



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**DISEÑO CONCEPTUAL DE LA RED DE TRANSPORTE MASIVO
METRO Y DISEÑO OPERACIONAL, DIMENSIONAMIENTO
LEGAL Y FINANCIERO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO EN
EL MARCO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
PUBLICO-SITP- PARA LA CIUDAD DE BOGOTA**

**PRODUCTO N° 07
ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO
Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL
PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN,
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO**

TITULO DEL DOCUMENTO: ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

DOCUMENTO N°: MB-GC-ME-0007

Referencia: P210C25

Fichero: MB-P07-ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO-20090526.doc.

Revisión número: 3 Fecha revisión : Julio 2009

	Nombre	Firma	Fecha
Realizado por	Ana López Carrascal y equipo jurídico de GARRIGUES		Julio 2009
Verificado por	Carmen Chinchilla Jorge Aguirregomez corta Felipe del Vivero Juan Felipe Pinilla		Julio 2009
Aprobado por	Luis M. San Martín Esteban Rodríguez		Julio 2009

REGISTRO DE CAMBIOS

REV.	FECHA	SECCIÓN / PÁRRAFO AFECTADO	INICIO DEL DOCUMENTO/ RAZONES DEL CAMBIO
------	-------	----------------------------	--

1	Mayo 2009	Apartado 5.1.2 (gestión del transporte)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
1	Mayo 2009	Apartado 5.1.2 (sociedad titular PLM)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
1	Mayo 2009	Apartado 5.1.2 (coordinación interinstitucional)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
1	Mayo 2009	Apartado 6.2.2 (administración impulsora de la PLM)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
1	Mayo 2009	Apartado 6.2.2 (autoridad del transporte)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
1	Mayo 2009	Apartado 6.2.2 (gestión del transporte)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
1	Mayo 2009	Apartado 6.2.2 (fortalezas y debilidades)	Consensuado primer nivel revisión (SDM/GI)
2	Junio 2009	Apartado 6.3 (esquema institucional del Distrito en comparación con casos internacionales)	Comparación de Sao Paulo y Santiago de Chile con el esquema institucional del Distrito
2	Junio 2009	Anexo 4	Aspectos institucionales del sistema de metro de Santiago de Chile
2	Junio 2009	Anexo 5	Aspectos institucionales del sistema de metro de Sao Paulo
3	Julio 2009	Apartado 6.3 (esquema institucional del Distrito en comparación con casos internacionales)	Comparación de México, D.F. con el esquema institucional del Distrito.
3	Julio 2009	Anexo 6	Aspectos institucionales del sistema de metro de México, D.F.
4	Agosto 2009	Apartado 6.3 (esquema institucional del Distrito en comparación con casos internacionales)	Comparación de París con el esquema institucional del Distrito.
4	Agosto 2009	Anexo 7	Aspectos institucionales del sistema de metro de París

ÍNDICE

1	PLANTEAMIENTO	6
1.1	Términos de Referencia	6
1.2	Contenido del producto	7
2	ORGANIZACIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.....	8
2.1	Planteamiento	8
2.2	Organización de la República de Colombia	8
2.3	Estructura general de la Administración de Justicia: cuadro resumen	28
2.4	Fuentes normativas.....	30
3	ANÁLISIS DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO DE BOGOTÁ	33
3.1	Concejo Distrital	33
3.2	Alcaldía Mayor	38
3.3	Sector Movilidad.....	44
3.4	Operadores del transporte público	62
3.5	Sector Planeación	65
3.6	Sector Hacienda.....	66
3.7	Sector Ambiente.....	68
3.8	Sector Hábitat	70
3.9	Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal	72
3.10	Contraloría Distrital	74
3.11	Juntas administradoras de las localidades	76
4	PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y PROPUESTA DE EJECUCIÓN DEL SITP DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	78
4.1	Disposiciones relevantes del Plan Maestro de Movilidad y otras disposiciones referentes al SITP	78

4.2	Descripción de la propuesta de ejecución del SITP de la Secretaría Distrital de Movilidad.....	82
5	ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DEL DISTRITO CAPITAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO A PARTIR DE LA NORMATIVA VIGENTE.....	86
5.1	Marco institucional distrital	86
5.2	Incidencia de las competencias de otras instituciones nacionales y departamentales en la ejecución, operación y mantenimiento de la PLM.....	98
6	CONSIDERACIONES SOBRE EL ESQUEMA INSTITUCIONAL DEL DISTRITO, EN COMPARACIÓN CON CASOS INTERNACIONALES.....	104
6.1	Planteamiento	104
6.2	Esquema institucional del Distrito en comparación con Madrid	104
6.3	Esquema institucional del Distrito en comparación con Sao Paulo, Santiago de Chile, México, D.F., París y Londres	118

1 PLANTEAMIENTO

1.1 Términos de Referencia

El numeral 5.3.1.4 de los Términos de Referencia, *“análisis de la normatividad vigente”*, dispone que *“en esta etapa el consultor deberá realizar un análisis estratégico del marco legal y normativo (disposiciones nacionales, regionales y distritales, así como de la jurisprudencia vigente en materia de transporte masivo de pasajeros) que rige el transporte masivo de pasajeros, con especial énfasis en aspectos de integración modal distrital y regional. Igualmente, deberá elaborar un estudio del esquema organizacional actual del Distrito y de su capacidad para adelantar el proyecto, comparándolo con los casos internacionales analizados en el numeral anterior. El consultor deberá determinar las posibles barreras y alternativas de solución, jurídicas e institucionales para la propuesta planteada”*. Este numeral termina citando la normatividad que deberá tenerse en cuenta.

El Producto 7 se denomina *“estudio del esquema organizacional actual del distrito y de su capacidad institucional para gestionar el proyecto durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento”*.

Por tanto, en este producto se analiza el contenido subrayado de los Términos de Referencia. La parte no subrayada, se desarrolla en el Producto 6 *“Documento de análisis estratégico del marco legal y normativo”*¹.

¹ Como acertadamente prevén los Términos de Referencia, en esta actividad de la Etapa 1 corresponde efectuar un estudio del esquema organizacional actual del Distrito Capital, comparándolo con los casos internacionales, de forma que se sienten las bases para, en la Etapa 2, formular el esquema institucional requerido para la construcción, operación y mantenimiento de la PLM.

Así, según el numeral 5.3.2.8 de los citados Términos, en el Producto 24 de la Etapa 2 se realizaría la siguiente actividad:

“Esquema institucional”

Formulación del esquema institucional requerido durante cada una de las etapas de desarrollo de la red de metro integrada: construcción, operación y mantenimiento, junto con la proyección de las actuaciones administrativas requeridas para conformarlo (incluye descripción de autoridades, competencias, funciones y esquemas de coordinación interinstitucional). Para este fin deberá elaborar los siguientes análisis:

- *Revisión de las mejores prácticas de organización institucional en casos comparables con Bogotá.*
- *Programa de adecuación institucional por etapas: hoja de ruta de las reformas*
 - *Atendiendo a la integración del transporte urbano y regional, de la gestión del transporte público de pasajeros, y de la eficiencia necesaria para la implementación y operación de la primera línea del Metro.*
 - *Vinculado con la estrategia de contratación y operación (particularmente, con el rol que asuma el sector privado).*
 - *Revisión del rol de la empresa TRANSMILENIO S.A., del IDU, de la Secretaría de Movilidad y de otros entes involucrados en el sistema integrado de transporte”.*

1.2 Contenido del producto

Este producto se ha estructurado en los siguientes apartados a fin de desarrollar su contenido:

- Análisis de la **organización política de la República de Colombia**.
- Análisis de la **organización institucional actual del distrito** (competencias previstas en la normativa vigente).
- **Plan Maestro de Movilidad y propuesta de integración del SITP** en la que actualmente trabaja la SDM.
- Análisis de la **capacidad institucional del distrito** para gestionar el proyecto durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento.
- Consideraciones sobre el **esquema institucional del distrito, en comparación con casos internacionales**.

Este producto tiene los siguientes ANEXOS:

- **ANEXO 1:** presentación del **SITP**, febrero de 2009, elaborada por la Administración Distrital.
- **ANEXO 2:** ficha del esquema institucional del caso internacional de **Madrid**.
- **ANEXO 3.A:** organización institucional para la ejecución de proyectos metro en una misma ciudad (Madrid) en los que el consultor jurídico tiene experiencia, directa o indirecta: ficha de **MetroSur**.
- **ANEXO 3.B:** organización institucional para la ejecución de proyectos metro en una misma ciudad (Madrid) en los que el consultor jurídico tiene experiencia, directa o indirecta: ficha de **Metros Ligeros**.
- **ANEXO 3.C:** organización institucional para la ejecución de proyectos metro en una misma ciudad (Madrid) en los que el consultor jurídico tiene experiencia, directa o indirecta: ficha del **Intercambiador de Avenida de América**.
- **ANEXO 4:** esquema institucional de los casos internacionales de Sao Paulo, Santiago de Chile, México, D.F., París y Hong Kong.

Como se verá, la comparación del esquema institucional del Distrito Capital con casos internacionales que se contiene en este documento, se refiere fundamentalmente al supuesto del Metro de Madrid. El profundo conocimiento y dilatada experiencia del equipo jurídico del Grupo Consultor respecto de este sistema de metro (y, por tanto, también su acceso directo a la información necesaria) ha permitido desarrollar este estudio con gran amplitud, lo que consideramos un aporte de notable valor a esta consultoría en la medida en que, sin duda, el sistema de Metro de Madrid constituye hoy un referente mundial en materia de transporte urbano: por la vertiginosa expansión de su red en los últimos años, por su integración y coordinación con los demás servicios de transporte, por su calidad, etc. Este estudio se completará y enriquecerá con el de los demás casos internacionales seleccionados por la Secretaría Distrital de Movilidad, una vez se hayan podido analizar sus respectivas circunstancias en los correspondientes plazos previstos para la consultoría.

2 ORGANIZACIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

2.1 Planteamiento

La financiación, construcción y explotación de una infraestructura de transporte como la PLM exige el estudio competencial de múltiples organismos, pertenecientes a distintos ámbitos territoriales. Como no puede ser de otro modo, este estudio debe enmarcarse en el modelo de organización política de la República de Colombia previsto en la Constitución Política de 4 de junio de 1991.

Por ello, el presente apartado tiene por objeto reflejar, de manera esquemática, el modelo de organización de la República de Colombia, así como aquellas previsiones clave, esencialmente constitucionales, necesarias para enmarcar dicho análisis.

En particular, en este apartado se exponen (i) la organización de la República de Colombia; además de reflejar brevemente el esquema organizativo de los distintos niveles territoriales en que se ha articulado aquélla, trata de introducir algunos principios y previsiones constitucionales clave respecto del modelo político adoptado; (ii) el resumen esquemático de la estructura de la Administración de Justicia; (iii) las previsiones más relevantes respecto de las fuentes normativas del Derecho colombiano en los distintos niveles territoriales.

2.2 Organización de la República de Colombia

2.2.1 Consideraciones generales

PREVISIONES CONSTITUCIONALES BÁSICAS	
Modelo de Estado (arts.1 y 114 CP)	Colombia es un <u>Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales</u> , democrática, participativa y pluralista. El <u>Presidente de la República</u> es Jefe del Estado, Jefe del Gobierno y suprema autoridad administrativa.
Constitución: <i>“norma de normas”</i> (art. 4 CP)	La CP es norma de normas. Sus disposiciones prevalecerán, en todo caso, en caso de incompatibilidad con la ley u otra norma jurídica.
Ramas del poder público y órganos autónomos e independientes del Estado (art.113 CP)	i) Son <i>“Ramas del Poder Público”</i> la legislativa, la ejecutiva y la judicial. ii) Además de los <u>órganos</u> que las integran, existen otros, <u>autónomos e independientes</u> para el cumplimiento de las demás funciones del Estado. iii) Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas pero <u>colaboran armónicamente</u> para la realización de sus fines.
Entidades territoriales (art.286 CP)	Son <u>entidades territoriales</u> los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. Además, la ley podrá dar el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la ley.
Principio de	Las <u>entidades territoriales gozan de autonomía</u> para la gestión de sus

<p>autonomía de las entidades territoriales (art. 287 CP)</p>	<p>intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley y tienen, por ello, los derechos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Gobernarse por autoridades propias. ii) Ejercer las competencias que les corresponden. iii) Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. iv) Participar en las rentas nacionales.
<p>Principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad (art. 288 CP)</p>	<p>Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los <u>principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad</u>.</p>



2.2.2 Ámbito nacional

NIVEL NACIONAL	
RAMA LEGISLATIVA	
Congreso de la República	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Composición</u> (art. 114 CP): el Congreso de la República estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.▪ <u>Funciones principales</u> (arts. 114 y 150 CP):<ul style="list-style-type: none">- <u>Reformar la Constitución.</u>- <u>Hacer las leyes y, por medio de ellas:</u><ul style="list-style-type: none">- Aprobar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas, la división general del territorio y establecer las competencias de las entidades territoriales;- Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional.- Reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales.- Expedir las normas a que debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.- Conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales.- Establecer contribuciones fiscales y parafiscales.- Aprobar o improbar los contratos o convenios que, por razones de evidente necesidad nacional, hubiere celebrado el Presidente de la República sin autorización previa.- Expedir el estatuto general de contratación de la administración pública y en especial de la administración nacional.- <u>Ejercer control político sobre el gobierno y la administración.</u>



RAMA EJECUTIVA	
Presidente de la República	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Naturaleza del Presidente de la República</u> (arts. 115 y 188 CP) Cargo de elección popular que ostenta la condición de Jefe del Estado, Jefe del Gobierno y suprema autoridad administrativa. Simboliza la unidad nacional. ▪ <u>Funciones</u> (art. 189 CP) <ul style="list-style-type: none"> - Sancionar y promulgar las leyes. - Ejercer la <u>potestad reglamentaria</u>, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes. - Presentar un <u>informe al Congreso</u>, al iniciarse cada legislatura, sobre los actos de la Administración, sobre la ejecución de los planes y programas de desarrollo económico y social, y <u>sobre los proyectos que el Gobierno se proponga adelantar durante la vigencia de la nueva legislatura</u>. - Nombrar a los presidentes, directores o gerentes de los establecimientos públicos nacionales y a las personas que deban desempeñar empleos nacionales cuya provisión no sea por concurso o no corresponda a otros funcionarios o corporaciones. - Suprimir o fusionar entidades u organismos administrativos nacionales de conformidad con la ley. - Modificar la estructura de los Ministerios, Departamentos Administrativos y demás entidades u organismos administrativos nacionales, con sujeción a los principios y reglas generales que defina la ley. - Velar por la estricta recaudación y administración de las rentas y caudales públicos y decretar su inversión de acuerdo con las leyes. - Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos. - Celebrar los contratos que le correspondan con sujeción a la Constitución y la ley.
Gobierno de la Nación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Composición</u> (art. 115 CP) Está formado por el Presidente de la República, los ministros del despacho y los directores de departamentos administrativos. El Presidente y el Ministro o Director de Departamento correspondientes, en cada materia específica, constituyen el Gobierno.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 12 de 216

	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Funciones</u> (art. 200 CP)<ul style="list-style-type: none">- Concurrir a la formación de las leyes, presentando proyectos por intermedio de los ministros, ejerciendo el derecho de objetarlos y cumpliendo el deber de sancionarlos.- Presentar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas.- Enviar a la Cámara de Representantes el proyecto de presupuesto de rentas y gastos.
<p>Ministros y directores de departamentos administrativos</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Papel de los ministros y directores de departamentos administrativos</u> (art. 208 CP)<p>Son los jefes de la administración en su respectiva dependencia.</p>▪ <u>Funciones</u> (art. 208 CP)<p><u>Generales:</u> bajo la dirección del Presidente de la República, formulan las políticas atinentes a su despacho, dirigen la actividad administrativa y ejecutan la ley.</p><p><u>En relación con el Congreso:</u> presentan al inicio de cada legislatura informe sobre el estado de los negocios adscritos a su ministerio y departamento administrativo y sobre las reformas que consideren convenientes.</p><p><u>Específicas para ministros ante el Congreso:</u> presentan a las cámaras proyectos de ley y toman parte en los debates.</p>



RAMA JUDICIAL (únicamente se reflejan los preceptos constitucionales)	
Previsiones generales	<p><u>Administran justicia</u> (art. 116 CP):</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, los Tribunales y los Jueces. - También, la Justicia Penal Militar. - El Congreso puede ejercer también determinadas funciones judiciales. - Excepcionalmente, determinadas autoridades administrativas (cuando la ley les atribuya dicha función en materias precisas).
Corte Constitucional (jurisdicción constitucional)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Función</u> (art. 241 CP): guarda de la integridad y supremacía de la Constitución y, para ello, entre otros, le corresponde: <ul style="list-style-type: none"> - Decidir sobre las demandas de inconstitucionalidad que presenten los ciudadanos contra las leyes y contra los decretos con fuerza de ley dictados por el Gobierno. - Revisar, en la forma que determine la ley, las decisiones judiciales relacionadas con la acción de tutela de los derechos constitucionales. <p>Ninguna autoridad podrá reproducir el contenido material del acto jurídico declarado inexecutable por razones de fondo (art. 243 CP).</p>
Corte Suprema de Justicia (jurisdicción ordinaria)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Función</u> (arts. 234 y 235 CP): es el máximo tribunal de la jurisdicción ordinaria y, por ello, le corresponde: <ul style="list-style-type: none"> - Actuar como tribunal de casación. - Juzgar al Presidente de la República y a los miembros del Congreso, a los altos funcionarios, a los Ministros del Despacho, al Procurador General, al Defensor del Pueblo, los agentes del Ministerio Público, los directores de los departamentos administrativos y al Contralor General de la República.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 14 de 216

Consejo de Estado (jurisdicción contencioso- administrativa)	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Funciones</u> (art. 237 CP)<ul style="list-style-type: none">- Desempeñar las funciones de Tribunal supremo de lo <u>contencioso administrativo</u>.- Conocer de las acciones de nulidad por inconstitucionalidad de los decretos dictados por el Gobierno Nacional, cuya competencia no corresponda a la Corte Constitucional.- Actuar como cuerpo supremo consultivo del Gobierno en asuntos de administración.- Preparar y presentar proyectos de actos reformativos de la Constitución y proyectos de ley.
Jurisdicciones especiales (ámbito no nacional)	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Autoridades de pueblos indígenas</u> (art. 246 CP): podrán ejercer funciones jurisdiccionales dentro de su ámbito territorial, de conformidad con sus propias normas y procedimientos, siempre que no sean contrarios a la Constitución y leyes de la República.▪ <u>Jueces de paz</u> (art. 247 CP): la ley podrá crear jueces de paz encargados de resolver en equidad conflictos individuales y comunitarios.
Fiscalía General de la Nación	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Composición</u> (art. 249 CP)<p>La Fiscalía General de la Nación estará integrada por el Fiscal General, los fiscales delegados y los demás funcionarios que determine la ley.</p>▪ <u>Funciones</u> (arts. 250 y 251 CP)<ul style="list-style-type: none">- De la Fiscalía General de la Nación: adelantar el ejercicio de la acción penal y realizar la investigación de los hechos que revistan las características de un delito que lleguen a su conocimiento.- En particular, del Fiscal General de la Nación: investigar y acusar, si hubiere lugar, a los altos servidores que gocen de fuero constitucional.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL
DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA
GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 15 de 216

**Consejo Superior de
la Judicatura**

- Funciones (arts. 256 y 257 CP):
 - Administrar la carrera judicial.
 - Llevar el control de rendimiento de las corporaciones y despachos judiciales.
 - Dirimir los conflictos de competencia que ocurran entre las distintas jurisdicciones.
 - Fijar la división del territorio para efectos judiciales y ubicar y redistribuir los despachos judiciales.
 - Proponer proyectos de ley relativos a la administración de justicia y a los códigos sustantivos y procedimentales.



