



Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No.: 20231500191021
Fecha: 2023-02-17
JURIDICA

Doctor
MIGUEL ÁNGEL BARRETO CASTILLO
Senador de la República
Correo electrónico: miguel@barretoc.com
Bogotá D.C.

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Correo electrónico: secretaria.general@senado.gov.co
Bogotá D.C.

Referencia: Proposición número 167 – Debate Control Político.

Asunto: Respuesta a oficio SGE-CS-0347-2023 fechado 03 de febrero de 2023.

Cordial saludo,

En atención a lo manifestado en el oficio del asunto, Movilidad Futura S.A.S. como ente encargado de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros – SETP de la ciudad de Popayán, da respuesta a cada uno de los interrogantes planteados:

- 1. Se programó la implementación del SETP incluyendo obras de infraestructura para tres años, esto es 2009 – 2010 – 2011 – 2012, han transcurrido 13 años y contando, sin entrar en funcionamiento del sistema. ¿Cuánto se ha incrementado el costo y cuanto falta para culminarlo?**

Respuesta: En el documento Conpes 3602 de 2009 (Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Popayán), se estableció que la construcción y adecuación de la infraestructura para el SETP esté finalizada en su totalidad para junio de 2012. Sin embargo, en la Cláusula 9. Duración del Convenio de Cofinanciación, se estipuló que tendrá una duración igual al tiempo en que se realicen los aportes de las partes y seis (6) meses más. De igual manera, se definió que el costo total del proyecto SETP para Popayán es de \$230.103'000.000 (precios 2009). Los aportes se deben realizar según el Convenio de Cofinanciación para el SETP de Popayán tal como aparecen a continuación:

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Código: F-01-G-1
COMUNICACIÓN EXTERNA	Versión: 02
	Fecha: 23/03/2021

APORTES NACIÓN		APORTES MUNICIPIO	
PESOS CORRIENTES		PESOS CONSTANTES DE 2009	
AÑO	CONVENIO	AÑO	CONVENIO
2009		2009	4.204.000.000
2010		2010	5.580.000.000
2011	15.863.000.000	2011	6.209.000.000
2012	27.520.000.000	2012	6.278.000.000
2013	28.886.000.000	2013	6.363.000.000
2014	37.380.000.000	2014	6.450.000.000
2015	58.082.000.000	2015	6.522.000.000
2016	22.689.000.000	2016	6.808.000.000
		2017	6.807.000.000
		2018	6.832.000.000
		2019	7.063.000.000
		TOTAL	69.116.000.000

Adicionalmente, de acuerdo al flujo de caja y ejecución del proyecto, y en el evento en que determinada vigencia los recursos no sean utilizados, la nación podrá realizar una reprogramación de los aportes sujeto a lo establecido en los documentos CONPES sobre la materia. Se ha establecido un mecanismo para ello. A través del el Otrosí No. 5 al Convenio de Cofinanciación se hizo la reprogramación de los desembolsos de recursos por parte de la Nación **hasta el año 2025**, así:

APORTES NACIÓN	
PESOS CORRIENTES	
AÑO	OTROSÍ 5
2009	
2010	
2011	15.863.000.000
2012	27.520.000.000
2013	0
2014	0
2015	0
2016	9.000.000.000
2017	19.278.365.976
2018	17.147.648.882
2019	9.479.163.754
2020	5.405.839.301
2021	26.087.984.687
2022	31.701.273.517
2023	24.041.295.874
2024	18.026.859.008
2025	17.547.423.847

Así las cosas, **no se ha incrementado el valor del Proyecto y se mantiene el costo del mismo en doscientos treinta mil ciento tres millones de pesos (\$230.103'000.000) del 2009**, discriminados así: aportes de la Nación al proyecto por un monto máximo de \$160.987 millones de pesos colombianos del 2009 y los del Municipio del orden de \$69.116 millones de pesos colombianos del 2009.

