.371	-\$ 281.478	-\$ 81.849	-\$ 7.150	-\$ 13.750	-\$ 16.610	-\$ 2.900.208
2023 pry	-\$ 3.174.464	-\$ 267.718	-\$ 159.796	-\$ 12.462		-\$ 14.910	-\$ 3.629.350
2024 pry	-\$ 3.519.264	-\$ 233.798	-\$ 138.654	-\$ 8.761		-\$ 14.027	-\$ 3.914.504
2025 pry	-\$ 3.631.595	-\$ 247.766	-\$ 136.809	-\$ 65.543		-\$ 12.087	-\$ 4.093.800
2026 pry	-\$ 4.350.933	-\$ 306.472	-\$ 138.431	-\$ 57.388			-\$ 4.853.224
Total	-\$ 18.715.898	-\$ 2.403.082	-\$ 1.051.402	-\$ 135.705	-\$ 129.275	-\$ 173.323	

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por TransMilenio, Metro de Medellín, Metrocali, Metrofínea, Transcaribe y Transmetro. Déficit 2022-2026 según proyecciones. En pesos corrientes. [1]

Resaltamos que entre 2019 y 2020 se duplicó el déficit agregado de los sistemas referenciados. Esta situación generó una grave presión sobre las finanzas territoriales que, de no recibir apoyo financiero por parte del Gobierno nacional, pone en riesgo la prestación del servicio público esencial de transporte y otros servicios sociales a la comunidad.

Por lo anterior, se requiere el apoyo financiero del Gobierno nacional para lograr la sostenibilidad de los sistemas de transporte público masivo en las vigencias 2022 y 2023 y garantizar la prestación del servicio público de transporte a la población más vulnerable.

[1] * El déficit de 2022 del MIO corresponde al registrado a junio de 2022. Sin información de proyección 2022.

** El déficit de 2022 de Transcribe corresponde al registrado a junio de 2022. Sin información de proyecciones 2022-2026

*** El déficit de 2022 de Transmetro corresponde al registrado a junio de 2022. Sin información de proyección 2022. Los contratos de concesión terminan en 2025.