2.2.3 Entidades territoriales

a) Nivel departamental

DEPARTAMENTOS	
Previsiones generales	<ul style="list-style-type: none">▪ Los departamentos tienen <u>autonomía</u> para la administración de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio (art. 298 CP).▪ Ejercen <u>funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios</u> que determinen la Constitución y las leyes (art. 298 CP).
Asamblea departamental	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Naturaleza</u> (art. 299 CP): corporación político-administrativa de elección popular, integrada por un número de miembros de entre 11 y 31. Goza de autonomía administrativa y presupuesto propio, y podrá ejercer control político sobre la administración departamental.▪ <u>Funciones</u> (art. 300 CP): por medio de ordenanzas, podrán:<ul style="list-style-type: none">- Reglamentar el ejercicio de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del Departamento.- Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera.- Adoptar de acuerdo con la ley los planes y programas de desarrollo económico y social y los de obras públicas.- Determinar la estructura de la Administración Departamental.- Autorizar al Gobernador del Departamento para celebrar contratos, negociar empréstitos, enajenar bienes y ejercer, <i>pro tempore</i>, precisas funciones de las que corresponden a las Asambleas Departamentales.- Delegar en los concejos municipales las funciones que ella misma determine. En cualquier momento, las asambleas podrán reasumir el ejercicio de las funciones delegadas.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 17 de 216

<p>Gobernador</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Naturaleza</u> (art. 303 de la CP): cargo de elección popular que ostenta el cargo de jefe de la administración seccional y representante legal del departamento. También, agente del Presidente de la República para el mantenimiento del orden público y para la ejecución de la política económica general, así como para aquellos asuntos que mediante convenios la Nación acuerde con el departamento.▪ <u>Funciones</u> (art. 305 de la CP)<ul style="list-style-type: none">- Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los decretos del Gobierno y las ordenanzas de las Asambleas Departamentales.- Dirigir y coordinar la acción administrativa del departamento y actuar en su nombre como gestor y promotor del desarrollo integral de su territorio, así como los servicios nacionales en las condiciones de la delegación que le confiera el Presidente de la República.- Presentar oportunamente a la asamblea departamental los proyectos de ordenanza sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas y presupuesto anual de rentas y gastos.- Nombrar y remover libremente a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y de las empresas industriales o comerciales del Departamento.- Suprimir o fusionar las entidades departamentales de conformidad con las ordenanzas.- Revisar los actos de los concejos municipales y de los alcaldes y, por motivos de inconstitucionalidad o ilegalidad, remitirlos al Tribunal competente para que decida sobre su validez.
--------------------------	---

**b) Nivel distrital (SantaFé de Bogotá, D.C.)**

NIVEL DISTRITAL: EL DISTRITO CAPITAL DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ	
Consideraciones generales	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Art. 322 CP</u> Bogotá, Capital de la República y del departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital. Corresponde a las autoridades distritales garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.▪ <u>Art. 7 Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de SantaFé de Bogotá (DREDB)</u><ul style="list-style-type: none">- Se entienden otorgadas al Distrito Capital las atribuciones administrativas que la Constitución y las leyes confieren a los departamentos, en todo lo compatible con el régimen especial de aquél.- Las disposiciones de la Asamblea y de la Gobernación de Cundinamarca no rigen en el territorio del Distrito, salvo en lo relativo a las rentas departamentales que han de recaudarse en el Distrito.▪ <u>Art. 325 CP: posible constitución de área metropolitana y/o región</u> Atendiendo las condiciones que fijen la Constitución y la ley, el Distrito Capital podrá conformar un área metropolitana con los municipios circunvecinos y una región con otras entidades territoriales de carácter departamental. El DREDB (norma nacional) se ha visto desarrollado por el Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo Distrital, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones. El Acuerdo 257 de 2006 ha establecido determinadas especialidades respecto del DREDB (i.e. previsión de las unidades administrativas especiales sin personalidad jurídica como organismo que forma parte del sector central).
Composición del Gobierno del Distrito Capital	Artículo 53 del DREDB: el <u>alcalde mayor, los secretarios de despacho y los jefes de departamento administrativo</u> , y en cada caso particular el alcalde y el secretario de departamento correspondiente, constituyen el gobierno distrital.
Estructura administrativa del Distrito Capital	Artículo 54 del DREDB y artículo 21 del Acuerdo 257 de 2006: la estructura administrativa del Distrito Capital comprende el <u>Sector Central, el Sector Descentralizado, funcionalmente o por servicios, y el Sector de las Localidades</u> .



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 19 de 216

<p>Sector Central</p>	<p>Según el artículo 22 del Acuerdo 257 de 2006 el Sector Central de la Administración Distrital <u>está integrado por los siguientes organismos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ El Despacho del Alcalde o Alcaldesa Mayor. ▪ Los Consejos Superiores de la Administración Distrital. ▪ Las Secretarías de Despacho. ▪ Los Departamentos Administrativos. ▪ Las Unidades Administrativas Especiales sin personalidad –“<i>personería</i>”- jurídica. 	
<p>Sector Descentralizado Funcionalmente o por Servicios</p>	<p>Composición</p>	<p>Artículo 26 del Acuerdo 257 de 2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Establecimientos Públicos.</u> ▪ Unidades Administrativas Especiales con personalidad jurídica. ▪ Empresas Industriales y Comerciales del Estado. ▪ Empresas Sociales del Estado. ▪ Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios Oficiales. ▪ <u>Sociedades de Economía Mixta.</u> ▪ <u>Sociedades entre entidades públicas.</u> ▪ Entidades Descentralizadas Indirectas. ▪ Entes universitarios autónomos.
	<p>Régimen jurídico</p>	<p>Cuestiones generales</p> <p>Artículo 28 del Acuerdo 257 de 2006: <u>las entidades del Sector Descentralizado funcionalmente o por servicios se rigen por lo previsto en las leyes que de manera general regulan su organización, fines y funciones, por lo dispuesto en el Decreto Ley 1421 de 1993, por los acuerdos que determinan su creación, organización y funciones y por las demás disposiciones legales y administrativas a ellas aplicables.</u></p> <p>El régimen jurídico de estas entidades es el previsto en la Ley 489 de 1998, en atención al parágrafo 1 del artículo 68 de esta norma, que dispone que, de conformidad con el inciso segundo del artículo 210 de la Constitución Política, el régimen jurídico aquí previsto para las entidades descentralizadas es aplicable a las de las entidades territoriales sin perjuicio</p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 20 de 216

		<p>de las competencias asignadas por la Constitución y la ley a las autoridades del orden territorial.</p> <p>Artículo 59 del DREDB: <u>la autonomía administrativa y presupuestal de las entidades descentralizadas se ejercerá conforme a las normas que las organizan</u> y la tutela de la administración a que están sometidas tendrá por objeto el control de sus actividades y la coordinación de éstas con las políticas del gobierno distrital.</p> <p>Artículo 58 del DREDB: <u>las juntas directivas no intervendrán en la tramitación ni en la adjudicación de los contratos de la entidad</u>. Los representantes legales de las entidades son responsables de la tramitación, adjudicación y ejecución de los contratos.</p>	
		<p>Régimen jurídico específico según la entidad</p>	
		<p>Denominación</p>	<p>Previsiones normativas</p>
		<p><u>Establecimientos públicos</u></p>	<p>Artículo 70 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“Los establecimientos públicos son organismos encargados principalmente de atender funciones administrativas y de prestar servicios públicos conforme a las reglas del Derecho Público, que reúnen las siguientes características:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) Personería jurídica;</i> <i>b) Autonomía administrativa y financiera;</i> <i>c) Patrimonio independiente, constituido con bienes o fondos públicos comunes, el producto de impuestos, rentas contractuales, ingresos propios, tasas o contribuciones de destinación especial, en los casos autorizados por la Constitución y en las disposiciones legales pertinentes.”</i> <p>Artículo 71 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><u>“La autonomía administrativa y financiera de los establecimientos públicos se ejercerá conforme a los actos que los rigen y en el cumplimiento de sus funciones, se</u></p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 21 de 216

			<p><i>ceñirán a la ley o norma que los creó o autorizó y a sus estatutos internos; y no podrán desarrollar actividades o ejecutar actos distintos de los allí previstos ni destinar cualquier parte de sus bienes o recursos para fines diferentes de los contemplados en ellos”.</i></p> <p>Artículo 72 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“Los <u>actos unilaterales que expidan los establecimientos públicos en ejercicio de funciones administrativas son actos administrativos y se sujetan a las disposiciones del Código Contencioso Administrativo.</u></i></p> <p><i>Los contratos que celebren los establecimientos públicos se rigen por las normas del Estatuto contractual de las <u>entidades estatales</u> contenido en la Ley 80 de 1993 y las disposiciones que lo complementen, adicionen o modifiquen, sin perjuicio de lo dispuesto en las normas especiales”.</i></p>
		<p><u>Unidades administrativas especiales y superintendencias con personalidad – “personería”- jurídica</u></p>	<p>Artículo 82 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“Las unidades administrativas especiales y las superintendencias con personería jurídica, son entidades descentralizadas, <u>con autonomía administrativa y patrimonial, las cuales se sujetan al régimen jurídico contenido en la ley que las crea y en lo no previsto por ella, al de los establecimientos públicos”.</u></i></p>
		<p><u>Empresas industriales y comerciales del Estado</u></p>	<p>Artículo 85 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“Las empresas industriales y comerciales del Estado son organismos creados por la ley o autorizados por ésta, que <u>desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial y de gestión económica conforme a las reglas del Derecho Privado,</u> salvo las excepciones que consagra la ley. (...)”</i></p> <p>Artículo 86 de la Ley 489 de 1998:</p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 22 de 216

			<p><i><u>“La autonomía administrativa y financiera de las empresas industriales y comerciales del Estado se ejercerá conforme a los actos que las rigen; en el cumplimiento de sus actividades, se ceñirán a la ley o norma que las creó o autorizó y a sus estatutos internos; no podrán destinar cualquier parte de sus bienes o recursos para fines diferentes de los contemplados en la ley o en sus estatutos internos; además de las actividades o actos allí previstos, podrán desarrollar y ejecutar todos aquellos que sean necesarios para el cumplimiento del objeto asignado”.</u></i></p> <p>Artículo 87 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i><u>“Las empresas industrial y comerciales del Estado como integrantes de la Rama Ejecutiva del Poder Público, salvo disposición legal en contrario, gozan de los privilegios y prerrogativas que la Constitución Política y las leyes que confieren a la Nación y a las entidades territoriales (...).”</u></i></p> <p>Artículo 93 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i><u>“Los <u>actos</u> que expidan las empresas industriales y comerciales del Estado para el desarrollo de su actividad propia, industrial o comercial o de gestión económica se sujetarán a las disposiciones del Derecho Privado. Los <u>contratos que celebren para el cumplimiento de su objeto se sujetarán a las disposiciones del Estatuto General de Contratación de las entidades estatales”.</u></u></i></p> <p>Artículo 106 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i><u>“El control administrativo de las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta se cumplirá en los términos de los correspondientes convenios, planes o programas que deberán celebrarse periódicamente con la Nación, a través del respectivo Ministerio o Departamento Administrativo.”</u></i></p>
--	--	--	--



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 23 de 216

		<p><u>Sociedades públicas</u></p>	<p>Si bien la normativa no define qué se entiende por sociedad pública, dado que una sociedad mixta es aquella participada por entidades públicas y privadas (sin establecer porcentajes mínimos para cada tipo), cabe entender que una sociedad pública es aquella participada íntegramente por entidades públicas.</p> <p>Artículo 38. Parágrafo 1º de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“Las <u>sociedades públicas</u> y las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea el noventa por ciento (90%) o más de su capital social, <u>se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado</u>”.</i></p>
		<p><u>Sociedades de economía mixta</u></p>	<p>Artículo 97 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“Las sociedades de economía mixta son organismos autorizados por la ley, constituidos bajo la forma de sociedades comerciales con aportes estatales y de capital privado, que <u>desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial conforme a las reglas de Derecho Privado</u>, salvo las excepciones que consagra la ley. (...)</i></p> <p><i>Parágrafo. <u>Los regímenes de las actividades y de los servidores de las sociedades de economía mixta en las cuales el aporte de la Nación, de entidades descentralizadas, sea igual o superior al noventa (90%) del capital social es el de las empresas industriales y comerciales del Estado</u>”.</i></p> <p>Artículo 98 de la Ley 489 de 1998:</p> <p><i>“En el acto de constitución de toda sociedad de economía mixta se señalarán las condiciones para la participación del Estado que contenga la disposición que autorice su creación, el carácter nacional, departamental, distrital o municipal de la sociedad; así como su vinculación a los distintos organismos para efectos del control que ha de</i></p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 24 de 216

			<p><i>ejercerse sobre ella”.</i></p> <p>El artículo 97 de la Ley 489 de 1998 establecía que eran mixtas aquellas en las que la Administración tenía más del 50%.</p> <p>Sin embargo, este artículo fue declarado <i>“inexequible”</i> (inaplicable) por la sentencia <u>de la Corte Constitucional C-953/99, de 1 de diciembre de 1999</u>, en los siguientes términos:</p> <p><i>“4.6. Por otra parte, se observa por la Corte que el artículo 210 de la Constitución establece que las entidades descentralizadas por servicios del orden nacional deben ser creadas por la ley o con su autorización “con fundamento en los principios que orientan la actividad administrativa”, norma ésta que en armonía con lo dispuesto por el artículo 150 de la Carta permite que el Congreso de la República en ejercicio de su atribución de “hacer las leyes” dicte el régimen jurídico con sujeción al cual habrán de funcionar los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado y las empresas de economía mixta. Ello no significa que so pretexto de establecer ese régimen para estas últimas se pueda establecer desconocer que cuando el capital de una empresa incluya aportes del Estado o de una de sus entidades territoriales en proporción inferior al cincuenta por ciento (50%) del mismo, no alcanzan la naturaleza jurídica de sociedades comerciales o empresas de “economía mixta”, pues, se insiste, esta naturaleza jurídica surge siempre que la composición del capital sea en parte de propiedad de un ente estatal y en parte por aportes o acciones de los particulares, que es precisamente la razón que no permite afirmar que en tal caso la empresa respectiva sea “del Estado” o de propiedad de “particulares” sino, justamente de los dos, aunque en</i></p>
--	--	--	---



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 25 de 216

			<p><i>proporciones diversas, lo cual le da una característica especial, denominada "mixta", por el artículo 150, numeral 7º de la Constitución.</i></p> <p><i>De no ser ello así, resultaría entonces que aquellas empresas en las cuales el aporte de capital del Estado o de una de sus entidades territoriales fuera inferior al cincuenta por ciento (50%) no sería ni estatal, ni de particulares, ni "mixta", sino de una naturaleza diferente, no contemplada por la Constitución".</i></p> <p>Por tanto, cabe entender que la sociedad mixta será aquella en la que participen entidades públicas y privadas, con independencia de su porcentaje de participación.</p>
	<p>Funciones</p>	<p>Artículo 27 del Acuerdo 257 de 2006:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Participar en la formulación de las políticas, planes y programas sectoriales, bajo la orientación del organismo del Sector Central respectivo y ejecutarlas. b. <u>Garantizar</u> el suministro de bienes y la prestación de los servicios a su cargo y ejecutar los proyectos definidos para tal efecto. c. Coadyuvar al logro de las metas y objetivos del Sector Administrativo al que pertenezcan. d. Las demás que establezcan las normas especiales. 	
<p>Sectores Administrativos de Coordinación del Distrito</p>	<p>Artículo 45 del Acuerdo 257 de 2006: la Administración del Distrito Capital contará con una serie de <u>Sectores Administrativos de Coordinación</u>, entre los que cabe destacar los siguientes por entenderlos estratégicos a efectos de esta consultoría:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Sector Movilidad</u>: artículos 104 y 107 del Acuerdo 257 de 2006 <p>Tiene la misión de garantizar la <u>planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.</u></p>		



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 26 de 216

	<p><u>Está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad cabeza del sector y las siguientes entidades:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Entidades Adscritas²:</u> 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.- <u>Entidades Vinculadas:</u> Sociedad pública: Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO, S.A. Sociedad de economía mixta: Terminal de Transporte, S.A. <ul style="list-style-type: none">■ <u>Sector Planeación:</u> artículo 72 del Acuerdo 257 de 2006 Está integrado por la Secretaría Distrital de Planeación, cabeza del sector.■ <u>Sector Hacienda:</u> artículo 61 del mismo acuerdo La Secretaría Distrital de Hacienda es la cabeza de este sector, integrado también por otras entidades.■ <u>Sector Ambiente:</u> artículo 102 del mismo acuerdo La Secretaría Distrital Ambiental es la cabeza de este sector, integrado por otra entidad adicional.■ <u>Sector Hábitat:</u> artículo 115 del mismo acuerdo
--	--

² Por lo que respecta al régimen de “adscripción” o de “vinculación” de entidades, el artículo 50 de la Ley 489 de 1998, relativo a los actos de creación de entidades, prevé que las superintendencias, los establecimientos públicos y las unidades administrativas especiales estén “adscritos”, a ministerios o departamentos, mientras que las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta, estarán adscritos o vinculados, según determine su acto de creación.

La Corte Constitucional ha tenido oportunidad de pronunciarse acerca de la diferencia entre uno y otro régimen en su Sentencia C-666/00, de 8 de junio de 2000, en la que declara que “se ha entendido que los conceptos de adscripción y vinculación hacen referencia al grado de autonomía de que gozan los entes descentralizados por servicios; la vinculación supone una mayor independencia respecto de los órganos del sector central de la Administración”.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL
DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA
GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 27 de 216

	La Secretaría Distrital del Hábitat es la cabeza de este sector, integrada también por la Empresa de Renovación Urbana de Bogotá.
--	---



c) Nivel municipal

MUNICIPIOS	
Consideraciones generales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El municipio es la <u>entidad fundamental</u> de la división político-administrativa del Estado (art. 311 CP). ▪ <u>Funciones</u>: (i) prestar los servicios públicos que determine la ley, (ii) construir las obras que demande el progreso local, (iii) ordenar el desarrollo de su territorio, (iv) promover la participación comunitaria y (v) el mejoramiento social y cultural de sus habitantes (Art. 311 CP). ▪ Sólo los municipios pueden gravar la <u>propiedad inmueble</u>, si bien otras entidades podrán imponer contribuciones de valoración (art. 313 CP).

2.3 Estructura general de la Administración de Justicia: cuadro resumen

ESTRUCTURA GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA	
Ley 270 de 1996, de 7 marzo, Estatutaria de la Administración de Justicia	
Jurisdicción Ordinaria	Corte Suprema de Justicia (ámbito nacional)
	Tribunales Superiores de Distrito Judicial
	Juzgados civiles, laborales, penales, penales para adolescentes, de familia, de ejecución de penas, de pequeñas causas y de competencia múltiple
Jurisdicción de la Contencioso Administrativo	Consejo de Estado (ámbito nacional)
	Tribunales Administrativos (ámbito departamental)



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL
DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA
GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 29 de 216

	Juzgados Administrativos (circuito judicial) ³
Jurisdicción Constitucional	Corte Constitucional (ámbito nacional)
Jurisdicción de Paz	Jueces de Paz

³ El circuito judicial es una de las divisiones territoriales fijadas a efectos judiciales, que se conforma por uno o varios municipios, pertenecientes a uno o varios Departamentos



2.4 Fuentes normativas

2.4.1 Ámbito nacional

NIVEL NACIONAL				
Constitución				
Artículo 4 CP: primacía sobre cualquier disposición normativa.				
Ley de Plan Nacional de Inversiones				
Artículo 341 CP: Se expide mediante ley con prelación sobre las demás leyes.				
Ley orgánica	Ley estatutaria	Ley ordinaria	Decreto legislativo	Decreto-ley
<p>Art. 151 CP</p> <p>Aprobada por el Congreso, por <u>mayoría absoluta de ambas cámaras</u>.</p> <p><u>Objeto:</u> regulación del ejercicio de la actividad legislativa; de la preparación, aprobación y ejecución del presupuesto de rentas; de apropiaciones; del plan general de desarrollo; de asignación de competencias normativas a entidades territoriales.</p>	<p>Arts. 152 y 153 CP</p> <p>Aprobación por <u>mayoría absoluta del Congreso</u> en una sola legislatura, previa revisión de la exequibilidad del proyecto por la Corte Constitucional.</p> <p><u>Objeto:</u> derechos y deberes fundamentales de las personas y de los procedimientos y recursos para su protección; administración de justicia; organización y régimen de los partidos y movimientos políticos; estatuto de la oposición y funciones electorales; instituciones y mecanismos de participación ciudadana; estados de excepción; igualdad electoral</p>	<p>Arts. 154 y siguientes CP:</p> <p>Aprobación por Congreso.</p>	<p>Arts. 212 a 215 CP</p> <p>Podrán dictarse por el <u>Gobierno</u> mientras se declare y subsista un Estado de Guerra Exterior.</p> <p>Suspenden las leyes incompatibles con el Estado de Guerra, tienen vigencia limitada, en todo caso, al tiempo que dure el Estado de Guerra.</p>	<p>Art. 150.10 CP</p> <p>El <u>Presidente de la República</u> puede expedir normas con fuerza de ley (decretos-leyes), previa habilitación por el Congreso de facultades extraordinarias por plazo máximo de seis meses.</p> <p>Tales facultades no se podrán conferir para expedir códigos, leyes estatutarias, orgánicas, crear servicios administrativos y técnicos de las cámaras o decretar impuestos.</p> <p>Podrán ser modificados por el Congreso.</p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL
DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA
GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 31 de 216

	entre los candidatos a la Presidencia del a Republica			
Decretos, resoluciones y órdenes del Presidente de la República				
Art. 189.11 CP: el Presidente de la República ejerce la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la ejecución de las leyes.				