Cabe anotar que los costos por encima del presupuesto global, siguiendo los lineamientos del Conpes 3602 de 2009 (SETP Popayán) y del Convenio de Cofinanciación, no se reconocerán por la Nación y los costos adicionales o los sobrecostos deberán ser asumidos por el Municipio. Es importante mencionar que el Municipio de Popayán ha asumido costos adicionales cercanos a \$6.059 millones de pesos de 2009.

Retomando que en el otrosí No. 5 del Convenio de Cofinanciación, se tiene reprogramados desembolsos hasta 2025, de la misma manera se estima para este año la terminación del Proyecto.

2. La proyección del SETP, está en las estructuraciones técnica, legal y financiera que fueron avalados por el Departamento de Planeación Nacional, con algunas observaciones año 2019, ¿Dónde está la nueva ETLF que acoge los problemas generados con la pandemia Covid-19, que modificó la movilidad de la ciudad?

Respuesta: La ETLF se elaboró por parte del Ente Gestor durante los años 2014 y 2018 con el apoyo de profesionales locales y con expertos estructuradores de Sistemas de Transporte. A este proceso se le denominó estructuración "in house", con lo que se tiene como resultado una serie de documentos técnicos, tecnológicos, legales y financieros con los suficientes soportes que obedecen al cumplimiento de los lineamientos del Gobierno Nacional.

En el desarrollo de la ETLF se tuvieron en cuenta a los principales actores del proyecto; transportadores, Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal y Gobierno Nacional (DNP y UMUS del Min Transporte), llevándose a cabo diferentes mesas de trabajo, con participación de los actores locales, con el fin de retroalimentar y socializar todos los componentes de la estructuración del proyecto.

Los documentos que se tienen, son el producto de estudios técnicos que han sido conocidos por el DNP, la UMUS y empresas transportadoras habilitadas en Transporte Público Colectivo (TPC), haciéndose más que necesario advertir que desde el año 2014 y hasta el año 2018 se llevaron a cabo talleres y mesas de trabajo previos a la validación de la ETLF, con el fin de que la Nación, conociera de primera mano los parámetros sobre los cuales se fundamenta el SETP de la ciudad. A partir de dichos talleres y mesas de trabajo, resultaron observaciones y recomendaciones a la estructuración, por parte del DNP y de la UMUS, las cuales fueron atendidas por el Ente Gestor en cada uno de los componentes revisados.

Finalmente, los documentos que componen la ETLF del SETP de Popayán fueron presentados al DNP el 12 de junio de 2018, quien dio su aval a la misma mediante comunicado con radicado No. 20195280260231 del **02 de mayo de 2019** a través de la Subdirección de Movilidad y Transporte Urbano y dirigido al Ente Gestor.

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Código: F-01-G-1
COMUNICACIÓN EXTERNA	Versión: 02
	Fecha: 23/03/2021

La entidad ha mantenido la capacidad técnica para realizar las actualizaciones de la ETLF de acuerdo a las nuevas dinámicas de movilidad en el transporte público colectivo de la ciudad a causa de la pandemia por Covid – 19. Adicionalmente se realizan de manera permanente las actualizaciones de todos los componentes para la implementación, de acuerdo a la nueva normatividad y al comportamiento de las variables macroeconómicas que de alguna manera han afectado la sostenibilidad del sistema en el contexto financiero.

Por lo expuesto, la ETLF sigue a cargo del Ente Gestor y se continúa con su actualización con el objeto de entregarla a la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

3. NO SE HA CREADO EL FONDO DE ESTABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD. ¿Dónde está el fondo de estabilidad y sostenibilidad para preservar el equilibrio económico? ¿Cómo y con qué se alimentará este fondo?

Respuesta: Con el aval otorgado por el DNP el **02 de mayo de 2019** mediante el radicado No. 20195280260231 y por las facultades conferidas a los alcaldes municipales en el Decreto 1079 de 2015, se expidieron los decretos municipales 20201000002135 del 14 de mayo de 2020 y 20201000002935 del 02 de septiembre de 2020, mediante los cuales se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros, en aras de continuar con su implementación. En este orden de ideas, el Ente Gestor gestionó en conjunto con las Secretarías de Hacienda y de Tránsito y Transporte Municipales, la Oficina Asesora Jurídica y el primer mandatario, la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención (FET) y su financiación con las siguientes fuentes:

- Los recursos públicos del orden nacional, en la manera en que lo disponga la Ley o el Gobierno Central.
- Recursos Municipales. En la vigencia 2023 se destinarán mil millones de pesos M.L. (\$1.000'000.000) por concepto de multas de tránsito efectivamente recaudadas; y a partir de la vigencia 2024 en adelante, se destinará el quince por ciento (15%) del recaudo de las multas de tránsito, una vez distribuido el valor que corresponda a la concesión.
- Se estudian en el municipio la aplicación de las demás fuentes de financiación de que trata el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 y las normas que la reglamenten, sustituyan, modifiquen o adicionen.

De manera paralela se está terminando de estructurar el borrador del proyecto de acuerdo mediante el cual se faculta al Alcalde para la creación del FET, para presentar al Concejo Municipal.

4. ¿Qué medidas efectivas se han tomado para atacar de fondo la ilegalidad e informalidad?

Respuesta: Se corre traslado a la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal para su respuesta por ser de su competencia.

5. En Popayán, se insiste en que el ente gestor debe permanecer en el tiempo, como órgano de gestión y control ¿Cómo y con que lo van a sostener?

Respuesta: Según el Otrosí No. 5 al Convenio de Cofinanciación para el SEPT de Popayán, el Ente Gestor tiene vigencia hasta el año 2025. A partir del siguiente año corresponde al Alcalde Municipal la definición de su permanencia y sostenimiento.

6. ¿Cuánto es el detrimento patrimonial de la Nación, Municipio y empresas transportadoras?

Respuesta: El Ente gestor hace referencia a la interpretación del Detrimento Patrimonial:

“El artículo 6 de la Ley 610 de 2000, modificado por el artículo 126 del Decreto 403 de 2020, establece que el daño patrimonial corresponde a: “(...) la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida, o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, e inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de los órganos de control fiscal. Dicho daño podrá ocasionarse como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de quienes realizan gestión fiscal o de servidores públicos o particulares que participen, concurren, incidan o contribuyan directa o indirectamente”

De acuerdo con la Ley 610 de 2000 la definición de que, si existe o no Detrimento Patrimonial, está en cabeza de la Contraloría General de la Nación, mayor órgano de control a quien la Constitución Política de Colombia ha conferido la facultad de vigilancia y protección del patrimonio público a través del proceso de responsabilidad fiscal, que busca determinar la responsabilidad de funcionarios públicos o particulares (operadores que administran recursos públicos), que causen daño patrimonial, con el fin de lograr la recuperación de los dineros públicos malversados como consecuencia de una mala gestión fiscal, para lo cual, la Entidad Movilidad Futura S.A.S. **no tiene ningún hallazgo** en el manejo de los recursos del Convenio de Cofinanciación para el SEPT que afecten los intereses del Estado, del Municipio y de las Empresas Transportadoras; por lo tanto no se puede afirmar que existe un detrimento patrimonial.

7. ¿Quién va a responder por este detrimento? Atendiendo al tiempo transcurrido sin culminar las obras ni entrar a funcionar la operación congelado por acto administrativo municipal el ingreso de vehículos desde el año 2009. Hace 13 años no se puede reponer ni renovar el parque automotor. Las empresas de transporte operan con menos del 50% de la capacidad autorizada. ¿Hasta cuándo?

Respuesta: Como se mencionó en la respuesta anterior no se puede afirmar que existe un detrimento patrimonial.