2.4.2 Ámbito de las entidades territoriales

NIVEL DEPARTAMENTAL	
Ordenanzas (asambleas departamentales)	<p>Art. 72 del Decreto 1222 de 1986, de 18 de abril, por el cual se expide el Código de Régimen Departamental (CRD): los actos de las asambleas departamentales destinados a dictar disposiciones para el arreglo de alguno de los asuntos de su incumbencia se denominarán ordenanzas.</p> <p>Art. 83 CRD: las ordenanzas rigen en todo el territorio del departamento.</p>
Órdenes y disposiciones administrativas (gobernadores)	<p>Art. 95 CRD: los gobernadores dictarán, en caso de urgencia o gravedad, con carácter de provisionales, órdenes y disposiciones administrativas que, no siendo de su incumbencia ordinaria, juzgue indispensables; pero siempre que para esto haya recibido delegación del Gobierno, a quien corresponde aprobarlas definitivamente.</p>
NIVEL DISTRITAL	
Acuerdos y resoluciones (Concejo Distrital)	<p>Art. 12 del Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá (DREDB): corresponde al Concejo Distrital dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.</p> <p>Arts. 19 a 26 DREDB: una vez aprobada la norma, será suscrito por el Presidente del Concejo y el Secretario General y pasará al Alcalde Mayor para su sanción.</p> <p>Art. 26 DREDB: las decisiones del Concejo Distrital que no requieran acuerdo se adoptarán mediante resoluciones y proposiciones que suscribirán la Mesa Directiva y el Secretario de la Corporación.</p>
Decretos, órdenes y resoluciones (Alcalde Mayor)	<p>Art. 35 DREDB: como primera autoridad de policía en la ciudad, el Alcalde Mayor dictará los reglamentos, impartirá las órdenes y adoptará las medidas necesarias para garantizar la seguridad ciudadana.</p> <p>Art. 38 DREDB: es atribución del Alcalde Mayor ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos y órdenes necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.</p>
NIVEL MUNICIPAL	
Acuerdos y ordenanzas (Concejo Municipal)	<p>Arts. 116 y 122 del Decreto 1333 de 1986, 25 de abril, por el cual se expide el Código de Régimen Municipal (CRM) y art. 85 CRD: los acuerdos expedidos por los Concejos Municipales y sancionados por los Alcaldes se presumen válidos y son obligatorios mientras no sean anulados o suspendidos.</p>

3 ANÁLISIS DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO DE BOGOTÁ

3.1 Concejo Distrital

3.1.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 7 de 1987, de 29 de mayo, del Concejo, por el cual se adopta el Estatuto de Valorización del Distrito Especial de Bogotá (Acuerdo 7 de 1987).▪ Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, del Presidente de la República, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá (DREDB).▪ Ley 489 de 1998, de 29 de diciembre, por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones (Ley 489 de 1998).▪ Acuerdo 348 de 2008, de 23 de diciembre, del Concejo, por el cual se expide el reglamento interno del Concejo de Bogotá, Distrito Capital (Acuerdo 348 de 2008).

a) Naturaleza jurídica

Según el artículo 8 del DREDB, el Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son, esencialmente, de carácter normativo.

También le corresponde al Concejo Distrital vigilar y controlar la gestión que cumplan las autoridades distritales.

El artículo 1 del Acuerdo 348 de 2008 establece que el Concejo Distrital es una Corporación político-administrativa de elección popular y ejerce sus atribuciones como suprema autoridad.

b) Funciones

Según el artículo 12 del DREDB, corresponden al Concejo Distrital las siguientes funciones:

“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.

(...).

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

(...)”.

El artículo 55 del DREDB atribuye 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.

El Concejo también autoriza, en la práctica, la participación del Distrito en la constitución de sociedades públicas (i.e. Acuerdo 04 de 1999, por el que por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones).

El artículo 14 del DREDB atribuye al Concejo la función de vigilar y controlar la administración distrital. Con tal fin, puede citar a los secretarios, jefes de departamento administrativo y representantes legales de entidades descentralizadas, así como al Personero⁴ y al Contralor.

⁴ El personero distrital es un funcionario que ostenta el carácter de defensor del pueblo o veedor ciudadano, agente del Ministerio Público y defensor de los derechos humanos. El Concejo lo elige

En sentido análogo, el artículo 56 del Acuerdo 348 de 2008 dispone que corresponde al Concejo de Bogotá en su función de control político, vigilar, debatir o controvertir la gestión que cumplen todas las autoridades distritales. Para el cumplimiento de esta función, las Bancadas podrán presentar las proposiciones que estimen convenientes, según el tema, en las Comisiones Permanentes o en la Plenaria.

Asimismo, el artículo 58 del Acuerdo 348 de 2008 amplía las autoridades que pueden ser citadas por el Concejo: a los jefes de Unidades Administrativas y al Veedor Distritales.

Entre las consecuencias jurídicas del control político del Concejo, cabe destacar la posibilidad de aprobar mociones de censura, prevista en el artículo 65 del Acuerdo 348 de 2008. En virtud de esta función, el Concejo puede proponer la moción de censura respecto de los Secretarios de Gabinete, por asuntos relacionados con las funciones propias del cargo o por desatención a los requerimientos y citaciones del Concejo Distrital. La moción de censura si hubiere lugar a ella, debe hacerse mediante proposición de la mitad más uno de los miembros que componen el Concejo Distrital, previa solicitud radicada ante la Secretaría General de la Corporación. Su aprobación requerirá mayoría especial, es decir el voto afirmativo de las dos terceras partes de los miembros que integran la Corporación.

Dado el tenor literal del artículo 65, que no menciona al Alcalde Mayor, cabe entender que no cabe la moción de censura contra éste.

Una vez aprobada, el funcionario queda separado de su cargo y si fuere rechazada no puede presentarse otra sobre la misma materia, a menos que la motiven hechos nuevos.

Según el artículo 4 del Acuerdo 7 de 1987, el Concejo ostenta la función de ordenar la ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de valorización⁵.

De acuerdo con el artículo 5 de la citada norma, el Alcalde Mayor de Bogotá, presentará a más tardar el 1 de agosto del año respectivo al Concejo de Bogotá, el Plan Bienal de Obras, planes o conjunto de obras ordenadas por el sistema de valorización que a su juicio deban realizarse durante este período.

durante el primer mes de sesiones ordinarias, para un período institucional de cuatro (4) años y vigila y controla su actuación.

Cabe citar las siguientes funciones como veedor ciudadano: (i) velar por la defensa de los bienes del Distrito y demandar de las autoridades competentes las medidas necesarias para impedir la perturbación y ocupación de los bienes fiscales y de uso público, (ii) vigilar la conducta oficial de los ediles, empleados y trabajadores del Distrito, verificar que desempeñen cumplidamente sus deberes, adelantar las investigaciones disciplinarias e imponer las sanciones que fueren del caso; y (iii) procurar la defensa de los derechos e intereses del consumidor.

⁵ La contribución de valorización es un gravamen real sobre las propiedades inmuebles que se impone a los propietarios o poseedores de las propiedades raíces que se benefician de la ejecución de obras de interés público local y que se destina exclusivamente a atender los gastos que demanden dichas obras. Nos remitimos a este respecto, a lo que se expone en el Producto 6.



Dependiendo de la cobertura del Plan Bienal de Obras, del beneficio asociado y de la magnitud del monto distribuible, el Concejo Distrital podrá aprobar la utilización del Sistema de Valorización por Beneficio General. En ningún caso podrá aplicarse dicho sistema sin contar con la aprobación del Concejo Distrital.

El Concejo expedirá el Plan Bienal de Obras antes del 10 de diciembre del año respectivo.

Dicho plan podrá ser corregido anualmente durante su vigencia, para ser ajustado técnica, presupuestal y financieramente, para lo cual deberá ser presentado al Concejo de Bogotá a más tardar el primero de septiembre de cada año.

3.1.2 Esquema-resumen competencial del Concejo Distrital

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Concejo Distrital en relación con la PLM.

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
<p>Concejo Distrital</p>	<p>Corporación político-administrativa de elección popular.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dicta normas de tránsito y transporte. ▪ Adopta el Plan General de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas. ▪ Adopta el Plan General de Ordenamiento Físico del Territorio (POT). ▪ Vigila y controla la administración distrital. En particular, aprueba mociones de censura respecto de los secretarios de gabinete. ▪ Crea, suprime y fusiona determinadas entidades descentralizadas, entre las que se encuentran los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales, a propuesta del Alcalde Mayor. ▪ Autoriza la constitución de sociedades de economía mixta y la participación del Distrito en otras entidades de carácter asociativo. Cabe entender que también autoriza la participación del Distrito en sociedades públicas. ▪ Ordena la ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de valorización. ▪ Aprueba el Plan Bienal de Obras, planes o conjunto de obras ordenadas por el sistema de valorización que a su juicio deban realizarse durante este período.

3.2 Alcaldía Mayor

3.2.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 7 de 1987, de 29 de mayo, del Concejo, por el cual se adopta el Estatuto de Valorización del Distrito Especial de Bogotá (Acuerdo 7 de 1987).▪ Constitución Política de Colombia, de 4 de julio de 1991.▪ Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, del Presidente de la República, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá (DREDB).▪ Ley 105 de 1993, de 30 de diciembre, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones (Ley 105 de 1993).▪ Resolución n° 8000, de 20 de noviembre de 1995, del Ministerio de Transporte, por la cual se dictan medidas en materia de tarifas para el transporte masivo de pasajeros urbano y metropolitano en el sistema metro.▪ Ley 388 de 1997, de 18 de julio, por la cual se modifica la Ley 9 de 1989 [normas sobre Planes de Desarrollo Municipal, Compra - Venta y Expropiación de Bienes y otras disposiciones], y la Ley 3 de 1991 [crea el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social, establece el subsidio familiar de vivienda, reforma el Instituto de Crédito Territorial, ICT y otras disposiciones] y se dictan otras disposiciones (Ley 388 de 1997).▪ Decreto 2660 de 1998, de 29 de diciembre, del Presidente de la República, por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.▪ Decreto 190 de 2004, de 22 de junio, del Alcalde Mayor, por el que se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003 (Decreto 190 de 2005 o Compilación del POT).▪ Decreto 4002 de 2004, de 30 de noviembre, del Presidente de la República, por el que se reglamentan los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997 (Decreto 4002 de 2004).▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).▪ Decreto 209 de 2008, de 3 de julio, del Alcalde Mayor, por el cual se fija la tarifa del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros – Sistema Transmilenio – en el Distrito Capital (Decreto 209 de 2008).

a) Naturaleza jurídica

Según el artículo 35 del DREDB, el Alcalde Mayor de Santafé de Bogotá es el jefe de gobierno y de la administración distritales y representa legal, judicial y extrajudicialmente al Distrito Capital.

Se trata de un cargo electivo, de forma que, según el artículo 323 de la Constitución Política, cuya redacción fue introducida mediante Acto Legislativo 02 de 2002, de 6 de agosto, la elección de Alcalde Mayor, de concejales distritales y de ediles se hará en un mismo día por períodos de cuatro (4) años y el alcalde no podrá ser reelegido para el período siguiente.

b) Funciones generales

El artículo 38 del DREDB contempla las funciones del Alcalde Mayor, entre las que cabe citar las siguientes:

“(…) 3a Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito.

4a Ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos.

(…)

6a Distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas.

(…)

8a Nombrar y remover libremente los secretarios del despacho, los jefes de departamento administrativo, los gerentes de entidades descentralizadas, el Tesorero Distrital y otros agentes suyos. Conforme a las disposiciones pertinentes, nombrar y remover a los demás funcionarios de la administración central. Igualmente, velar por el cumplimiento de las funciones de los servidores distritales y ejercer la potestad disciplinaria frente a los mismos.

(…)

10. Suprimir o fusionar las entidades distritales de conformidad con los acuerdos del Concejo.

(…)

12. Presentar al Concejo los proyectos de acuerdo sobre el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del Distrito.

(…)

15. Adjudicar y celebrar los contratos de la administración central, de conformidad con la ley y los acuerdos del Concejo. Tales facultades podrán ser delegadas en los secretarios y jefes de departamento administrativo.

(...)”.

Cabe entender que la potestad reglamentaria del Alcalde Mayor tiene una importancia estratégica para la ejecución de la PLM, en la medida en que permita el desarrollo normativo necesario o conveniente para este proyecto. Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que esta potestad tiene un alcance limitado, en la medida en que, según se ha expuesto en el apartado del Concejo Distrital, la potestad reglamentaria la tiene, ante todo, el Concejo, que es el órgano colegiado y de elección directa.

El artículo 55 del DREDB precisa que 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 y, con tal fin puede 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 ejercen sus respectivas juntas directivas.

c) Funciones específicas de control político

Según el artículo 41 del Acuerdo 257 de 2006, el Alcalde, en su calidad de Jefe de Gobierno y de la Administración Distrital y Representante Legal del Distrito Capital, ejerce control administrativo sobre los organismos y entidades que conforman dicha Administración y las secretarías o secretarios de despacho ejercen control administrativo sobre los organismos y entidades que conforman el Sector Administrativo de Coordinación a su cargo.

Así mismo, ejerce el control administrativo sobre las localidades. Este control debe orientarse a constatar y asegurar que las actividades y funciones de los organismos y entidades, se cumplan en armonía con las políticas generales y sectoriales, los principios de la función administrativa, las misiones y objetivos de los organismos y las entidades, y con el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital.

Dado que el proyecto PLM no será liderado por las localidades que integran el Distrito Capital sino por la Alcaldía Mayor, a través de los organismos y entidades correspondientes, cabe entender que resulta más importante centrar el análisis en el control administrativo que pueden ejercer las localidades sobre la actuación de la Alcaldía Mayor, en lugar del control que ésta puede ejercer sobre aquéllas.

d) Funciones específicas relativas a la fijación de tarifas del servicio de transporte público

Según el artículo 1 del Decreto 2660 de 1998, de 29 de diciembre:

“De conformidad con lo previsto en el Decreto- Ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales,

distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción”.

La Resolución n° 8000, de 20 de noviembre de 1995 determina lo siguiente:

“Son autoridades competentes para fijar las tarifas en el sistema metro los respectivos Alcaldes Metropolitanos, Distritales y Municipales según las zonas donde vaya a prestar el servicio.

Cuando el servicio por el sistema metro opere en municipios de un área metropolitana y municipios que no pertenezcan a ella, corresponderá al Alcalde Metropolitano fijar dicha tarifa”.

En el ámbito del transporte masivo y del transporte colectivo, también es el Alcalde Mayor quien aprueba las actualizaciones a la tarifa (i.e. Decreto 209 de 2008 para el Sistema Transmilenio).

e) Funciones específicas relativas al Plan de Ordenamiento Territorial

El artículo 24 de la Ley 388 de 1997 prevé que el alcalde distrital, a través de las oficinas de planeación o de la dependencia que haga sus veces, es el responsable de coordinar la formulación oportuna del proyecto del plan de Ordenamiento Territorial, y de someterlo a consideración del Consejo de Gobierno.

Por su parte, el artículo 8 del Decreto 4002 de 2004 prevé que si transcurridos 90 días desde la presentación del proyecto de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial el Concejo Distrital no hubiere adoptado decisión alguna, el Alcalde deberá adoptarlo mediante decreto.

f) Funciones específicas relativas a la expropiación

El artículo 35 de la Ley 105 de 1993 prevé que los municipios a través de los alcaldes, pueden decretar la expropiación administrativa con indemnización, para la adquisición de predios destinados a obras de infraestructura de transporte.

No obstante, según se expone a continuación, en el ámbito de la ejecución de obras públicas, esta función ha sido atribuida al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

g) Funciones específicas relativas a la contribución por valorización

El artículo 5 del Acuerdo 7 de 1987 atribuye al Alcalde Mayor la función de presentar, a más tardar el 1 de agosto del año respectivo al Concejo de Bogotá, el Plan Bienal de Obras, Planes o conjunto de obras ordenadas por el sistema de valorización que a su juicio deban realizarse durante este período.

Dependiendo de la cobertura del Plan Bienal de Obras, del beneficio asociado y de la magnitud del monto distribuible, el Concejo Distrital podrá aprobar la utilización del Sistema de Valorización por Beneficio General. En ningún caso podrá aplicarse dicho sistema sin contar con la aprobación del Concejo Distrital.

Si el Concejo no lo aprobara antes del 10 de diciembre del año respectivo, registrará el Plan presentado por el Alcalde Mayor.

h) Funciones específicas relativas a la participación en plusvalías

El artículo 81 de la Ley 388 de 1997 establece que el Alcalde Mayor será el competente para liquidar el efecto plusvalía causado en relación con cada uno de los inmuebles objeto de la misma y aplicará las tasas correspondientes, de conformidad con lo autorizado por el Concejo Distrital.

3.2.2 Esquema-resumen competencial del Alcalde Mayor

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Alcalde Mayor en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
<p>Alcalde Mayor</p>	<p>Cargo de elección popular, que ostenta la condición de jefe del gobierno y de la administración distrital.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dirige la acción administrativa y asegura la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito. ▪ Ejerce la potestad reglamentaria con alcance limitado, dado que esta potestad la ejerce, ante todo, el Concejo Distrital. ▪ Distribuye los negocios entre secretarías, departamentos administrativos y entidades descentralizadas. ▪ Propone al Concejo Distrital crear, suprimir o fusionar determinadas entidades descentralizadas, entre ellas, los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales. ▪ Suprime o fusiona las entidades distritales de conformidad con los acuerdos del Concejo. ▪ Adjudica y celebra los contratos de la administración central, si bien estas facultades pueden ser delegadas en los secretarios y en los jefes de los departamentos administrativos. ▪ Fija y actualiza las tarifas de usuario. Esta función se reconoce específicamente para el sistema metro. ▪ Coordina la formulación del POT, lo presenta al Concejo para su aprobación y lo adopta mediante decreto si transcurren más de 90 días desde su presentación sin que el Concejo se pronuncie. ▪ Presenta al Concejo los proyectos de acuerdo sobre el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas, Presupuesto Anual de Rentas y Gastos y otros que estime conveniente. ▪ Presenta el Plan Bienal de Obras, planes o conjunto de obras ordenadas por el sistema de valorización que a su juicio deban realizarse durante este período, al Concejo Distrital, para la aplicación de este sistema. ▪ Ordena la liquidación del efecto de plusvalía.

3.3 Sector Movilidad

3.3.1 Disposiciones relevantes

a) Secretaría Distrital de Movilidad

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Decreto 831 de 1999, del Alcalde Mayor, de 3 de diciembre, por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fé de Bogotá y se dictan otras disposiciones (Decreto 831 de 1999).▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).▪ Decreto 567 de 2006, de 29 de diciembre, del Alcalde Mayor, por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones (Decreto 567 de 2006)

a.1. Creación y naturaleza jurídica

El artículo 105 del Acuerdo 257 de 2006 crea la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), que sustituye a la Secretaría de Tránsito y Transporte.

El artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006 prevé que la SDM es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera.

a.2. Objeto y funciones

El artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006 y, en el mismo sentido, el artículo 1 del Decreto 567 de 2006, disponen que la SDM tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

El mismo artículo 108 del citado acuerdo contempla las funciones de la SDM, entre las que cabe destacar las siguientes:

“a. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

c. Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.

(...)

e. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

f. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.

g. Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.

(...)

j. Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital.

(...)

l. Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.

(...)”.

En el mismo sentido se pronuncia el artículo 2 del Decreto 567 de 2006.

El Decreto 831 de 1999 precisa las funciones de la SDM (anterior Secretaría de Tránsito y Transporte), en relación con el Sistema Transmilenio, de acuerdo con lo siguiente:

- Según el párrafo del artículo 1, la SDM, como Autoridad Única de Tránsito, ejerce funciones de planificación, organización, control y vigilancia, las cuales deberá realizar con criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte en el Distrito Capital.
- Según el artículo 5 de esta norma, la SDM, en su calidad de Autoridad Única de Transporte, concede a las empresas operadoras la habilitación para la prestación del servicio, para lo cual, previo a la apertura de la licitación pública correspondiente, certificará que los pliegos de condiciones establecen los requisitos para la habilitación.
- El artículo 7 precisa que la SDM habilitará para prestar el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, bajo la modalidad terrestre automotor, a quienes hayan sido adjudicatarios de las licitaciones convocadas por TRANSMILENIO, para otorgar las concesiones correspondientes.

- El párrafo del artículo 14 dispone que la SDM controlará y vigilará que vehículos, personas y empresas de transporte que no se encuentren habilitadas y autorizadas para explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema Transmilenio utilicen o hagan uso de los carriles de uso exclusivo del sistema, en los términos y casos en los que, según exponemos más adelante, puede autorizar la SDM.

Por lo que respecta a la habilitación de los operadores que presten el servicio en el Sistema Transmilenio, como puede apreciarse, la SDM debe informar con carácter previo y, cabe entender que vinculante, los pliegos que prepare TRANSMILENIO, a fin de comprobar que estos establecen correctamente los requisitos para que sus adjudicatarios puedan resultar habilitados.

Una vez superado este trámite y adjudicada la concesión, parece que la intervención de SDM consiste en otorgar la habilitación a los adjudicatarios que, lógicamente, para serlo, han debido cumplir todos los requisitos del pliego y, entre ellos, los relativos a la habilitación.

La intervención de la SDM en el control y vigilancia de vehículos, personas y empresas, parece referirse a aquellos casos en los que, excepcionalmente, se permite a circular por los carriles de uso exclusivo del Sistema Transmilenio a vehículos, personas y empresas de transporte que no están habilitadas y autorizadas para prestar el servicio de transporte público en este sistema, esto es, que no han sido adjudicatarias de la concesión para la prestación del servicio público de transporte en los carriles de uso exclusivo⁶.