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Código: F-01-G-1
COMUNICACIÓN EXTERNA	Versión: 02
	Fecha: 23/03/2021

Con respecto a la afirmación de que hace 13 años no se puede reponer ni renovar el parque automotor, se informa lo siguiente:

El Decreto de adopción 469 del 10 de noviembre de 2009 por el cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte SETP, en su artículo Tercero dice lo siguiente: ***"Suspender el ingreso de transporte público colectivo por incremento y congelar la capacidad transportadora de las diferentes empresas legalmente habilitadas en la ciudad de Popayán"***. Por ello, desde la fecha del Decreto 469 de 2009 las empresas tuvieron vía libre para hacer la **reposición** de flota, la cual consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley; el proceso de renovación y reposición del parque automotor en ningún caso implica un incremento de la capacidad transportadora de la empresa, por lo que desde esa fecha bajo las tipologías de ese entonces debieron reponer su flota y mantener la calidad del servicio.

Por otro lado, el ente Gestor bajo sustentos de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera (ETLF), definió la tipología vehicular para el SETP de Popayán. Adicionalmente la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio mediante la Resolución No. 20151500024364 del 17 de abril de 2015 "... establece la tipología vehicular y se autoriza la reposición del parque automotor a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros de acuerdo con el SETP de la ciudad de Popayán adoptado por el Alcalde Municipal". Con la mencionada resolución se reitera que los transportadores debieron realizar la reposición de vehículos de 24 o 36 pasajeros para que entraran como nuevos al SETP.

En el mes de agosto de 2019 las cuatro (4) empresas transportadoras; **TRANSPUBENZA LTDA, SOTRACAUCA METRO SA, COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RÁPIDO TAMBO** y la **SOCIEDAD TRANSLIBERTAD SAS**, habilitadas en el TPC, remitieron a Movilidad Futura S.A.S el documento de Plan de Reposición y Renovación del parque automotor bajo radicado No. 20191100012392, del 19 de agosto de 2019, al cual el Ente Gestor realizó observaciones para complementar de forma integral dicho documento; ello como quiera que se consideró que no contenía los soportes suficientes para poder contemplar la renovación planeada.

En el mes de septiembre de 2019 bajo radicado No. 20191100014602 las empresas transportadoras del TPC, nuevamente de manera conjunta y unificada, remitieron la propuesta de plan de reposición y renovación del parque automotor con miras a la implementación del SETP. Se realizaron sugerencias y observaciones por parte del Ente Gestor, al plan de reposición presentado mediante el oficio con radicado No. 20191600145961 del 19 de diciembre de 2019. Se resalta que el Movilidad Futura SAS propuso, en el documento de Estructuración Técnica, Legal y Financiera (ETLF), una reducción automática y proporcional de la flota para el SETP, incorporando vehículos nuevos con una estructura de costos con vocación de uniformidad para garantizar economía de escala y, con todo ello, favorecer la eliminación progresiva de las ineficiencias en la implementación del mismo sistema, mediante la modalidad de la reorganización oficiosa del servicio. Por ello se remitió la respuesta con sugerencias y observaciones al plan de reposición y renovación presentado, con miras a que las empresas

transportadoras soportaran, de mejor manera, la propuesta de realizar la renovación de vehículos. **Es dable decir que a la fecha no se ha recibido respuesta alguna al requerimiento efectuado.**

El Ente Gestor sugirió a las empresas transportadoras habilitadas en el TPC proyectar los futuros planes de vinculación de flota al sistema de transporte, de acuerdo a los lineamientos del Gobierno Nacional, dado que se sancionó el 11 de julio de 2019 la Ley 1964 "por la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos" en el país. La nueva normatividad incluye beneficios tributarios y económicos para las empresas o personas que adquieran vehículos con esta tecnología. La medida también busca cumplir parte de los compromisos suscritos en la cumbre de París sobre cambio climático y reducción de la emisión de gases contaminantes. **Hasta la fecha no se tiene una propuesta de vinculación de flota con este tipo de tecnología.**

Posteriormente se expidió la resolución No. 20221500078644 del 22 de septiembre de 2022, "Por la cual se modifica el artículo primero de la Resolución No. 201500024364 de 2015, por medio de la cual se adopta la tipología vehicular y se autoriza la reposición del parque automotor a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros de acuerdo con el SETP de la ciudad de Popayán adoptado por el Alcalde Municipal".