⁶ Así, el artículo 2 del Decreto 115 de 2003, de 16 de abril, del Alcalde Mayor, por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital, dispone que, a partir de la fecha que se establezca para el inicio de operación de una o más troncales del Sistema Transmilenio, los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo del Sistema Transmilenio, trátase de los carriles destinados al transporte masivo o de los carriles paralelos destinados al tráfico mixto, encontrándose prohibidos tanto los recorridos totales como los recorridos parciales sobre dichas vías

Se exceptúan los casos en los que la SDM autorice expresamente la circulación de transporte público colectivo sobre tramos o carriles paralelos a las troncales del Sistema Transmilenio, lo cual procederá en forma excepcional y únicamente cuando existan limitaciones insuperables en la malla vial que impidan ofrecer servicios de transporte público colectivo por vías alternativas, siempre que tales servicios se encuentren técnicamente justificados y únicamente mientras las restricciones en la malla vial subsistan, o cuando así lo justifiquen necesidades insatisfechas de transporte que no sea posible atender a través de otras soluciones.

b) Instituto de Desarrollo Urbano

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 19 de 1972, de 6 de octubre, del Concejo, por el cual se crea y reglamenta el funcionamiento del Instituto de Desarrollo Urbano (Acuerdo 19 de 1972).▪ Acuerdo 7 de 1987, de 29 de mayo, del Concejo, por el cual se adopta el Estatuto de Valorización del Distrito Especial de Bogotá (Acuerdo 7 de 1987).▪ Ley 9 de 1989, de 11 de enero, por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones (Ley 9 de 1989).▪ Ley 70 de la Ley 489 de 1998, de 29 de diciembre, por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones (Ley 489 de 1998).▪ Decreto 831 de 1999, de 3 de diciembre, del Alcalde Mayor, por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fé de Bogotá y se dictan otras disposiciones (Decreto 831 de 1999).

b.1. Creación y naturaleza jurídica

El artículo 1 del Acuerdo 19 de 1972 crea el Instituto de Desarrollo Urbano, como establecimiento público, con personalidad –“*personería*”- jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Su domicilio será la ciudad de Bogotá.

Según se ha expuesto anteriormente, de acuerdo con el artículo 107 del Acuerdo 257 de 2006, el IDU es una entidad adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.

b.2. Objeto y funciones generales

El artículo 2 del Acuerdo 19 de 1972 prevé el objeto y funciones del IDU, entre las que cabe destacar las siguientes:

“El Instituto atenderá la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación, para lo cual tendrá las siguientes funciones:

1. Ejecutar obras de desarrollo urbanístico tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.

(...)

4. Colaborar con la Secretaría de Obras Públicas en el mantenimiento y conservación de vías [de acuerdo con el artículo 106 del Acuerdo 257 de 2006, la Secretaría de Obras Públicas se ha transformado en la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento].

5. Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.

(...)

7. Realizar conforme a disposiciones vigentes, las operaciones administrativas de cálculo, liquidación, distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización, a causa de obras de interés público o de servicios públicos, ya construidas, en construcción o que se construyan por el Instituto o por cualquiera otra entidad o dependencia del Distrito, o por obras que ejecuten otras entidades públicas, cuando el crédito sea cedido al Distrito Especial o al Instituto o cualquiera de estos sea para su cobro.

8. Ordenar las expropiaciones necesarias para la ejecución de los planes y programas aprobados.

(...)

10. Obtener recursos de crédito para la financiación de sus programas y obras propios.

11. Emitir bonos de deuda pública.

(...)

Artículo 3o. Para el cumplimiento de sus fines, el Instituto podrá constituir sociedades con entidades de derecho público o de economía mixta, o formar parte de ellas”.

Respecto a esta última función, puede resultar interesante para el proyecto PLM la facultad que tiene el IDU no sólo de constituir o participar en sociedades con entidades de derecho público sino también de economía mixta, esto es, con la participación de empresas privadas.

La función de expropiación del IDU se fundamenta en la habilitación legal prevista en el artículo 59 de la Ley 9 de 1989, el cual amplía las entidades competentes para ordenar expropiaciones:

“Los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta asimiladas a las anteriores, de los órdenes nacional, departamental y municipal, que estén expresamente facultadas por sus propios estatutos para desarrollar alguna o algunas de las actividades previstas en el artículo 10 de dicha ley [Ley 9 de 1989, ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo entre otros] también podrán adquirir o decretar la expropiación de inmuebles para el desarrollo de dichas actividades”.

Según el artículo 11 del Acuerdo 19 de 1972 el IDU no podrá iniciar ninguna obra sin que previamente haya sido estudiado el proyecto correspondiente, por la Secretaría Distrital de Planeación⁷.

El artículo 27 del Acuerdo 19 de 1972 dispone que queda a cargo del IDU, la aplicación del sistema de la contribución de valorización y su recaudo por obras que causen este gravamen, de conformidad con las normas actualmente vigentes sobre la materia y las contenidas en este acuerdo.

El artículo 3 del Acuerdo 7 de 1987 también ha previsto que el IDU sea el organismo encargado del manejo de la contribución de valorización. Así, el IDU podrá realizar las operaciones administrativas de cálculo, liquidación y distribución de la contribución de valorización por obras ordenadas por este sistema. Ello aplica tanto si las obras se construyen directamente por el IDU como mediante contratación, por otras entidades de derecho público del orden distrital, o por medio de inversión concertada entre cualquiera de esas entidades y el sector privado.

La asignación y cobro de la contribución de valorización será de competencia exclusiva del IDU, que no podrá cobrar como gastos de administración sino los que correspondan a los costos directos, inherentes al proyecto.

El IDU puede contratar con otras entidades de derecho público del orden nacional, departamental, distrital o regional, el cobro de la contribución de valorización por obras que sean ejecutadas por ellas, dentro de los límites del Distrito Capital. En tal caso, el porcentaje correspondiente al IDU, por concepto de gastos de administración, podrá reducirse o suprimirse, de común acuerdo con la respectiva entidad contratante, teniendo en cuenta los gastos efectivamente realizados por esta.

b.3. Facultades de ejecución de obras a cargo de otras entidades distritales

El artículo 26 del Acuerdo 19 de 1972 dispone que para dar cumplimiento a los planes y programas de desarrollo aprobados, las Secretarías, Departamentos Administrativos y los organismos descentralizados del municipio de Bogotá, Distrito Especial, podrán contratar con el Instituto las obras a su cargo, sin que tales contratos requieran para su validez de más formalidades que la aceptación por parte de la Junta Directiva del Instituto y la autorización de la Junta Asesora y de Contratos en el caso de las Secretarías, Departamentos Administrativos o de la respectiva Junta Directiva o administradora, en el caso de los organismos descentralizados de la Administración Municipal. Las entidades contratantes quedan obligadas

⁷ El artículo 11 del Acuerdo 19 de 1972 prevé que “el Instituto no podrá iniciar ninguna obra sin que previamente haya sido estudiado el proyecto correspondiente, por el Departamento Administrativo de Planeación y aprobado por la Junta de Planeación”.

No obstante lo anterior, cabe señalar que la Junta de Planeación Distrital ha de entenderse derogada, en la medida en que el artículo 121 del Acuerdo 257 de 2006 derogó el Acuerdo 7 de 1977, de 25 de julio, por el cual se dictan normas generales para la organización y funcionamiento de la administración Distrital y se clasifican los trabajadores de la misma, en el que se contemplaba la citada Junta de Planeación.

a certificar la reserva presupuestal y consignar en la cuenta del Instituto de Desarrollo Urbano el valor de las obras de acuerdo con los términos señalados en las cláusulas del contrato.

El Decreto 831 de 1999, articula la participación del IDU en la ejecución de la infraestructura del Sistema Transmilenio, en atención a las funciones reconocidas en el Acuerdo 19 de 1972. Según el artículo 15 del Decreto 831 de 1999, corresponde al IDU la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura específica y exclusiva que se utilizará en la operación del Sistema Transmilenio.

El artículo 17 de esta misma norma ordena que para efectos de la cesión, disposición, entrega, construcción, mantenimiento, mejora y administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio, se celebren los convenios interadministrativos entre TRANSMILENIO y las demás entidades o autoridades Distritales, estableciéndose los plazos o períodos de entrega, las condiciones técnicas de construcción y mantenimiento, plazos, períodos y demás aspectos relacionados con la infraestructura del Sistema Transmilenio.

c) Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).

De las disposiciones relevantes cabe destacar lo siguiente:

c.1. Creación y naturaleza

El artículo 106 del Acuerdo 257 de 2006 crea la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), mediante la transformación de la Secretaría de Obras Públicas.

El artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006 prevé que la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personalidad – “personería”- jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad.

c.2. Objeto y funciones

El artículo 109 del Acuerdo 257 de 2006 dispone que la UAERMV tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en el Distrito Capital.

El mismo artículo prevé las funciones de la UAERMV, entre las que cabe destacar las siguientes:

“a. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.

(...)

c. Programar y ejecutar las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad.

(...)

Parágrafo. Respecto de vías locales que soporten circuitos de transporte público colectivo y el resto de la malla vial se aplicará el literal c”.

En la medida en que la PLM tiene componentes que exceden de la malla vial (i.e. estaciones o apeaderos, tramos subterráneos), la construcción de la PLM excedería las competencias reconocidas a la UAERMV por la normativa vigente.

d) TRANSMILENIO, S.A.

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 04 de 1999, de 4 de febrero, del Concejo, por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones (Acuerdo 4 de 1999).▪ Escritura pública n° 1528 de 1999, de 13 de octubre, por la que se crea la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. y se aprueban sus Estatutos.▪ Decreto 831 de 1999, de 3 de diciembre, del Alcalde Mayor, por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fé de Bogotá y se dictan otras disposiciones (Decreto 831 de 1999).▪ Escritura pública n° 971 de 2001, de 18 de julio, por la que se modifican los Estatutos de la sociedad TransMilenio, S.A.▪ Escritura pública 595 de 2002, de 9 de abril, por la que se modifican los Estatutos de TransMilenio, S.A.▪ Decreto 319 de 2006, de 15 de agosto, del Alcalde Mayor, por el que se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos y se dictan otras disposiciones (PMM).▪ Escritura pública n° 1903 de 2006, de 29 de agosto, por la que se modifican los Estatutos de Transmilenio, S.A.▪ Decreto 486 de 2006, de 30 de noviembre, del Alcalde Mayor, por el que se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio, S.A. (Decreto 486 de 2006).▪ Acuerdo 04 de 2007, de la Junta Directiva de TransMilenio S.A., por el que se adopta el Plan Estratégico de Transmilenio S.A. (Acuerdo 04 de 2007 o Plan Estratégico de TRANSMILENIO, S.A.).
JURISPRUDENCIA RELEVANTE
<ul style="list-style-type: none">▪ Concepto 1438 de 2002, del Consejo de Estado, de 13 de Septiembre de 2002.

De las disposiciones y jurisprudencia relevantes cabe destacar lo siguiente:

d.1. Creación y naturaleza

El artículo 1 del Acuerdo 4 de 1999 autorizó al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras Entidades del Orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.-, bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del Orden Distrital, con la participación exclusiva de entidades

públicas. TRANSMILENIO S.A. debe tener personalidad –“personería”- jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.

En sentido similar, el artículo 1 de sus Estatutos, dispone que TRANSMILENIO se constituye bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos.

El Concepto 1438 de 2002, del Consejo de Estado, de 13 de Septiembre de 2002 declara lo siguiente en relación con la naturaleza y régimen jurídico de TRANSMILENIO:

“La naturaleza jurídica de Transmilenio S.A. es entonces, la de una sociedad anónima constituida por cinco entidades públicas distritales, lo que significa que es una sociedad pública de las que menciona la ley referente a la organización de la administración pública, la 489 de 1998, en sus artículos 38 numeral 2 literal f) y parágrafo 1, 68 primer inciso, ley que, conviene anotar, se aplica al Distrito Capital, entre otros temas, en cuanto a las características y el régimen de las entidades descentralizadas, conforme lo disponen el parágrafo del artículo 2 y el parágrafo 1 del artículo 68 de la misma.

Adicionalmente, se puede señalar que Transmilenio S.A. es una entidad descentralizada por servicios, pues tiene personería jurídica y está destinada a la organización del servicio de transporte público masivo de pasajeros, y es indirecta en la medida en que fue constituida por una entidad descentralizada territorialmente, el Distrito Capital, y cuatro entidades descentralizadas por servicios.

En relación con el régimen jurídico que le es aplicable, el parágrafo 1 del artículo 38 de la ley 489 de 1998 dispone que las sociedades públicas se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado y, para el caso de Transmilenio S.A., así lo estipula el artículo 55 de los estatutos de la empresa protocolizados en la citada escritura de constitución, cuando establece (...)

“Presupuesto y contabilidad. En materia presupuestal y contable se le aplicarán a la sociedad, en su condición de sociedad entre entidades públicas, las normas presupuestales, fiscales y de contabilidad pública, aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado del orden municipal, las cuales deberán armonizarse con la naturaleza societaria de la compañía en lo que a ello hubiere lugar”.

Las empresas industriales y comerciales del Estado están sometidas al régimen del derecho privado, salvo las excepciones legales, como lo señala el artículo 85 de la referida ley 489.

La aplicación del derecho privado se encuentra reafirmada por el hecho de que en la constitución de Transmilenio participó una empresa industrial y comercial del Estado como es Metrovivienda, y en consecuencia, se presenta la situación contemplada en el primer inciso del artículo 94 de la ley 489, que dispone:

«Asociación de las empresas industriales y comerciales del Estado. Las empresas y sociedades que se creen con la participación exclusiva de una o varias empresas industriales y comerciales del Estado o entre éstas y otras entidades descentralizadas y

entidades territoriales se rigen por las disposiciones establecidas en los actos de creación, y las disposiciones del Código de Comercio" (resalta la Sala).

La misma norma continúa con seis numerales que ella califica como reglas de excepción a la aplicación de la normatividad mercantil y que se refieren a las filiales de las empresas industriales y comerciales del Estado, que son aquellas en las cuales éstas participan con un porcentaje superior al 51% del capital total, lo que no es el caso de Transmilenio. Sin embargo, uno de tales numerales se refiere tanto a las filiales como a las no filiales, pues no distingue. Es el numeral 4, que indica:

«Régimen jurídico. El funcionamiento y en general el régimen jurídico de los actos, contratos, servidores y las relaciones con terceros se sujetarán a las disposiciones del derecho privado, en especial las propias de las empresas y sociedades previstas en el Código de Comercio y legislación complementaria.»

En síntesis, la naturaleza jurídica de Transmilenio S.A. es la de una sociedad anónima pública, esto es, constituida exclusivamente por entidades públicas, y en cuanto a su régimen jurídico aplicable, es el de las empresas industriales y comerciales del Estado el cual corresponde al derecho privado, con determinadas excepciones legales”.

Cabe entender que la naturaleza de TRANSMILENIO como entidad “indirecta”, viene dada en atención a estar participada por entidades descentralizadas (territorialmente o por servicios).

d.2. Objeto y funciones

d.2.1. Titularidad del sistema

El desarrollo reglamentario del Acuerdo 4 de 1999, aprobado por el Alcalde Mayor mediante Decreto 831 de 1999, establece en su artículo 4 que, para todos los efectos legales, TRANSMILENIO será el titular del Sistema Transmilenio, conforme a lo establecido por la Ley 310 de 1996.

Cabe recordar, en este punto, que el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 establece los requisitos para que la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinancien o participen 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. Su apartado 1 exige que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.

d.2.2. Propiedad de la infraestructura del sistema

Según lo expuesto, el Decreto 831 de 1999 reconoce que TRANSMILENIO es “titular” de la infraestructura, lo cual permite entender que esta sociedad es su propietaria. Ello sería coherente con el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, que exige “que se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte (...)” para que la Nación pueda financiar los sistemas de transporte masivo.

La contabilidad de TRANSMILENIO demuestra que la infraestructura del sistema computa en su activo⁸.

d.2.3. Administración del sistema

El artículo 4 de sus Estatutos dispone que corresponde a TRANSMILENIO S.A., la administración exclusiva de este Sistema, para lo cual determina, 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.

Parece que este precepto permitiría a TRANSMILENIO decidir qué explotaciones colaterales pueden efectuarse en el Sistema, dejando abierta la posibilidad acerca de quién las ejecute.

Ello no obstante, ni este precepto ni la normativa que regula las funciones de TRANSMILENIO, le atribuyen la función de llevar a cabo, por sí misma, estas explotaciones colaterales, por lo que parece que éstas serían efectuadas por otras entidades (i.e. los concesionarios del servicio público de transporte), que TRANSMILENIO determine.

El artículo 16 del Decreto 831 de 1999 especifica que corresponde a TRANSMILENIO la administración de la infraestructura específica y exclusiva del Sistema Transmilenio.

Según el artículo 4 de sus Estatutos, TRANSMILENIO podrá organizar, operar, prestar, explotar, administrar, gestionar y soportar servicios de telecomunicaciones dentro del territorio nacional y en conexión con el exterior en las modalidades permitidas por la ley, en relación con el servicio de transporte y sus actividades conexas y complementarias.

En este caso, a diferencia de las explotaciones colaterales, la normativa sí reconoce a TRANSMILENIO la facultad de explotar los citados servicios de telecomunicaciones.

d.2.4. Gestión, organización y planeación del transporte público masivo bajo la modalidad de automotor

Según el artículo 2 y el artículo 3, apartado 1, del Acuerdo 4 de 1999, corresponde a TRANSMILENIO la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de

⁸ Así consta en el informe, marzo de 2009, “TRANSMILENIO, S.A. Logros y Retos en Bogotá Positiva Gestión y Estados Financieros 2008”.

A este respecto, la Sentencia C-568/03, de 15 de julio, de la Corte Constitucional se pronunció sobre “si la destinación de determinados carriles para la circulación exclusiva de vehículos de transporte masivo (...) desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan dichos vehículos y si ella implica la enajenación del espacio público a favor de determinados particulares cuando éstos prestan el servicio público de transporte (...)”, y concluyó que “la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan los referidos vehículos”.

transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.

d.2.5. Celebración de contratos para la prestación del servicio público de transporte

El artículo 3 del Acuerdo 4 de 1999 dispone que TRANSMILENIO 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.

TRANSMILENIO será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los contratos con los operadores privados por las causas previstas en la ley o los contratos.

El artículo 6 del Decreto 831 de 1999 precisa que la prestación del servicio de forma directa, por TRANSMILENIO, en los casos descritos en el Acuerdo 4 de 1999 (declaración de un proceso de selección como desierto; suspensión o terminación anticipada de los contratos o caducidad de estos) será de manera transitoria.

En consecuencia, el citado artículo 3 del Acuerdo 4 de 1999 atribuye a TRANSMILENIO la facultad de celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando, entre otros factores, la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.

d.2.6. Determinación de condiciones y estándares de funcionamiento

El artículo 8 del Decreto 831 de 1999 precisa las competencias de TRANSMILENIO en relación con el funcionamiento del Sistema Transmilenio, atribuyéndole la determinación de las condiciones y estándares de funcionamiento del Sistema Transmilenio en todos los aspectos que se relacionen con su operatividad en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad del servicio.

En consecuencia, TRANSMILENIO está facultado para definir, entre otros aspectos, los recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación, los estándares de cumplimiento y desempeño de las personas o sociedad operadoras, los tiempos de espera en estaciones, las velocidades máximas de operación, y los estándares, tipología, dotación mínima y características técnicas de la flota al servicio del Sistema.

d.2.7. Control de la operación

El artículo 9 del Decreto 831 de 1999 atribuye a TRANSMILENIO el control de la operación, facultad que debe ejercer en los términos y condiciones que determine a través de instructivos o reglamentos de carácter general, o conforme a las condiciones que se prevean en los contratos de concesión, según el caso.

El artículo 11 del Decreto 831 de 1999 atribuye a TRANSMILENIO, como responsable del control y vigilancia de las empresas habilitadas para explotar económicamente la actividad de transporte público en el Sistema Transmilenio, imponer las sanciones y multas contractuales,

cuando quiera que estas omitan o violen las reglas y condiciones establecidas en los contratos de concesión, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.

d.2.8. Tarifas

El artículo 3 del Acuerdo 4 de 1999 atribuye a TRANSMILENIO la facultad de 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.

El artículo 10 del Decreto 831 de 1999 atribuye a TRANSMILENIO la función de efectuar los estudios y aplicar las metodologías que correspondan, dentro de las condiciones y reglamentos que al efecto establezca la Ley, a fin de que la tarifa y sus ajustes quede prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema.

Esta última norma reconoce que existe una relación entre las tarifas al usuario por el uso del Sistema Transmilenio y la tarifa técnica de los contratos de concesión. Esta última se fija en atención a la “*canasta de costos*” de la operación del Sistema y al volumen de usuarios del mismo.

Sin embargo, según lo expuesto en este informe, el Alcalde Mayor es el competente para fijar las tarifas de usuario, por lo que cabe entender que a TRANSMILENIO le corresponde garantizar que las tarifas de usuario se apliquen por los operadores y que los ajustes se incorporen a los respectivos contratos de concesión de la operación.

d.2.9. Participación en la formulación de políticas de transporte masivo

El artículo 5 de sus Estatutos, atribuye a TRANSMILENIO la función de participar en la formulación de políticas para el desarrollo del transporte masivo en el Distrito Capital y su área de influencia.

d.2.10. Plan Maestro de Movilidad – Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

Con la aprobación del Plan Maestro Movilidad, se atribuyeron a TRANSMILENIO funciones específicas en relación con la integración del transporte público. A ello nos referimos en el apartado 4.

e) Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad

DISPOSICIONES RELEVANTES

- Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).
- Decreto 505 de 2007, de 31 de octubre, del Alcalde Mayor, por el cual se reglamenta el Consejo de Gobierno Distrital y los Comités Sectoriales (Decreto 505 de 2007).

e.1 Creación y naturaleza

El artículo 33 del Acuerdo 257 de 2006 dispone que los comités sectoriales de desarrollo administrativo son una instancia del sistema de coordinación de la Administración del Distrito Capital y su artículo 37 prevé que, en cada Sector Administrativo de Coordinación, funcione un Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo.

Por tanto, en el Sector Movilidad deberá existir este tipo de instancia de coordinación.

Por su parte, el artículo 32 del mismo Acuerdo define el Sistema de Coordinación de la Administración del Distrito Capital 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. El Sistema integra, en forma dinámica y efectiva, las políticas distritales con el funcionamiento de los organismos y las entidades entre sí y establece mecanismos de interrelación entre éstos y las formas organizadas de la sociedad.

Según el artículo 16 del Decreto 505 de 2007, el Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad (anterior Comité de Planeación de Transporte) estará compuesto por el Secretario Distrital de Movilidad, quien lo preside, por el Director de la UAERMV, por el Director del IDU, por el Gerente de TRANSMILENIO, por el Gerente de TERMINAL DE TRANSPORTE, S.A. y por el Gerente Liquidador del Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT- en Liquidación.

e.2 Objeto y funciones

De acuerdo con el artículo 37 del Acuerdo 257 de 2006, el objeto de los comités sectoriales de desarrollo administrativo 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. En el mismo sentido se pronuncia el artículo 4 del Decreto 505 de 2007.

Asimismo, el artículo 4 del Decreto 505 de 2007 prevé que las funciones de los comités sectoriales de desarrollo administrativo serán:

- Adoptar y formular las políticas del sector.
- Articular la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos sectoriales, a cargo de las entidades que integran el sector.
- Verificar el cumplimiento de las políticas de desarrollo administrativo y de las que se adopten por el sector administrativo respectivo.

Por tanto, se trata de un organismo sin personalidad jurídica que, a efectos de la PLM, resulta importante en la medida en que es el mecanismo de coordinación actual para el transporte público.

f) TERMINAL DE TRANSPORTE, S.A.

DISPOSICIONES RELEVANTES

- Acuerdo 12, de 14 de septiembre de 1981, por el cual se aprueban los estatutos de la TERMINAL DE TRANSPORTES, S.A. (Estatutos TT).

f.1. Creación y naturaleza

Según el artículo 1 de los Estatutos TT, la TERMINAL DE TRANSPORTE, S.A. es una Sociedad de Economía Mixta del orden distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Secretaría de Movilidad, constituida como sociedad anónima mediante escritura pública, dotada con personalidad –“personería”- jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa. Su actividad estará sujeta al control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Originariamente, sus socios eran los siguientes de acuerdo con la información corporativa que refleja su página web: (i) el Ministerio de Obras Públicas (ii) el Distrito de Bogotá, (iii) el IDU (iv) el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRA), (v) la Corporación Financiera del Transporte (CFT) [sociedad mixta], (vi) los Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) y (vii) la Corporación de Abastos de Bogotá, S.A. (CORABASTOS) [sociedad mixta].

f.2. Objeto y funciones

Según el artículo 2 de los Estatutos TT:

“La Terminal de Transporte S.A. tendrá como principal objeto social los siguientes:

“1. La contribución a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país, en especial de la ciudad de Bogotá D.C. y su área metropolitana.

(...)

“5. Estudiar, promover, construir, explotar, articular y complementar los diversos sistemas de transporte”.

A pesar de que el tenor literal de sus Estatutos atribuye a TERMINAL DE TRANSPORTE, S.A. la función de contribuir a la solución de los problemas de tránsito y transporte *“en especial”* del Distrito y su área metropolitana y, por tanto, ello permitiría entender que sus funciones no están limitadas al referido ámbito, lo cierto es que esta función se ha estado interpretando de forma restringida.

Así, de la información corporativa publicada por TERMINAL DE TRANSPORTES, S.A. se desprende que esta sociedad lleva a cabo su actividad fundamentalmente en el ámbito del transporte terrestre automotor intermunicipal.

3.3.2 Esquema-resumen competencial del Sector Movilidad

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Sector Movilidad en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
<p>a) SDM</p>	<p>Organismo del sector central de la Administración Distrital (Secretaría de Despacho)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoridad de tránsito y transporte. ▪ Formula, orienta, diseña, establece, ejecuta, regula y controla las políticas de transporte urbano en todas sus modalidades y el desarrollo de la infraestructura de transporte. ▪ Lidera y orienta las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte. ▪ Orienta, establece y planea el servicio de transporte urbano. ▪ Controla el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital. ▪ Participa en la elaboración, regulación y ejecución del POT. ▪ En relación con el Sistema Transmilenio: <ul style="list-style-type: none"> - Ejerce funciones de planificación, organización, control y vigilancia. - Concede a las empresas operadoras la habilitación para la prestación del servicio a través de un mecanismo basado en informar los pliegos antes de que TRANSMILENIO licite las concesiones de servicio de transporte público masivo y en habilitar a los que resulten adjudicatarios de las mismas. <p>El párrafo del artículo 14 dispone que la SDM controlará y vigilará que vehículos, personas y empresas de transporte que no se encuentren habilitadas y autorizadas para explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema Transmilenio utilicen o hagan uso de los carriles de uso exclusivo del sistema</p>
<p>b) IDU</p>	<p>Establecimiento público del sector descentralizado del Distrito Capital, adscrito</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ejecuta las obras relacionadas con los programas de transporte masivo. ▪ Colabora con la SDM en el mantenimiento y conservación de vías.

	<p>a la SDM</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordena las expropiaciones para la ejecución de planes y programas aprobados. ▪ Se encarga, en exclusiva, del manejo de la contribución de valorización: aplica y recauda la contribución de la valorización por obras que den lugar a este gravamen, mediante su cálculo, liquidación y distribución. Puede contratar con otras entidades de derecho público del orden nacional, departamental, distrital o regional, el cobro de la contribución de valorización por obras que sean ejecutadas por ellas, dentro de los límites del Distrito Capital. ▪ Puede ser contratado por las secretarías, departamentos administrativos y organismos descentralizados del municipio de Bogotá, Distrito Especial, para la ejecución de infraestructura. En particular, construye, mantiene y mejora la infraestructura del Sistema Transmilenio.
<p>c) UARMCV</p>	<p>Unidad Administrativa Especial del sector descentralizado del Distrito Capital, adscrita a la SDM.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programa y ejecuta las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local. ▪ Programa y ejecuta las acciones de mantenimiento y aquellas que sean necesarias para atender las situaciones imprevistas que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad, incluidas las vías locales que soporten circuitos de transporte público colectivo y el resto de la malla vial.
<p>d) TRANSMILENIO</p>	<p>Sociedad pública por acciones del sector descentralizado del Distrito Capital, participada por entidades públicas distritales íntegramente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Titular del Sistema Transmilenio. ▪ Administra en exclusiva la infraestructura de este sistema de transporte. ▪ Gestiona, organiza y planea el sistema de transporte masivo automotor del Distrito Capital y su zona de influencia. Determina las condiciones y estándares de funcionamiento de este sistema (i.e. recorridos, itinerarios, tiempos de espera, características de la flota). ▪ Celebra los contratos necesarios para la prestación del servicio, sin poder ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor, salvo casos excepcionales y de manera transitoria (i.e. concurso desierto, expiración del contrato). ▪ Adopta las medidas preventivas y correctivas para asegurar la prestación, de acuerdo con los parámetros que fija la autoridad competente. ▪ Controla la operación. Impone sanciones y multas contractuales.

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Efectúa estudios para que la tarifa y sus ajustes queden incorporados a los contratos de concesión y aplica la tarifa al público de este sistema.
e) Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo	Órgano de coordinación interinstitucional (sin personalidad – “personería”- jurídica)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de coordinación para la formulación de las políticas y estrategias del Sector Movilidad, así como el seguimiento a la ejecución de las políticas sectoriales y de desarrollo administrativo.
f) TERMINAL DE TRANSPORTE	Sociedad anónima de economía mixta del orden distrital, vinculada a la SDM, participada por entidades públicas y mixtas nacionales y distritales.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contribuye a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país, en especial de la ciudad de Bogotá D.C. y su área metropolitana. ▪ Estudia, promueve, construye, explota, articula y complementa los diversos sistemas de transporte. ▪ La interpretación que se ha realizado de sus funciones consiste en entenderlas limitadas a la solución de problemas de tránsito y transporte del Distrito y su área metropolitana. Ello implica que esta sociedad realiza sus actividades fundamentalmente en el ámbito del transporte terrestre automotor intermunicipal.

3.4 Operadores del transporte público

3.4.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Constitución Política de Colombia, de 4 de julio de 1991 (CP). ▪ Ley 105 de 1993, de 30 de diciembre, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones (Ley 105 de 1993).

Los operadores del transporte público no forman parte del Sector Movilidad de acuerdo con la definición normativa de este sector (razón por la que no se han incluido en el apartado anterior). Sin embargo, resulta necesario su estudio desde la perspectiva del régimen de operación del servicio público de transporte⁹ y desde la perspectiva institucional. Desde esta última, la

⁹ Este análisis se lleva a cabo en el Producto 6. Ahora se exponen las principales conclusiones que permitan contextualizar el papel que desempeñan estos agentes.

importancia de este análisis se fundamenta en que la PLM puede afectar al tráfico y demanda de otros operadores.

La Constitución Política de Colombia, y más concretamente su artículo 365, permite que los servicios públicos en general puedan ser prestados tanto por el Estado, como por los particulares. El régimen jurídico concreto de cada tipo de servicio público será el que establezca la legislación que lo regule¹⁰.

El artículo 3.2 de la Ley 105 de 1993 califica de “servicio público” la operación del transporte público en Colombia.

El mismo artículo 3.2 de la Ley 105 de 1993 establece el carácter excepcional de la prestación del servicio público de transporte por parte de las entidades territoriales o de sus establecimientos públicos o empresas industriales o comerciales. Para ello es necesario que el servicio “no sea prestado por los particulares o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios”. Además, el artículo 3 de la citada ley prevé que las autoridades sólo puedan aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

En consecuencia, el supuesto normal de servicio público de transporte del que parece partir la normativa es el que se presta a través de particulares, esto es, dando entrada al sector privado. Entendemos que ello es aplicable al que se derive de la explotación del futuro metro de Bogotá.

La legislación no exige una autorización previa para la constitución de empresas que puedan dedicarse al transporte. Sin embargo, el Estado ostenta las facultades de dirección, regulación y control de este servicio público. En uso de esta facultad, se exige a las empresas no sólo que estén legalmente constituidas, sino también debidamente habilitadas antes de prestar el servicio de transporte.

Para prestar el servicio de transporte es necesario que las empresas obtengan una “habilitación”, calificada normativamente como autorización administrativa que es otorgada por la SDM, en su calidad de autoridad de transporte.

¹⁰ En particular, según el artículo 365 del texto constitucional:

“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

El título para operar el servicio público de transporte consiste en un permiso o concesión.

En la actualidad, en Bogotá coexisten dos modos de transporte: el transporte público colectivo y el transporte público masivo.

De acuerdo con la información secundaria revisada (Producto 1), el servicio de transporte colectivo está formado por 68 empresas autorizadas por la SDM a través de permisos, para operar 508 rutas.

Por su parte, el transporte público masivo se encuentra constituido por el Sistema Transmilenio.

El Sistema Transmilenio opera por concesiones concedidas a favor de empresas operadoras de rutas troncales y a favor de empresas operadoras de rutas alimentadoras.

En la actualidad, la operación del servicio en las rutas troncales se lleva a cabo por siete empresas, mientras que el servicio en las rutas alimentadoras está a cargo de seis empresas.

El sistema de recaudo es operado por dos concesionarios privados que son responsables de todas las actividades relacionadas con el suministro de las tarjetas inteligentes sin contacto, los equipos que conforman la plataforma tecnológica (torniquetes, equipos de recarga de tarjetas, computadoras, equipos de comunicación, etc.), la logística operativa durante todo el horario de servicio del sistema, la venta de pasajes, el procesamiento de información, el manejo, distribución y consignación del dinero recaudado, así como del mantenimiento de los equipos del sistema de recaudo.

Asimismo, existe una sociedad fiduciaria encargada de la administración de los fondos del Sistema Transmilenio que, entre otras funciones, realiza el pago a cada uno de los operadores de este Sistema.

3.4.2 Esquema-resumen competencial de los operadores del transporte público

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Sector Movilidad en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
Operadores del transporte público	Entidades privadas	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prestan el servicio público de transporte previa habilitación y al amparo de un permiso o concesión. ■ En el Sistema Transmilenio, existen siete operadores troncales, seis operadores alimentadores, dos recaudadores y un administrador fiduciario. ■ En el sistema de transporte público colectivo, existen 66 operadores privados que prestan este servicio al amparo de permisos otorgados por la SDM.

3.5 Sector Planeación

3.5.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).▪ Decreto 550 de 2006, de 29 de diciembre, del Alcalde Mayor, por el cual se adopta la estructura interna de la Secretaría de Planeación de la Alcaldía Mayor de Bogotá DC. Y se dictan otras disposiciones (Decreto 550 de 2006).

a) Creación y naturaleza jurídica

El artículo 71 del Acuerdo 257 de 2006 crea la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), mediante la transformación del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

El artículo 73 del Acuerdo 257 de 2006 prevé que la SDP es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera.

b) Objeto y funciones

Según el artículo 73 del Acuerdo 257 de 2006, la SDP tiene por objeto orientar y liderar la formulación y seguimiento de las políticas y la planeación territorial, económica, social y ambiental del Distrito Capital, conjuntamente con los demás sectores.

El mismo precepto prevé las funciones de la SDP, entre las que cabe destacar las siguientes:

“a. Formular, orientar y coordinar las políticas de planeación del desarrollo territorial, económico, social y cultural, garantizando el equilibrio ambiental del Distrito Capital.

b. Coordinar la elaboración, ejecución y seguimiento del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y de los planes de desarrollo local.

c. Coordinar la elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial.

d. Adelantar las funciones de regulación del uso del suelo, de conformidad con la normativa que expida el Concejo Distrital y en concordancia con la normatividad nacional.

(...)”.

En el mismo sentido se pronuncia el artículo 2 del Decreto 550 de 2006.

3.5.2 Esquema-resumen competencial del Sector Planeación

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Sector Planeación en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
SDP	Organismo del sector central de la Administración Distrital (Secretaría de Despacho)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordina la elaboración, ejecución y seguimiento del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital. ▪ Dirige y coordina la elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del POT. ▪ Lidera la formulación y seguimiento de las políticas y la planeación territorial, económica, social y ambiental del Distrito Capital. ▪ Adelanta las funciones de regulación del uso del suelo.

3.6 Sector Hacienda

3.6.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006). ▪ Decreto 545 de 2006, de 29 de diciembre, del Alcalde Mayor, por el cual se adopta la estructura interna y funcional de la Secretaría Distrital de Hacienda y se dictan otras disposiciones (Decreto 545 de 2006).

a) Naturaleza jurídica

El artículo 62 del Acuerdo 257 de 2006 prevé que la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera.

b) Objeto y funciones

Según el artículo 62 del Acuerdo 257 de 2006, la SDH tiene por objeto orientar y liderar la formulación, ejecución y seguimiento de las políticas hacendarias y de la planeación y programación fiscal para la operación sostenible del Distrito Capital y el financiamiento de los planes y programas de desarrollo económico, social y de obras públicas.

El mismo precepto prevé las funciones de la SDH, entre las que cabe destacar las siguientes:

“a. Diseñar la estrategia financiera del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y del Plan de Ordenamiento Territorial, de conformidad con el marco fiscal de mediano plazo y el marco de gasto de mediano plazo.

b. Preparar el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones y el Plan Financiero Plurianual del Distrito.

c. Formular, orientar y coordinar las políticas en materia fiscal y de crédito público, en este sentido, tendrá a su cargo el asesoramiento y la coordinación de préstamos, empréstitos y créditos de recursos de la banca multilateral y extranjera.

(...).

e. Formular, orientar, coordinar y ejecutar las políticas tributarias, presupuestal, contable y tesorería.

(...)

g. Asesorar a la Administración Distrital en la priorización de recursos y asignación presupuestal del gasto distrital y local.

(...)

i. Gestionar, hacer el seguimiento y controlar los recursos provenientes del orden nacional”.

En el mismo sentido se pronuncia el artículo 2 del Decreto 545 de 2006.

3.6.2 Esquema-resumen competencial del Sector Hacienda

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Sector Hacienda en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
SDH	Organismo del sector central de la Administración Distrital (Secretaría de Despacho)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prepara el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones y el Plan Financiero Plurianual del Distrito. ▪ Asesora a la Administración Distrital en la priorización de recursos y asignación presupuestal del gasto distrital. ▪ Gestiona, hace el seguimiento y controla los recursos provenientes del orden nacional. ▪ En relación con el crédito público, tiene a su cargo asesorar y coordinar los préstamos, empréstitos y créditos de recursos de la banca multilateral y extranjera.

3.7 Sector Ambiente

3.7.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 19 de 1996, de 9 de septiembre, del Concejo, por el cual se adopta el Estatuto General de Protección Ambiental del Distrito Capital de Santa Fé de Bogotá y se dictan normas básicas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos y el medio ambiente (Acuerdo 19 de 1996).▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).▪ Decreto 561 de 2006, de 29 de diciembre, del Alcalde Mayor, por el cual se establece la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Ambiente, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones (Decreto 561 de 2006).

a) Creación y naturaleza jurídica

El artículo 101 del Acuerdo 257 de 2006 crea la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), mediante la transformación del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente – DAMA –.

Este mismo precepto prevé que la SDA es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera.

b) Objeto y funciones

El artículo 101 del Acuerdo 257 de 2006 dispone que la SDA tiene por objeto orientar y liderar la formulación de políticas ambientales y de aprovechamiento sostenible de los recursos ambientales y del suelo.

Entre las funciones que el citado precepto atribuye a la SDA, cabe destacar las siguientes:

(...) c. Ejercer la autoridad ambiental en el Distrito Capital.

d. Formular, ajustar y revisar periódicamente el Plan de Gestión Ambiental del Distrito Capital y coordinar su ejecución a través de las instancias de coordinación que se establezcan de conformidad con el presente Acuerdo.

(...)

n. Coordinar las instancias ambientales de los procesos de integración regional.

(...)

Adicionalmente, el artículo 6 del Acuerdo 19 de 1996, bajo el título “*De la Coordinación y Armonía con el Sistema Nacional Ambiental*”, prevé lo siguiente:

“Las políticas y normas para la conservación y la gestión del medio ambiente en el Distrito Capital se formularán y ejecutarán en forma coordinada con las políticas, normas e instituciones del Sistema Nacional Ambiental.”

La administración Distrital, a través del DAMA [Secretaría Distrital Ambiental en la actualidad], deberá concertar y cooperar con la CAR y con las entidades territoriales circunvecinas en el diseño de normas, políticas y planes ambientales regionales.”

El artículo 11, apartado I), del Decreto 561 de 2006, atribuye a la Dirección de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente, la función de tramitar, coordinar y consolidar en una única actuación los conceptos técnicos necesarios para el trámite de permisos, concesiones, autorizaciones, licencias y demás instrumentos de manejo ambiental de su competencia que involucren a más de una de las oficinas a su cargo.

El artículo 16, apartado e), del Decreto 561 de 2006, atribuye a la Dirección Legal Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente, la función de establecer de acuerdo con las normas legales, los requisitos y procedimientos frente a la evaluación y seguimiento de concesiones, permisos, autorizaciones, salvoconductos y licencias ambientales requeridas para el uso aprovechamiento o movilización de los recursos naturales renovables, o para el desarrollo de actividades que afecten o puedan afectar el ambiente en el perímetro urbano del Distrito Capital.

Como autoridad ambiental, entendemos que la SDA sería la competente para articular mecanismos de concertación con el Ministerio de Medio Ambiente (i.e. convenio interadministrativo), para consensuar criterios y procedimientos de aplicación durante todo el proceso de construcción y puesta en marcha de la PLM y evitar así conflictos y retrasos posteriores.

3.7.2 Esquema-resumen competencial del Sector Ambiente

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Sector Ambiente en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
SDA	Organismo del sector central de la Administración Distrital (Secretaría de Despacho)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoridad ambiental en el Distrito Capital, que otorga las licencias y permisos ambientales en caso de ser necesarios. ▪ Tramita, coordina y consolida en una única actuación los conceptos técnicos necesarios para los permisos, concesiones, autorizaciones, licencias y demás instrumentos de manejo ambiental. ▪ Coordina las instancias ambientales de los procesos de integración regional.

3.8 Sector Hábitat

3.8.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Acuerdo 33 de 1999, de 10 de noviembre, del Concejo, por el cual se crea una Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital – Empresa de Renovación Urbana de Bogotá, D.C. (Acuerdo 33 de 1999).▪ Acuerdo 01 de 2004, de 14 de julio, de la Junta Directiva de Empresa de Renovación Urbana de Bogotá D.C., Empresa Industrial y Comercial, por el cual se adoptan los estatutos de la EMPRESA DE RENOVACIÓN URBANA DE BOGOTÁ D.C. Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital (Acuerdo 01 de 2004 o Estatutos).▪ Acuerdo 257 de 2006, de 30 de noviembre, del Concejo, por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones (Acuerdo 257 de 2006).

a) Creación y naturaleza jurídica

La Secretaría Distrital del Hábitat (SDHáb) es la cabeza de este sector, que también está integrado por la Empresa de Renovación Urbana de Bogotá (ERU), vinculada a la SDHáb. A efectos del proyecto PLM, interesa centrar el estudio en esta última¹¹.

El artículo 1 del Acuerdo 33 de 1999 crea la Empresa de Renovación Urbana de Bogotá (ERU), como empresa industrial y comercial del Distrito Capital, con personalidad –“*personería*”- jurídica, autonomía administrativa y capital independiente.

b) Objeto y funciones

Según el artículo 2 del Acuerdo 33 de 1999, la ERU tiene por objeto gestionar, liderar, promover y coordinar, mediante sistemas de cooperación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras, la ejecución de actuaciones urbanas integrales para la recuperación y transformación de sectores deteriorados del suelo urbano, mediante programas de renovación y redesarrollo urbano, y para el desarrollo de proyectos estratégicos en suelo urbano y de expansión con el fin de mejorar la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes.