Por lo anterior, y de acuerdo con todas las reuniones con transportadores y las resoluciones donde se definieron los parámetros y especificaciones técnicas de la flota a reponer para el SETP por parte de los operadores, se considera que se ha tenido información y lineamientos suficientes para la reposición de la flota, por lo cual la responsabilidad de adquisición de la misma dentro de los componentes definidos en el CONPES 3602 de 2009 es netamente de las empresas transportadoras y ellas son las que definen dentro de la presentación de su plan el número de vehículos a reponer.

8. **¿El ente gestor, no cuenta con recursos para construir patios y talleres por parte del ente gestor? ¿Cómo se van a construir y con qué dineros? No se le puede adicionar a la tarifa como lo habían proyectado inicialmente.**

Respuesta: El Ente Gestor estableció la conveniencia de impulsar un proceso de construcción de Patios y Talleres con miras a la implementación del SETP de la ciudad, bajo el entendido de que al lograr de entrada una reducción de la inversión a cargo de los operadores del SETP, se lograría un impacto importante en la sostenibilidad del mismo; pues la construcción de Patios y Talleres por parte del Estado, y su consecuente disminución del CAPEX para el operador (u operadores (Privados) del SETP), implica una reducción sustancial de la brecha entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario, lo que hace posible que con dicha medida el sistema logre una mejor distribución en la inversión de recursos durante la etapa de operación, mejorando las condiciones para que los usuarios del servicio, que por lo general son los ciudadanos de menores recursos, no tengan que asumir altos incrementos en el valor de la tarifa.

El componente de Patios y Talleres según el documento Conpes 3602 de 2009 contempló su inversión por parte del privado; sin embargo, el Gobierno Nacional a través del documento CONPES 3896 de 2017 "Seguimiento de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo: Lineamientos para la Redistribución

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	Código: F-01-G-1
COMUNICACIÓN EXTERNA	Versión: 02
	Fecha: 23/03/2021

de Componentes Cofinanciables de los SETP”, favorece la redistribución de inversiones inicialmente programadas. Así las cosas, el año pasado Movilidad Futura S.A.S. presentó la redistribución según la metodología definida en el numeral 4.2.2 Redistribución de recursos entre componentes a la UMUS del Min Transporte, en la cual se priorizó la infraestructura de Patios y Talleres del Proyecto.



Una vez aprobada la redistribución bajo oficio Radicado MT 20222101249751 de 2022 por parte de la UMUS y Respuesta a su solicitud de concepto técnico Estudios Previos Obra e Interventoría Patio y Taller Occidente SETP Popayán con radicado MT No. 20223031993062 de 2022, se realizó junta directiva el 17 de noviembre de 2022. En dicha junta se dio viabilidad a la construcción del Patio y Taller solicitado y la entidad suscribió el contrato de obra No. 206 de 2022, el cual ya se encuentra en ejecución actualmente.

Por lo anterior, y con la premisa de que los patios y talleres son infraestructuras indispensables para la implementación y entrada en operación de los sistemas, se evidencia que el Ente Gestor no ha escatimado esfuerzos en la búsqueda de la sostenibilidad del proyecto, por lo que se aclara que se tienen los recursos para la construcción de esta infraestructura y de esta manera descargar la inversión que debe hacer el privado y no adicionarla a la tarifa.

Atentamente,



ROBERTH HORMIGA TIMANÁ
Gerente

Proyectaron: Patricia Bolaños Apoyo Operaciones y Ximena Erazo Líder Financiera 
Revisaron: Leidy Ordóñez Líder Infraestructura y Gustavo Amulfo Rojas Manzano – Líder Operaciones 
Vo Bo.: Natalia Mera – Profesional Universitario Oficina Asesora Jurídica 