¹¹ Aunque no se desarrolla en el presente informe la Secretaría Distrital del Hábitat, cabe señalar que, según el artículo 115 del Acuerdo 257 de 2006, “*la Secretaría Distrital del Hábitat es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera y tiene por objeto formular las políticas de gestión del territorio urbano y rural en orden a aumentar la productividad del suelo urbano, garantizar el desarrollo integral de los asentamientos y de las operaciones y actuaciones urbanas integrales, facilitar el acceso de la población a una vivienda digna y articular los objetivos sociales económicos de ordenamiento territorial y de protección ambiental*”.

El proyecto PLM podría considerarse como un “*proyecto estratégico en suelo urbano*” y, además, puede permitir o requerir la ejecución de actuaciones urbanísticas que tengan como fin la recuperación y transformación de sectores deteriorados (i.e. en las zonas de influencia de las estaciones). Asimismo, también cabría entender que el proyecto PLM podría incardinarse en una actuación urbana integral atendiendo al contenido de ésta¹². Nos remitimos en este punto a lo que se señala en el Producto 6.

Por ello, la ERU puede considerarse como un actor clave a efectos de los desarrollos inmobiliarios relacionados con las infraestructuras del proyecto PLM.

El citado artículo 2 limita la actuación de la ERU al disponer que, en ningún caso, esta entidad podrá ejecutar en forma directa obras de urbanismo.

El artículo 6 de sus estatutos precisa las formas en las que la ERU podrá desempeñar sus funciones de gestión, liderazgo, promoción y coordinación de actuaciones urbanas, citando los sistemas de actuación pública o mixta. También contempla la posibilidad de diseñar, proponer o adoptar fórmulas y mecanismos tendientes a facilitar la creación de entidades gestoras de actuaciones urbanísticas integrales que se ajusten al desarrollo del objeto social de la ERU¹³.

La ERU puede ser propietaria de suelo en determinados casos. Así, según el artículo 6 letra f) de sus estatutos, le corresponde:

f) Adquirir por enajenación voluntaria o expropiación, los predios vinculados a Unidades de Actuación Urbanística, y aportarlos o enajenarlos a la entidad gestora respectiva, cuando sus propietarios rehúsen a hacerlo por su propia cuenta o, en general, cuando ello sea necesario para garantizar el reajuste de tierras o la integración inmobiliaria de la respectiva Unidad de Actuación, conforme a la ley”.

¹² Se entiende por “*actuación urbana integral*”, la definida en el artículo 113 de la Ley 388 de 1997, en virtud del cual, aquella consiste en el desarrollo de programas y proyectos derivados de las políticas y estrategias contenidas en el plan de ordenamiento territorial de la respectiva entidad municipal o distrital, o de planes parciales formulados de acuerdo con las directrices de tales políticas y estrategias.

Entre las características que deben reunir, consta que integren siempre un componente de gestión urbana del suelo y por lo menos otros dos componentes de la acción sectorial del municipio o distrito sobre la estructura espacial de la ciudad. Entre los componentes de acción sectorial, se citan expresamente los sistemas de transporte.

¹³ Las entidades gestoras tienen por objeto garantizar el desarrollo conjunto de las unidades de actuación urbanísticas.

Se constituyen por los propietarios que conforman la unidad urbanística objeto de desarrollo por alguno de los tres sistemas mixtos previstos en la normativa urbanística (cooperación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras).

En los casos en los que la ERU sea propietaria de suelo (i.e. cuando lo adquiera de propietarios renuentes), será también partícipe de la entidad gestora que se constituya para la ejecución de la unidad urbanística de que se trate, y la creará junto con los demás propietarios de suelo de la misma.

Por tanto, la ERU puede ser una entidad de apoyo a la obtención de suelo (zonas aledañas a la PLM), de forma complementaria al IDU (ejecución de la infraestructura).

3.8.2 Esquema-resumen competencial de la ERU

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
ERU	Empresa industrial y comercial del Distrito Capital, con personalidad – “ <i>personería</i> ”- jurídica y autonomía administrativa.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Gestiona, lidera, promueve y coordina</u>, mediante sistemas de cooperación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras, u otros previstos en la ley, <u>la ejecución de actuaciones urbanas integrales para la recuperación y transformación de sectores deteriorados del suelo urbano</u>, mediante programas de renovación y redesarrollo urbano, <u>y para el desarrollo de proyectos estratégicos en suelo urbano.</u> ▪ En determinados casos (i.e. a efectos de la integración inmobiliaria en una unidad de actuación), puede ser propietaria de terrenos.

3.9 Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal

3.9.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, del Presidente de la República, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá (DREDB). ▪ Decreto 714 de 1996, de 15 de noviembre, del Alcalde Mayor, por el cual se compilan el Acuerdo 24 de 1995 y Acuerdo 20 de 1996 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto Distrital (Decreto 714 de 1996). ▪ Reglamento Interno del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS – 2008 – 2011 (Reglamento Interno del CONFIS).

a) Creación y naturaleza jurídica

El artículo 135 del DREDB crea el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal (CONFIS Distrital).

De acuerdo con su Reglamento Interno, el CONFIS Distrital es un cuerpo colegiado creado como instancia rectora de la Política Económica y Fiscal y Coordinador del Sistema Presupuestal de la Administración Distrital de Bogotá.

b) Objeto y funciones

Según el artículo 135 del DREDB y el artículo 10 del Decreto 714 de 1996, le corresponde adoptar los planes, programas y proyectos de inversión de los organismos del sector central y de las entidades descentralizadas y aprobar los anteproyectos de presupuesto de la administración central, de los establecimientos públicos, antes de someterlos a consideración del Concejo Distrital. En concreto, aprueba el Plan Operativo Anual de Inversiones y determina los lineamientos para su inclusión en el correspondiente proyecto de presupuesto.

Aprueba y modifica, mediante resolución, el Presupuesto de Ingresos y Gastos de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital y las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas.

Autoriza las operaciones de crédito de las Entidades de la Administración Distrital dentro del marco del cupo de endeudamiento aprobado por el Concejo Distrital.

Autoriza la celebración de contratos, compromisos u obligaciones con cargo a los recursos del crédito autorizados, mientras se perfeccionan los respectivos empréstitos.

Autoriza la asunción de obligaciones con cargo a vigencias futuras, siempre que estas estén consignadas en el Plan de Desarrollo respectivo.

Asimismo, determina y aprueba el Programa Anual Mensualizado de Caja para las Entidades que integran el Presupuesto Anual del Distrito Capital.

De acuerdo con esta atribución normativa, el CONFIS Distrital ostenta funciones relevantes en el proyecto PLM, entre las que destacan la aprobación de este proyecto de inversión a través de su inclusión en los documentos presupuestarios correspondientes (i.e. Plan Operativo Anual, Presupuesto de Ingresos y Gastos) y su autorización para asumir obligaciones con cargo a vigencias futuras y celebrar los contratos específicos que las entidades distritales deban celebrar para ejecutar la PLM.

3.9.2 Esquema-resumen competencial del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
CONFIS Distrital	Cuerpo colegiado creado como instancia rectora de la Política Económica y Fiscal y Coordinador del	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adopta los planes, programas y proyectos de inversión de las entidades distritales (sector central y entidades descentralizadas), antes de su presentación al Concejo Distrital. En concreto, aprueba el Plan Operativo Anual de Inversiones y determina los lineamientos para su inclusión en el correspondiente proyecto de presupuesto. ▪ Autoriza la celebración de contratos, compromisos u obligaciones con cargo a los recursos del crédito

	<p>Sistema Presupuestal del Distrito Capital</p>	<p>autorizados.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriza la asunción de obligaciones con cargo a vigencias futuras. ▪ Aprueba los anteproyectos de presupuesto de la Administración Central y de los Establecimientos Públicos, antes de someterlos a consideración del Concejo Distrital. ▪ Aprueba y modifica el Presupuesto de Ingresos y Gastos de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital y las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas. ▪ Autoriza las operaciones de crédito de las Entidades de la Administración Distrital dentro del marco del cupo de endeudamiento aprobado por el Concejo Distrital.
--	--	---

3.10 Contraloría Distrital

3.10.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, del Presidente de la República, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá (DREDB). ▪ Acuerdo 361 de 2009, de 6 de enero, del Concejo, por el cual se organiza la Contraloría de Bogotá, D.C., se determinan las funciones por dependencias, se fijan los principios generales inherentes a su organización y funcionamiento y se dictan otras disposiciones (Acuerdo 361 de 2009).

a) Creación y naturaleza jurídica

Según el artículo 105 del DREDB, la Contraloría Distrital es un organismo de carácter técnico, dotado de autonomía administrativa y presupuestal.

b) Funciones

Según el artículo 105 del DREDB, la Contraloría Distrital tiene como función esencial la vigilancia de la gestión fiscal del Distrito y de los particulares que manejen fondos o bienes del mismo¹⁴.

¹⁴ Este control se ejercerá en forma posterior y selectiva, conforme a las técnicas de auditoría, e incluirá el ejercicio de un control financiero, de gestión y de resultados, en la eficiencia, la economía, la

Según el artículo 4 del Acuerdo 361 de 2009, entre los sujetos a los que la Contraloría Distrital ha de vigilar y controlar, figuran las entidades u organismos que integran la Administración tanto del sector central como del descentralizado por servicios, con carácter general, como las demás entidades públicas y distritales que administren bienes o recursos del Distrito Capital o que tengan origen en el Distrito.

Asimismo, los particulares que cumplan funciones públicas, estarán sujetos al control de la Contraloría respecto de los bienes y fondos públicos que obtengan o administren o cuando manejen bienes o recursos del Distrito Capital y los contratistas.

El artículo 109 del DREDB especifica las funciones de la Contraloría Distrital, entre las que destaca, ante todo, la de evaluar la ejecución de las obras públicas y, asimismo, las de exigir informes sobre su gestión fiscal a todas las personas o entidades públicas o que administren fondos o bienes del Distrito, aprobar los planes de cuentas de las entidades sometidas a su control y conceptuar sobre la calidad y eficacia del control interno.

El artículo 5, apartado 6, del Acuerdo 361 de 2009 añade la función de ejercer la vigilancia sobre la gestión fiscal y los resultados de la administración y manejo de los recursos nacionales que se transfieran en virtud de cualquier título al Distrito Capital de conformidad con las disposiciones legales, en coordinación con la Contraloría General de la República.

Dado que, en la ejecución del proyecto PLM, se está contemplando la participación de la Nación en su financiación, resulta relevante destacar que la Contraloría Distrital vigilará la gestión de estos recursos económicos.

3.10.2 Esquema-resumen competencial de la Contraloría Distrital

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas de la Contraloría Distrital en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
<p>Contraloría Distrital</p>	<p>Organismo de carácter técnico, dotado de autonomía administrativa y presupuestal.</p> <p>El Contralor Distrital es elegido por el Concejo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vigila y controla a: <ul style="list-style-type: none"> - Entidades u organismos distritales (sector central y descentralizado por servicios). - Demás entidades públicas y distritales que administren bienes o recursos del Distrito Capital o que tengan su origen en él. - Particulares que cumplan funciones públicas y manejen

equidad y la valoración de los costos ambientales, en los términos que señalen la ley y el Código Fiscal. La finalidad es establecer en qué medida los sujetos sometidos a vigilancia logran sus objetivos y cumplen los planes, programas, proyectos adoptados para un período determinado.

	Distrital.	<p>bienes o recursos del Distrito Capital y los contratistas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Respecto de estas: <ul style="list-style-type: none"> - Exige informes de gestión fiscal. - Aprueba los planes de cuentas. - Evalúa la ejecución de las obras públicas. ■ Lleva el registro de la deuda pública del Distrito y de sus entidades descentralizadas. ■ Ejerce la vigilancia sobre la gestión fiscal y los resultados de la administración y manejo de los recursos nacionales que se transfieran al Distrito.
--	------------	--

3.11 Juntas administradoras de las localidades

3.11.1 Disposiciones relevantes

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none"> ■ Constitución Política de Colombia, de 4 de julio de 1991 (CP). ■ Acuerdo 2 de 1992, de 29 de enero, del Concejo, por el cual se crean las localidades del Distrito Capital de Santa Fé de Bogotá y se determina la integración de las Juntas Administradoras locales (Acuerdo 2 de 1992). ■ Decreto 1421 de 1993, de 21 de julio, por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá (DREDB). ■ Como ejemplo de Junta Administradora Local: Acuerdo Local 1 de 2008, de 30 de mayo, de la Junta Administradora Local de San Cristóbal, por medio del cual se establece el reglamento interno de la Junta Administradora Local de San Cristóbal (Acuerdo Local 1 de 2008).

a) Creación y naturaleza jurídica

Según el artículo 322 de la CP, el concejo a iniciativa del alcalde, dividirá el territorio distrital en localidades. Mediante el Acuerdo 2 de 1992, se crean las veinte localidades que actualmente existen en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá. Según el artículo 61 del DREDB, cada localidad esta sometida, en los términos establecidos por este decreto y los acuerdos distritales, a la autoridad del alcalde mayor, de una junta administradora y del respectivo alcalde local.

Según los reglamentos internos de cada una de las juntas administradoras, éstas son corporaciones públicas de elección popular que forman parte de la Administración Distrital. Ante esta remisión normativa, cabe citar, a modo de ejemplo y únicamente a efectos de precisar su

naturaleza jurídica, el artículo 1 del Reglamento interno aprobado mediante Acuerdo Local 1 de 2008: “*la Junta Administradora Local de (...) es una corporación Pública de elección popular que hace parte de la Administración Distrital*”.

De acuerdo con el artículo 64 del DREDB, el Concejo Distrital determinará, según la población de las localidades, el número de ediles de cada junta administradora. En ningún caso podrá ser inferior a siete (7).

b) Funciones

El artículo 69 del DREDB prevé las funciones de las juntas administradoras, entre las que cabe destacar las siguientes:

“(...) 2. Vigilar y controlar la prestación de los servicios distritales en su localidad y las inversiones que en ella se realicen con recursos públicos.

(...)

9. Vigilar la ejecución de los contratos en la localidad y formular ante las autoridades competentes las recomendaciones que estimen convenientes para el mejor desarrollo de esos contratos. En ejercicio de esta función los ediles podrán solicitar y obtener los informes y demás documentos que requieran.

(...)

12. Participar en la elaboración del plan general de desarrollo económico, social y de obras públicas”.

3.11.2 Esquema-resumen competencial de las juntas administradoras locales

A partir de la normativa explicada en los apartados anteriores, a continuación se expone un cuadro-resumen de las competencias estratégicas de las juntas administradoras locales en relación con la PLM:

ÓRGANO	NATURALEZA	COMPETENCIAS MÁS RELEVANTES
<p>Juntas administradoras locales</p>	<p>Corporaciones públicas de elección popular que forman parte de la Administración Distrital</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vigilan y controlan la prestación de servicios distritales en la localidad y las inversiones que en ella se realizan con recursos públicos. ■ Vigilan la ejecución de los contratos en la localidad y formulan las recomendaciones que estimen convenientes al respecto. ■ Participan en la elaboración del plan general de desarrollo económico, social y de obras públicas.

4 PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y PROPUESTA DE EJECUCIÓN DEL SITP DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

4.1 Disposiciones relevantes del Plan Maestro de Movilidad y otras disposiciones referentes al SITP

DISPOSICIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none">▪ Decreto 190 de 2004, de 22 de junio, del Alcalde Mayor, que compila las normas de los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003 que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C. (POT).▪ Decreto 319 de 2006, de 15 de agosto, del Alcalde Mayor, por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos y se dictan otras disposiciones (Decreto 319 de 2006). (PMM).▪ Decreto 486 de 2006, de 30 de noviembre, del Alcalde Mayor, por el cual se asignan determinadas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TransMilenio, S.A. (Decreto 486 de 2006).▪ Acuerdo 04 de 2007, de la Junta Directiva de TransMilenio S.A., por medio del cual se adopta el Plan Estratégico de TransMilenio S.A. (Acuerdo 04 de 2007).

a) Naturaleza del PMM

Antes de exponer las principales previsiones del Plan Maestro de Movilidad (PMM) respecto del SITP, conviene citar cuál es la naturaleza y objetivo de este plan.

Los planes maestros son instrumentos de planificación creados por el POT. Su artículo 45 contempla los planes maestros como instrumentos de planificación fundamental en el marco de la estrategia de ordenamiento de la ciudad-región. Permiten definir las necesidades de generación de suelo urbanizado de acuerdo con las previsiones de crecimiento poblacional y de localización de la actividad económica, para programar los proyectos de inversión sectorial en el corto, mediano y largo plazo.

Interesa destacar que el PMM es un instrumento de planificación aprobado por la Alcaldía Mayor.

El artículo 46 del POT contempla el PMM entre aquellos cuya elaboración debe entenderse prioritaria.

El artículo 19 del POT ordena que las determinaciones generales y normativas para todo el sistema de movilidad se formulen en el PMM.

El artículo 162 del POT dispone que el PMM debe orientarse a atender las necesidades de accesibilidad y movilidad de la ciudad y de conexión con la red regional de ciudades, el resto del país y el exterior.

Según el artículo 8 del propio PMM, éste tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.

b) El SITP

b.1. Objetivos

Entre las políticas del PMM, el artículo 7 señala las de movilidad competitiva y la integración modal, en virtud de las cuales:

- La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.
- Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.

Asimismo, el artículo 8 del PMM prevé, entre los objetivos propios de este plan, los siguientes:

- Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.
- Procurar la sostenibilidad financiera y de recursos para los proyectos del Plan Maestro de Movilidad.
- Promover mecanismos de retribución o contribución por los impactos derivados de la movilidad (i.e. contribución por valorización, participación en plusvalías).

b.2. Definición y objeto del SITP

El artículo 4 del PMM define el transporte público en Bogotá, D.C. como un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.

El artículo 13 del PMM dispone que el SITP comprende:

- Las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público.
- Las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público.
- La infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Según este mismo precepto, el SITP tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio,

mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros, organizado, eficiente y sostenible para el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

b.3. Componentes del SITP

El artículo 14 del PMM dispone que los componentes del SITP son:

- El transporte masivo.

Según el artículo 3 del PMM, este tipo de transporte está *“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”.*

- El transporte público colectivo.

Según el artículo 3 del PMM, este tipo de transporte está constituido por las rutas de transporte público colectivo y sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran en el SITP.

- El transporte público individual.

Se corresponde con el servicio que prestan los taxis de acuerdo con el artículo 3 del PMM.

Además, según el artículo 14 del PMM, complementan el SITP la red de intercambiadores modales, la red de estacionamientos y la red de peajes.

b.4. Proceso de constitución del SITP

El artículo 15 del PMM dispone que el SITP se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad (cabe entender, que los medios o modalidades de transporte público no sean excluyentes sino complementarios, de forma coordinada), logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia.

Dicho precepto contempla a la actual SDM y a TRANSMILENIO como base de integración.

Así, respecto de la SDM, el citado artículo reconoce que es la autoridad de transporte público en el Distrito Capital, en los términos de la ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.

En cuanto a TRANSMILENIO, en su condición de ente gestor del transporte masivo, dispone que tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP. En consecuencia, le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.

Los artículos 16 y 17 del PMM distinguen dos etapas en este proceso:

- Etapa I de mejoramiento del servicio público y formulación de condiciones de operación integrada: con el fin de obtener un mejoramiento del servicio de transporte público y preparar su integración, en el periodo 2006 y diciembre de 2007, se iniciarán los estudios técnicos orientados a establecer:
 - La jerarquización de rutas.
 - La definición del proceso de modernización de los equipos de transporte.
 - La definición de la infraestructura.
 - La adopción del sistema tarifario.
 - La integración del recaudo.
- Etapa II de integración: la Administración Distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionarial de estas empresas.

En el artículo 21 del PMM se contemplan algunos proyectos en transporte público dirigidos a lograr la puesta en funcionamiento del SITP, entre los que figuran, los de (i) estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad del SITP; (ii) la estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario de mediana capacidad, baja capacidad interna y baja capacidad externa; (iii) la ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP, articulado con el centro de control de operaciones del actual sistema, y (iv) el apoyo técnico a la Secretaría Distrital de Movilidad para adelantar las gestiones tendentes a la integración del transporte colectivo actual.

b.5. Funciones específicas de TRANSMILENIO en la constitución y operación del SITP

Según se ha señalado previamente, el artículo 15 del PMM atribuye a TRANSMILENIO la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP.

El artículo 1 del Decreto 486 de 2006 atribuye a TRANSMILENIO las siguientes funciones:

- Integrar, evaluar y hacer el seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP.
- Adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte público masivo con el actual sistema de transporte colectivo, en los términos del artículo 17 del Decreto 319 de 2006.

El artículo 1 del Acuerdo 04 de 2007 señala, como misión de TRANSMILENIO, satisfacer la necesidad de transporte público de los usuarios del Distrito Capital y su área de influencia, con estándares de calidad, eficiencia y sostenibilidad, mediante la planeación, gestión, implantación

y control de la operación de un sistema integrado de transporte público urbano de pasajeros, que opere bajo un esquema público-privado, que contribuya a una mayor competitividad de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

El artículo 2 del citado acuerdo define a esta sociedad como la “organización que administra la operación” del SITP.

Los objetivos corporativos fijados para TRANSMILENIO en el Acuerdo 04 de 2007 son:

- Primero: contribuir a la movilidad de los usuarios del transporte público en el Distrito Capital, con la operación de un sistema eficiente.
- Segundo: mejorar la calidad en la prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público.
- Tercero: buscar mecanismos que contribuyan a la sostenibilidad del SITP.
- Cuarto: optimizar su gestión empresarial.

b.6. Implantación de la PLM

El artículo 61 del PMM prevé que “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”.

Por tanto, el PMM, que es una norma aprobada por el Alcalde Mayor, atribuye a la propia administración distrital la toma de la decisión de ejecutar el proyecto PLM.

El contenido de este precepto será analizado en un apartado posterior.

4.2 Descripción de la propuesta de ejecución del SITP de la Secretaría Distrital de Movilidad

Según la información facilitada por la SDM y por TRANSMILENIO, actualmente estas entidades están trabajando en una propuesta de ejecución del SITP.

Las líneas básicas de este trabajo que se han puesto en conocimiento del Grupo Consultor, son las que constan en el ANEXO “Presentación del SITP, febrero de 2009, elaborada por la Administración Distrital”. Nos remitimos a este documento para la descripción de la propuesta, de la que en este apartado sólo se reflejan los aspectos que se consideran estratégicos a efectos de la ejecución de la PLM:

- Acto administrativo expreso de integración:

Se prevé que la constitución del SITP se apruebe mediante un acto expreso de la Administración Distrital, que adopte la forma de decreto.

- Marco legal:

Se toma, como premisa del SITP, que el marco legal es el de transporte masivo.

- Agentes del SITP y funciones previstas para cada uno:
 - SDM: definición de políticas del sector y administración de tráfico.
 - TRANSMILENIO: ente gestor, servicio al cliente, planeación, programación y control.
 - IDU: administración de la infraestructura, con carácter general.
 - Operadores zonales de transporte: operación zonal a través de autobús. Incluye compras, mantenimiento, patios y personal, así como el reemplazo de autobuses.

De esta manera, se conseguiría la democratización, esto es, la participación de los propietarios de vehículos, conductores y empresas operadores actuales en el SITP, de forma que ningún agente quede privado de las actividades que vienen desarrollando. Ello se produciría a través de mecanismos jurídicos que obliguen a tener en consideración a todos los agentes (i.e. a través de los términos de la licitación).

- Recaudador: recaudo, comercialización, validación y control e integración tecnológica.
- Administrador financiero: fiducia y manejo de fondos.
- Nuevo esquema concesional basado en la libertad de concurrencia y desarrollo de la libertad de empresa:

Se prevé la articulación del SITP a través de un nuevo esquema concesional, que implicará (i) eliminación de rutas del transporte público colectivo, que se integrarán en el SITP; (ii) operación a través de 13 concesiones zonales, que se adjudicarán previa licitación; y (iii) ajuste a los contratos actuales de Sistema Transmilenio, respetando los esquemas de remuneración y el equilibrio económico de los contratos suscritos hasta su culminación.

Las concesiones zonales comprenderán la prestación de los servicios de operación de las rutas no troncales y pretroncales: (i) alimentadoras; (ii) auxiliares; (iii) complementarias; y (iv) especiales.

El objetivo que se persigue es que cada concesión zonal goce de exclusividad en la zona de que se trate.

- Sistema de remuneración del concesionario:

Se toma, como premisa, que los operadores sean remunerados en atención a criterios de calidad del servicio.
- Sistema Integrado de Recaudo (SIR):
 - Componentes:
 - Sistema de recaudo.

- Centro de control.
- Sistema de información y servicio al usuario (SISU).
- Consolidación de la información.
- Conectividad.
- Gestor del SIR: se prevé llevar a cabo una licitación, independiente de las que se realicen para el otorgamiento de las concesiones zonales, con objeto de seleccionar un concesionario que será el gestor del SIR.
- El concesionario del SIR será el operador del sistema de recaudo, el suministrador de la infraestructura para el recaudo y para el control de flota, el operador del SISU y quien consolide la información y suministre la conectividad.
- Los recursos económicos recaudados serán entregados al administrador financiero del SITP.
- Sistema operacional autosostenible:

La tarifa debe cubrir los costos de operación del sistema.
- Estructura tarifaria:
 - Socialmente costeable.
 - Tarifa integrada.
 - Tarifas diferenciales por servicio: alimentador-complementario-especial, por un lado, y auxiliar, pretroncal y troncal, por otro.
 - Los beneficios deben ser concedidos fuera de la tarifa, sin limitarse a mecanismos específicos.
 - La base de la tarifa se contempla como una combinación de parámetros técnicos y política pública: costos unitarios de operación, demanda, vehículo/kilómetro, identificación y cuantificación de riesgos, rentabilidad del privado, políticas de democratización (esto es, de participación de todos los agentes), de chatarrización y reposición, de provisión de patios y talleres y subsidios.
- Previsiones en la implementación del SITP:

Los plazos proyectados para la implementación del SITP son los siguientes:

 - 2009-2010: primer hito:
 - Decreto de adopción del SITP.

- Ampliación de cobertura del servicio público de transporte.
- Inicio del fortalecimiento institucional del sector y licitación del sistema (por un lado, operación de zonas y lote de vehículos con un mismo operador y, por otro, el recaudo).
- Eliminación de rutas del transporte público colectivo.
- Ajuste a los contratos actuales del Sistema Transmilenio.
- 2010-2011: fase de transición:
 - Implantación gradual de operación por zonas.
 - Actividades conducentes a la implementación del sistema de recaudo.
 - Disminución gradual de sobreoferta.
- 2011:
 - Inicio de operación de los corredores troncales fase III del Sistema Transmilenio.
 - Implantación del sistema de control de flota.
 - Operación con sistema centralizado de recaudo en todo el sistema e implantación de Caja Única.
 - Inicio de operación con integración tarifaria.

5 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DEL DISTRITO CAPITAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO A PARTIR DE LA NORMATIVA VIGENTE

5.1 Marco institucional distrital

5.1.1 Planteamiento

Una vez expuesto el marco institucional distrital, el presente apartado tiene por objeto analizar la capacidad jurídica del Distrito Capital para la ejecución de la PLM, en el marco del SITP.

A través de este análisis se fijarían las bases y premisas para la Etapa 2 y se estaría anticipando parte del trabajo que debe realizarse posteriormente en esa segunda etapa, al hilo de la actividad 2.8 “*aspectos legales e institucionales*”, consistente en llevar a cabo la formulación del esquema institucional requerido durante cada una de las etapas de desarrollo de la red de metro integrada. En particular, se estaría anticipando parcialmente la revisión del rol de la empresa TRANSMILENIO, del IDU, de la SDM y de otros entes involucrados en el SITP¹⁵.

El análisis genérico que se expone a continuación (que servirá de base para la formulación del esquema institucional de la Etapa 2) debe entenderse sin perjuicio de las conclusiones específicas que se recogen en el Producto 6 de esta Etapa 1.

5.1.2 Condicionamientos jurídicos del marco institucional distrital

a) Entidad/es con capacidad jurídica para regular el transporte

El Concejo Distrital tiene la función de aprobar la regulación del transporte público del Distrito Capital, por lo que si fuera necesario aprobar normas específicas para el transporte ferroviario en el Distrito Capital, sería este órgano colegiado el competente. El desarrollo reglamentario de dichas normas podría ser dictado por el Alcalde Mayor.

Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que la facultad normativa del Distrito Capital en el ámbito del transporte está supeditada a la legislación nacional. Así, según la Ley 105 de 1993,

¹⁵ Acertadamente, los Términos de Referencia prevén que, en la Etapa 1 y en este Producto 7, no corresponde aún determinar la conveniencia de las reformas institucionales ni qué agentes o entidades realizarán funciones para el diseño, construcción, mantenimiento y operación de la PLM (i.e. si se va a constituir una nueva empresa con características de ente gestor y cómo sería su relación con TRANSMILENIO, qué entidad debe adquirir el suelo, etc.), sino sólo “elaborar un estudio del esquema organizacional actual del Distrito y de su capacidad para adelantar el proyecto, comparándolo con los casos internacionales analizados en el numeral anterior”.

Es en la Etapa 2 cuando el consultor debe incorporar al Producto 24 la “*formulación del esquema institucional requerido durante cada una de las etapas de desarrollo de la red de metro integrada*” y preparar el “*programa de adecuación institucional por etapas*”, al hilo del cual se formulará el cronograma para todas ellas.

corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas y, en particular, la regulación de la operación (i.e. títulos habilitantes, criterios para la fijación de tarifas).

b) Autoridad del transporte

La SDM es la autoridad del transporte. Como tal, es la competente para fijar las políticas del transporte (servicio e infraestructura) y supervisar y controlar su cumplimiento.

Asimismo, ostenta la función de planificar el servicio de transporte urbano en todas sus modalidades.

Ello no obstante, ha de tenerse en cuenta que la planificación de inversiones públicas y, en particular, la planificación de proyectos como el de la PLM, se articula a través de los programas de ejecución que forman parte de los planes de desarrollo. Los planes de desarrollo son aprobados por el Concejo Distrital. Según se expone en el Producto 6, en la medida en que el Plan de Desarrollo vigente para el periodo 2008-2012 contempla el proyecto PLM, en principio, no sería necesaria su modificación ni, por tanto, intervención del Concejo Distrital al efecto.

En esa misma condición de autoridad de transporte, es la competente para habilitar a los operadores (del Sistema Transmilenio y del transporte colectivo).

En la implementación del SITP, el PMM reconoce que la SDM, en su condición de autoridad del transporte público en el Distrito Capital, tiene la responsabilidad de regulación de las actividades de transporte. Dado que la SDM no tiene, en sentido estricto, facultades normativas, esta función habrá de ser entendida como la de orientar y formular las políticas y la planificación del servicio, así como su control¹⁶.

De acuerdo con todo ello, en la ejecución de la PLM, es a la SDM a quien corresponde fijar la política y la planificación de la infraestructura y del servicio, habilitar al o a los operadores, así como ejercer la supervisión y control¹⁷.

c) Entidad/es con capacidad jurídica para la gestión del transporte

En un concepto amplio, cabe entender por “*gestión del transporte*” el conjunto de facultades consistentes en la organización, programación, operación y control del servicio. Por

¹⁶ La autorización dada por el Concejo Distrital para la constitución de TRANSMILENIO (Acuerdo 4 de 1999), menciona, entre las funciones de esta sociedad, planear el servicio de transporte público masivo urbano, en la modalidad de transporte automotor. Sin embargo, el PMM y el Decreto 486 de 2006 no citan esta facultad entre sus funciones.

En todo caso, las funciones de planificación que pudiera ostentar TRANSMILENIO estarían supeditadas a las propias de la SDM y al transporte automotor.

¹⁷ En la actualidad, en el ejercicio de todas estas funciones, la SDM actúa de forma coordinada con TRANSMILENIO. Así, por ejemplo, en el otorgamiento de las habilitaciones, según lo expuesto, existe un mecanismo en virtud del cual la SDM certifica los pliegos para las concesiones de operación de este sistema y habilita a los adjudicatarios. Estos mecanismos podrían aplicarse asimismo a la PLM.

organización y programación cabe entender la función de determinar las condiciones y estándares de prestación del servicio, tales como recorridos, itinerarios, trayectos y servicios de la operación, estándares de cumplimiento y desempeño de las personas y operadores, tiempos de espera en estaciones, velocidades máximas de operación, etc.

El Acuerdo 4 de 1999 por el que el Concejo Distrital autoriza la constitución de TRANSMILENIO, atribuye a esta sociedad la función de gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano, en la modalidad de transporte automotor.

El Decreto 831 de 1999 le atribuye expresamente a TRANSMILENIO las funciones anteriormente señaladas de organización y programación.

En el marco del SITP, el PMM reconoce expresamente que TRANSMILENIO es el ente gestor del transporte masivo y le reconoce funciones de integración, evaluación y seguimiento de la operación.

Por tanto, TRANSMILENIO será quien, una vez producida la integración del transporte colectivo con el masivo, gestione ambos tipos de transportes.

En lo que respecta a la operación, el Acuerdo 4 de 1999 atribuye a TRANSMILENIO la celebración de contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo y prohíbe expresamente que TRANSMILENIO pueda ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por sí mismo o por persona interpuesta.

En cuanto al control del servicio, esta función estaría compartida entre la SDM que, según el Acuerdo 257 de 2006, tiene facultades para controlar el transporte intermunicipal dentro de la jurisdicción del Distrito Capital y, según el Decreto 831 de 1999, para controlar el Sistema Transmilenio y la propia TRANSMILENIO que, según este mismo decreto, tiene la función de control de la operación, facultad que debe ejercer en los términos y condiciones que ella misma determine a través de instrucciones o reglamentos o conforme a las condiciones de los contratos de concesión.

Como puede apreciarse, TRANSMILENIO es quien ostenta las funciones esenciales de gestión del transporte. Sin embargo, estas funciones están limitadas al transporte masivo automotor y a al transporte colectivo, una vez se produzca la integración.

Si bien es cierto que el PMM reconoce que TRANSMILENIO es el ente gestor del SITP y uno de los componentes del SITP es el metro, ello no podría entenderse como una ampliación de las facultades de TRANSMILENIO a este modo de transporte, pues, a nuestro juicio, ello vulneraría la autorización del Distrito Capital para la constitución de TRANSMILENIO (Acuerdo 4 de 1999), en la que se especificó que esta sociedad sería la titular del transporte público masivo urbano, en la modalidad de transporte terrestre automotor.

Tampoco cabría entender que el transporte a través de la PLM es un transporte colectivo y, al amparo de esta interpretación, afirmar que TRANSMILENIO podría gestionar la PLM, dado que la Ley 86 de 1989 define el transporte masivo como *“el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte”*. Por tanto,

la propia norma califica el transporte por vías férreas como masivo, lo que impide entender que TRANSMILENIO tenga facultades de gestión de acuerdo con sus atribuciones competenciales vigentes.

Por tanto, en la actualidad, no existiría una entidad con competencias para la gestión del transporte a través de la PLM¹⁸.

d) Entidad/es con capacidad jurídica para decidir la ejecución del proyecto PLM

Según el PMM, aprobado por el Alcalde Mayor, la administración distrital es la competente para “adoptar” el metro. Por “adoptar”, cabría entender tomar la decisión de implantar el metro y ordenar que se ejecute el proyecto PLM, a través del impulso de las actuaciones que sean necesarias al efecto.

La administración distrital podría interpretarse en un sentido amplio, como todas aquellas entidades que integran la estructura administrativa del Distrito Capital (sector central, sector descentralizado y el de las localidades) o en un sentido limitado al sector central, compuesto por el despacho del alcalde mayor, las secretarías y los departamentos administrativos.

En el caso que nos ocupa, parece que ninguna de las entidades del sector descentralizado que integran el Sector Movilidad (i.e. IDU, TRANSMILENIO, TERMINAL DE TRANSPORTES), tendría competencias para tomar la decisión de adoptar la PLM.

En el sector centralizado del Sector Movilidad, según se ha expuesto anteriormente, la SDM tiene la función de formular y orientar las políticas sobre el desarrollo de infraestructura de transporte y de liderar y orientar las políticas para la formulación de proyectos de construcción de la infraestructura de transporte. Por tanto, esta función podría residir en la SDM.

Sin embargo, han de apuntarse dos matizaciones a las funciones de la SDM:

- Para que sea posible que la Nación participe en la financiación de la PLM, ésta debe ser titularidad de una sociedad por acciones. Tanto si constituyera una nueva sociedad como si se atribuyera a una sociedad ya constituida esta titularidad, la competencia al efecto no residiría en la SDM sino en el Alcalde Mayor (en su caso, previa autorización del Concejo Distrital), según se expone en el apartado siguiente.
- La ejecución de la PLM requiere previamente el “anuncio del proyecto”. La normativa no atribuye expresamente esta función a ninguna entidad y, en la práctica, es el Alcalde Mayor quien realiza estas funciones.

¹⁸ Entre las funciones de la sociedad mixta TERMINAL DE TRANSPORTE, S.A., consta la explotación de los diversos sistemas de transporte. Por tanto, cabría deducir que esta sociedad tendría capacidad competencial para operar la PLM.

Ello no obstante, en atención a la regla general que preside el servicio público de transporte, consistente en que este servicio se preste por el sector privado, la citada sociedad tendría que contratar con el sector privado dicha operación como regla general.

Por ello, cabe concluir que la “*adopción*” de la PLM o decisión de ejecución del proyecto, es una decisión que reside, fundamentalmente, en el Alcalde Mayor, quien debe ordenar el anuncio del proyecto, ello sin perjuicio de que el cumplimiento de otros requisitos al efecto dependa de otras instancias (i.e. aprobación por el Concejo Distrital del POT en el que se incorpore las características de la PLM que se definan al hilo de esta consultoría; obtención de financiación por parte de la Nación).

e) Entidad con capacidad jurídica para ser titular de la PLM

e.1. Sociedad por acciones (de nueva constitución o ya constituida)

A la luz del régimen jurídico expuesto cabe realizar las siguientes consideraciones:

- Según se ha expuesto en este producto y en el Producto 6, para que la Nación participe en la financiación de la PLM, debe cumplirse una serie de requisitos y, entre ellos, que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital (artículo 2 de la Ley 310 de 1996). Por tanto, para que puedan obtenerse recursos por parte de la Nación, el esquema institucional que se formule deberá tener en cuenta que la titular de la PLM debe ser una sociedad por acciones.

En caso de que se constituyera una nueva sociedad, el Concejo Distrital sería el competente para autorizar esta constitución y el Alcalde Mayor el competente para constituirla y desarrollar las competencias básicas que determine el Concejo a través de su autorización.

- Por lo que respecta a la posibilidad de entender cumplido este requisito mediante una sociedad ya constituida, según se expone en el Producto 6:
 - La literalidad del artículo 2 de la Ley 310 de 1996 exige que se “*constituya*” una sociedad por acciones.
 - No obstante, entendemos que es razonable pensar que el legislador no se planteó el supuesto específico objeto de análisis, esto es, que en la entidad territorial en que fuera a implantarse un sistema de transporte masivo exista ya una sociedad por acciones titular de otro sistema de transporte masivo anterior.
 - Por ello, a nuestro juicio, cabría defender que una sociedad ya constituida asumiese la titularidad de la PLM, a efectos de financiación de la PLM por la Nación.

Respecto a sociedades ya constituidas, al igual que para las restantes entidades descentralizadas, según se ha expuesto en este informe, el Alcalde Mayor tiene la facultad de distribuir negocios entre las mismas y, por tanto, atribuirles nuevas funciones.

Sin embargo, cabe entender que esta facultad del Alcalde Mayor está limitada al contenido de la autorización que hubiera otorgado el Concejo Distrital como requisito previo para la constitución de la sociedad, de forma que todas aquellas atribuciones que no fueran un

desarrollo de las autorizadas, requerirían obtener una autorización previa por parte del Concejo Distrital.

e.2. TRANSMILENIO como sociedad por acciones titular de la PLM

En este apartado se plantea la capacidad institucional de TRANSMILENIO, actual titular de un sistema de transporte masivo y entidad gestora del SITP, para ser la titular de la PLM.

A la luz del régimen jurídico expuesto cabe realizar las siguientes consideraciones:

- De acuerdo con la autorización que el Concejo Distrital emitió para la constitución de TRANSMILENIO (Acuerdo 4 de 1999), ésta debía ser la titular del sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

Así se reflejó tanto en sus estatutos (escritura pública n° 1528 de 1999) como en el reglamento de desarrollo aprobado por el Alcalde Mayor (Decreto 831 de 1999).

Por tanto, de acuerdo con este régimen jurídico vigente, en la actualidad, TRANSMILENIO únicamente podría asumir la titularidad de transporte público masivo automotor y, por tanto, no de la PLM.

A nuestro juicio, dado que el Concejo Distrital únicamente autorizó la atribución a TRANSMILENIO de la titularidad del sistema de transporte público masivo bajo la modalidad de transporte terrestre automotor y no ferroviario, si se optara por atribuir a TRANSMILENIO la titularidad de la PLM, la modificación de los estatutos de TRANSMILENIO requeriría autorización previa del Concejo Distrital.

- El PMM aprobado por el Alcalde Mayor (Decreto 319 de 2006), reconoce que TRANSMILENIO, en su condición de ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP.

Según el PMM, el transporte masivo está constituido, además de por las troncales de buses y las rutas alimentadoras, por las líneas de metro y las líneas de tranvía.

La cuestión que cabe plantearse a la luz de esta regulación, es si el cumplimiento del PMM exige a la Administración Distrital que atribuya a TRANSMILENIO la titularidad de la PLM, en su condición de ente gestor del transporte masivo (entre sus componentes, la PLM) y, en particular, como responsable de integrar los distintos modos de transporte.

De acuerdo con la normativa de aplicación, cabe entender que no existe tal obligación. Así:

- El PMM únicamente atribuye a TRANSMILENIO la función de “gestor” del SITP, entendida como responsabilidad en la “*integración, evaluación y seguimiento de la operación*” del SITP, sin citarse expresamente la necesidad de que TRANSMILENIO sea titular de todos los modos o sistemas de transporte.

- El propio PMM establece que la adopción de la PLM es una decisión que debe tomar la Administración Distrital, quien llevará a cabo (“adelantará”) los estudios pertinentes de factibilidad como componente del SITP. Por tanto, la propia Administración Distrital será quien analice y determine qué entidad será la titular de la PLM.
- En todo caso, el PMM es una norma aprobada por el propio Alcalde Mayor y, según lo expuesto, a él le corresponde la decisión de adoptar la PLM, fundamentalmente a través de la publicación del proyecto.

Por tanto, conforme al régimen jurídico actualmente vigente, TRANSMILENIO no ostentaría facultades para ser titular de la PLM (lo que no impediría que este régimen jurídico sea adaptado para facultar a TRANSMILENIO al efecto), ni tampoco la Administración Distrital estaría obligada a atribuir la titularidad de la PLM a TRANSMILENIO (lo que no impediría que, desde un punto de vista de práctica institucional, esta opción fuera finalmente considerada la óptima)¹⁹.

f) Entidad/es con capacidad jurídica para ejecutar la construcción de la PLM

Desde la perspectiva de las entidades que podrían ejecutar la construcción de la PLM, por sí mismas o a través de contratos con el sector privado (i.e. contrato de obra, contrato de concesión que incluya su mantenimiento), cabe plantear el análisis respecto de las siguientes entidades:

- Alcalde Mayor:

Según lo expuesto en este informe, ostenta la función de asegurar el cumplimiento de la construcción de las obras a cargo del Distrito. Asimismo, adjudica y celebra los contratos de la administración central, función que podrá ser delegada en los secretarios y jefes de departamento administrativo.

Según se expone a continuación, la ejecución de las obras relacionadas con los programas de transporte masivo, está atribuida al IDU (establecimiento público del sector descentralizado) por acuerdo del Concejo Distrital.

Por tanto, en la actualidad, cabe entender que la competencia del Alcalde Mayor en la construcción de la PLM es residual, en el sentido de estar limitada a asegurar la construcción de esta infraestructura.

¹⁹ La propuesta de creación o no de una sociedad que sea la titular de la PLM y, en caso de que esta opción se considere la óptima, la definición de su relación con TRANSMILENIO, será analizada en la Etapa 2. Así, según el numeral 5.3.2.8 de los Términos de Referencia, en el Producto 24 se formularía el esquema institucional y, en concreto, se revisaría el rol de TRANSMILENIO.

En esa propuesta se tendrá en cuenta, como referencia, el convenio suscrito por el Gobierno de la Nación en relación con la integración institucional de las sociedades titulares del metro y del transporte por autobús de Medellín.

▪ SDM:

Según lo expuesto en este informe, entre sus funciones constan las de formular y orientar las políticas sobre el desarrollo de la infraestructura de transporte (apartado a) del artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006) y la de liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de transporte (apartado c) del artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006).

Sin embargo, como puede apreciarse, no consta la función específica de construcción de la infraestructura.

Por tanto, entendemos que este organismo del sector central, por sí mismo, no podría contratar la ejecución de la construcción de la PLM.

▪ IDU:

Según lo expuesto en este informe, el IDU tiene por objeto atender la ejecución de obras públicas de desarrollo urbanístico ordenadas dentro del Plan General de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, para lo cual ostenta una serie de funciones y, entre ellas, la de ejecutar las obras relacionadas con los programas de transporte masivo (Acuerdo 19 de 1972).

Por tanto, el IDU podría ejecutar la construcción de la PLM.

Ello no obstante, debería cumplirse una serie de requisitos cuya aprobación depende de entidades distintas al IDU²⁰ y tendría que pactarse la ejecución de la PLM entre ésta y la sociedad titular de la PLM. Así, el IDU puede acordar con las Secretarías, Departamentos Administrativos y los organismos descentralizados del municipio de Bogotá, que contraten con él las obras a cargo de aquéllos, para lo que se requiere que las entidades contratantes certifiquen la reserva presupuestal y consignen en la cuenta del IDU el valor de las obras (artículo 26 del Acuerdo 19 de 1972).

En el caso de TRANSMILENIO, la norma reglamentaria (Decreto 831 de 1999) exige que se firme un convenio interadministrativo entre TRANSMILENIO y las demás entidades

²⁰ En particular, la obra debe estar ordenada dentro del Plan General de Desarrollo y planes y programas sectoriales (artículo 2 del Acuerdo 19 de 1972):

El Plan de Desarrollo 2008-2012 contempla la ejecución de la fase primera de la PLM.

El PMM contempla la ejecución de la PLM cuando las condiciones de movilidad lo exijan.

Por tanto, cabe entender cumplidos ambos requisitos con la planificación actual y, en principio, no sería necesaria la intervención de las entidades citadas.

distritales –entre ellas, el IDU-, a fin de regular la construcción de la infraestructura, entre otros aspectos²¹.

Según se ha expuesto, el esquema institucional parte de la premisa de que una sociedad por acciones sea la titular de la PLM, a fin de posibilitar la financiación por parte de la Nación.

Por tanto, esta sociedad tendría que firmar con el IDU un “*contrato*”, que podría ordenarse que adoptara la forma de convenio interadministrativo, a fin de encargarle al IDU la ejecución de las obras para la PLM.

Adicionalmente, la sociedad por acciones tendría que certificar la reserva presupuestal y consignar en la cuenta del IDU el valor de las obras.

Si el modelo contractual por el que finalmente se optara, tuviera por objeto la obra y la prestación del servicio, entendemos que habría que articular mecanismos de coordinación interinstitucional entre el IDU y la sociedad titular de la PLM.

▪ TRANSMILENIO:

Si se optara por atribuir a TRANSMILENIO la titularidad de la PLM, cabe tener en cuenta que, en virtud de las competencias que tiene el IDU, según lo expuesto, TRANSMILENIO tendría que pactar con aquél la ejecución de las obras²².

g) Entidad/es con capacidad para ordenar las expropiaciones necesarias para ejecutar la PLM

▪ Alcalde Mayor:

En virtud del artículo 35 de la Ley 105 de 1993, el Alcalde puede decretar la expropiación administrativa para la adquisición de predios destinados a obras de infraestructura de transporte.

No obstante, según se expone a continuación, en el ámbito de la ejecución de obras públicas, esta función ha sido atribuida al IDU.

²¹ Cabe citar el Convenio interadministrativo n° 20 de 2001, de 20 de septiembre, suscrito por TRANSMILENIO e IDU, en el que se definen las condiciones en que las partes cooperarán para la ejecución de las obras del Sistema Transmilenio.

²² Así ha sucedido en el Sistema Transmilenio. La autorización del Concejo Distrital para la constitución de esta sociedad (Acuerdo 4 de 1999), no menciona la construcción de la infraestructura del sistema de transporte masivo. En desarrollo de esta norma, mediante decreto del Alcalde Mayor (Decreto 831 de 1999) se establece que corresponde al IDU la construcción, mantenimiento y mejora de la infraestructura específica y exclusiva que se utilizará en la operación del Sistema Transmilenio. Por tanto, según la normativa vigente, a TRANSMILENIO no le correspondería la función de ejecutar la infraestructura de este sistema.

Por tanto, cabe entender que esta competencia es residual, según lo anteriormente expuesto.

▪ **IDU:**

El acuerdo por el que se crea el IDU (Acuerdo 19 de 1972), otorga a esta entidad la función de ordenar las expropiaciones necesarias para la ejecución de los planes y programas aprobados.

Por tanto, cabe entender que esta entidad podría ordenar las expropiaciones necesarias para la ejecución de la PLM.

h) Entidad propietaria de la infraestructura e instalaciones de la PLM

La infraestructura ferroviaria y las instalaciones necesarias para su funcionamiento, son bienes de uso público y, por tanto, son inembargables, inalienables e imprescriptibles²³.

Según el artículo 674 del Código Civil:

“Se llaman bienes de la unión aquellos cuyo dominio pertenece a la República.

Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la unión de uso público o bienes públicos del territorio.

Los bienes de la unión cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes, se llaman bienes de la unión o bienes fiscales”.

Determinada doctrina ha interpretado que, en la actualidad, la referencia del artículo 374 del Código Civil a la República debe entenderse extendida a las “entidades territoriales”.

²³ A este respecto puede citarse el Concepto 1640 de 2005, de 19 de abril, del Consejo de Estado:

“Del análisis de las características del corredor férreo, la Sala concluye que éste junto con sus anexidades, son bienes de uso público, por las razones que a continuación se exponen:

El corredor férreo forma parte de la infraestructura vial y de transporte de propiedad de la Nación, por lo tanto, es un bien que se encuentra afecto al uso público o colectivo, independientemente del sistema de operación o explotación que se establezca.

Su destinación al uso común está directamente relacionada con el ejercicio de la actividad de transporte que por su naturaleza es un servicio público.

El corredor férreo y sus anexidades están fuera de la actividad mercantil y por lo tanto, son inembargables, inalienables e imprescriptibles.

En este orden de ideas, los bienes inmuebles que conforman el corredor férreo, sus zonas anexas, contiguas o de seguridad, se clasifican como bienes de uso público mientras se hallen vinculados al servicio público del transporte ferroviario”.

Por tanto, cabe plantearse si una sociedad pública por acciones estaría facultada para ostentar la titularidad de bienes de uso público²⁴.

Dado que la Ley 310 de 1996 exige que una sociedad por acciones sea titular del sistema y, por tanto, de la infraestructura, cabe entender que sí resulta posible.

Ello no obstante, el ejercicio de potestades administrativas para la defensa de los bienes, habrían de ser ejercidas por entidades que se rijan por derecho público (i.e. SDM, Alcaldía Mayor).

i) Entidad/es competente/s para la fijación y cobro de la tarifa de usuario

Según la Resolución 8000 de 1995, corresponde al Alcalde Mayor fijar las tarifas en el sistema metro.

Para ello, ha de tener en cuenta los criterios normativos fijados por el Gobierno de la Nación²⁵.

j) Entidad/es a la/s que corresponde/n la financiación de la PLM

Dado que la PLM se configura como un sistema de transporte masivo distrital, será el Distrito Capital quien asuma su financiación.

Ello no obstante, según lo expuesto, la Nación participará en la financiación de la PLM (entre un 40% y un 70%), siempre y cuando se cumplan los requisitos legalmente establecidos.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de la financiación alternativa conforme a las diversas fuentes que se analizan en esta consultoría (i.e. zonas comerciales, banca multilateral, etc.).

²⁴ En el caso de TRANSMILENIO, el Decreto 831 de 1999 reconoce que ésta es "titular" de la infraestructura y según su contabilidad, la infraestructura computa en su activo. En cuanto a la naturaleza de estos bienes, parece que se consideran de uso público. Así, la Sentencia C-568/03, de 15 de julio, de la Corte Constitucional se pronunció sobre "si la destinación de determinados carriles para la circulación exclusiva de vehículos de transporte masivo (...) desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan dichos vehículos y si ella implica la enajenación del espacio público a favor de determinados particulares cuando éstos prestan el servicio público de transporte (...)", y concluyó que "la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan los referidos vehículos".

²⁵ Para el desarrollo de este aspecto, nos remitimos al Producto 6.

Por otro lado, según la normativa reguladora de TRANSMILENIO, ésta ostentaría las funciones de estudio de los componentes de la tarifa y de aplicación de la misma. No obstante, esta función únicamente es predicable respecto del transporte terrestre automotor.

k) Entidad/es con capacidad para establecer y aplicar la contribución por valorización derivada de la ejecución de la PLM

Si bien aún no se ha definido si se aplicará la contribución por valorización derivada de la ejecución de la PLM, cabe adelantar en este producto el siguiente análisis institucional:

▪ Alcalde Mayor:

Según el Acuerdo 7 de 1987, el Alcalde Mayor presenta al Concejo Distrital, a más tardar el 1 de agosto del año respectivo, el Plan Bienal de Obras, planes o conjunto de obras ordenadas por el sistema de valorización, por lo que éste sería el competente para proponer la aplicación de la valorización por la ejecución de la PLM.

▪ Concejo Distrital:

Según el Acuerdo 7 de 1987, el Concejo Distrital ostenta la función de ordenar la ejecución y cobro de las obras que hayan de realizarse por el sistema de valorización por lo que si se pretendiera aplicar este sistema con ocasión de la ejecución de la PLM, se requeriría la aprobación de este órgano colegiado (sin perjuicio de otros, como los planes parciales, a que se alude en el Producto 6).

▪ IDU:

Según el Acuerdo 7 de 1987, el IDU sería quien realizaría las operaciones de cálculo, liquidación y distribución de la contribución de valorización por ejecución de la PLM, en caso de que el Concejo Distrital la aprobara. Esta norma reconoce expresamente que la citada competencia es exclusiva del IDU, con independencia de la entidad distrital que ejecutara la obra.

l) Entidad/es con capacidad en relación con la generación y cobro de plusvalías derivadas de la ejecución de la PLM

Si bien aún no se ha definido si se cobrarán plusvalías derivadas de la ejecución de la PLM, cabe adelantar en este producto el siguiente análisis institucional:

▪ Concejo Distrital:

Según el DREDB y la Ley 388 de 1997, el Concejo Distrital aprueba el POT y, por tanto, la reglamentación de los usos del suelo. Este sería uno de los instrumentos que permitiría la aplicación de las plusvalías.

▪ Alcalde Mayor:

Según la Ley 388 de 1997, corresponde al Alcalde liquidar las plusvalías generadas en relación con los inmuebles objeto de las mismas.

m) Entidad/es con capacidad para la coordinación interinstitucional (incluido el Tren de Cercanías)

▪ SDM:

Como autoridad de transporte, sería la competente para liderar los procesos de coordinación interinstitucional.

En particular, el Decreto 831 de 1999, le reconoce la función de dirección y orientación del Comité de Planeación del Transporte, que es el actual Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.

Si bien esta norma se dicta en desarrollo de TRANSMILENIO, en el ámbito de la coordinación interinstitucional a través del citado Comité, las funciones se extienden a la planeación de los sistemas de transporte masivo en general y se estudian los problemas o conflictos entre los distintos modos de transporte, por lo que cabe entender que también se aplicaría a la coordinación de la planificación de la PLM con los restantes sistemas.

En particular, la SDM sería la competente para promover y concertar la coordinación institucional de la PLM (y los restantes sistemas de transporte del Distrito Capital) con la ejecución y operación del Tren de Cercanías, a nivel departamental y a nivel nacional.

▪ Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad:

Según el Decreto 505 de 2007, se trataría de un órgano colegiado (sin atribución expresa de personalidad –“*personería*”- jurídica) que permitiría a la SDM, al IDU y a TRANSMILENIO, fundamentalmente, coordinarse para la planificación del transporte en los distintos modos de transporte del Distrito Capital.

5.2 Incidencia de las competencias de otras instituciones nacionales y departamentales en la ejecución, operación y mantenimiento de la PLM

El presente apartado contempla, de manera esquemática, los principales órganos e instituciones departamentales y nacionales que, habida cuenta del alcance de sus competencias, participarán o incidirán, en su caso, de manera directa o indirecta, en las fases de construcción, operación y mantenimiento de la PLM o en las previas a éstas.

Por tanto, este apartado tiene por objeto destacar aquellas disposiciones normativas relevantes de las que se derive la posible o necesaria participación, directa o indirecta, de entidades de ámbito distinto al distrital en la implementación de la PLM. Todo ello, sin perjuicio de lo que específicamente se señala para cada materia en el Producto 6.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 99 de 216

ÓRGANO	PREVISIONES NORMATIVAS	FUNCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA PLM
<p>Departamento Nacional de Planeación (DNP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En su calidad de <u>secretaría técnica del CONPES</u>: artículo 3 del Decreto 195 de 2004: <ul style="list-style-type: none"> ○ Diseñar el Plan Nacional de Desarrollo (PND) para su evaluación por parte del CONPES y para su presentación posterior al Congreso de la República. ○ <u>Proponer al CONPES las medidas necesarias para lograr el cumplimiento del PND sin exceder la capacidad de endeudamiento del país.</u> ○ <u>Priorizar de acuerdo con los objetivos y metas del PND los programas y proyectos del Plan Operativo Anual de Inversiones</u> para su inclusión en al Ley Anual del Presupuesto. ○ <u>Participar en la evaluación de los proyectos de inversión privada nacional o extranjera que requieran intervención del Gobierno Nacional.</u> ▪ <u>Procedimiento de elaboración de CONPES</u>: Guía Metodológica para la elaboración de documentos CONPES, de 2008, elaborada por DNP: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>El DNP es la única Instancia competente para presentar Documentos Conpes al Consejo Nacional de Política Nacional y Social (CONPES)</u>, por lo que solamente esta entidad tiene potestad para elaborar los Documentos en cuestión. ○ <u>Toda iniciativa de política proveniente de las entidades públicas del orden central y descentralizado que se pretenda poner a consideración del CONPES debe ser presentada con la justificación debida a la Dirección Técnica del DNP competente</u>, para efectos de que pueda darse inicio al proceso técnico del Documento. ○ <u>El proceso interno para la elaboración de un Documento Conpes se inicia cuando cualquier Director Técnico del DNP, por solicitud externa o interna o por disposición normativa, solicita al Subdirector General la autorización para elaborar un Documento Conpes.</u> ▪ <u>Banco de Proyectos de Inversión Nacional (BINP)</u>: artículo 3 del Decreto de la Nación 841 de 1990: el BINP se halla "<u>administrado por el Departamento Nacional de Planeación (...)</u>". El artículo 2 de la Ley 310 de 1996 exige que el proyecto de que se trate se halle inscrito en el BINP para que la Nación pueda participar en su financiación. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Propone al CONPES las medidas necesarias para lograr el cumplimiento del PND sin exceder la capacidad de endeudamiento del país. ▪ Prioriza los programas y proyectos del Plan Operativo Anual de Inversiones para su inclusión en al Ley Anual del Presupuesto. ▪ Participa en la evaluación de los proyectos de inversión privada nacional o extranjera que requieran intervención del Gobierno Nacional. ▪ Inicia el proceso para la elaboración de un documento CONPES, que es un requisito para que la Nación pueda participar en la financiación de la PLM. ▪ Administra el BINP, que es el registro en el que debe inscribirse el PLM, a fin de que la Nación pueda participar en la financiación de la PLM.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 100 de 216

ÓRGANO	PREVISIONES NORMATIVAS	FUNCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA PLM
<p>Consejo Nacional de Planeación (CNP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 340 de la Constitución Política de 1991: el Consejo tendrá carácter consultivo y servirá de foro para la discusión del Plan Nacional de Desarrollo. ▪ Artículo 12 de la Ley 152 de 1994: entre las funciones del CNP, constan las de analizar y discutir el proyecto del PND y resolver las consultas que sobre el mismo formule el Gobierno. 	<p>Participa en el eventual procedimiento de elaboración de un PND que contemple la PLM.</p>
<p>Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 1 del Decreto 627 de 1974: define al CONPES como el <u>organismo asesor principal del Gobierno Nacional en todos aquellos aspectos que se relacionan con el desarrollo económico y social del país.</u> El artículo 2 de la Ley 319 de 1996: exige un concepto o documento previo del CONPES para que la Nación pueda participar en la financiación de un proyecto de sistema de transporte masivo urbano de pasajeros (PLM). . 	<p>El CONPES deberá aprobar un documento en el que se contemple la PLM, ello a fin de que la Nación pueda participar en su financiación.</p>
<p>Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículos 10 de la Ley 38 de 1989 y 11 de la Ley 819 de 2003: el CONFIS (u órganos en quién éste delegue) podrá <u>autorizar la asunción de las obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras.</u> ▪ Artículo 47 del Decreto 4712 de 2008: una de las funciones del CONFIS es <u>asesorar al Ministro en el señalamiento de propósitos, objetivos y metas nacionales de corto, mediano y largo plazo, en materia fiscal, y en el señalamiento de prioridades de la acción estatal.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asesora en la fijación de prioridades de acción estatal. ▪ Aprueba vigencias futuras.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 101 de 216

ÓRGANO	PREVISIONES NORMATIVAS	FUNCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA PLM
<p>Ministerio de Transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 2 del Decreto 2171 de 1992: el Ministerio de Transporte <u>expedirá las normas de carácter general que regulen el transporte y el tránsito.</u> ▪ Artículo 3 del Decreto 2171 de 1992: <u>aprobará la regulación general aplicable a cada modo de transporte,</u> la regulación de aplicación general que asegure el mejor comportamiento intermodal y las demás regulaciones de carácter general necesarias para la adecuada ejecución de la política de transporte. ▪ Artículo 29 de la Ley 336 de 1996: <u>formula la política y fija los criterios a tener en cuenta para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.</u> ▪ Artículo 2 del Decreto de la Nación 2053 de 2003: <u>elabora el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura,</u> en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y <u>establece las disposiciones que fomenten la integración de los servicios de transporte,</u> así como las <u>políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regulación general del transporte y específica para cada modo del mismo. ▪ En particular, regulación de los criterios para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte. ▪ Fomento de la integración de los servicios de transporte.
<p>Comisión de Regulación del Transporte (CRT)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 28 del Decreto de la Nación 101 de 2000: <u>dependencia especial del Ministerio de Transporte, sin personalidad –“personería”- jurídica,</u> con autonomía administrativa y financiera, <u>integrada por el Ministro de Transporte o su delegado,</u> quien la presidirá, el <u>Director del DNP o su delegado</u> y tres expertos comisionados nombrados por el <u>Presidente de la República,</u> quienes decidirán con voz y voto los asuntos asignados a su competencia. ▪ Artículo 30 del Decreto de la Nación 101 de 2000: funciones que cabe destacar: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Promover la competencia</u> entre las empresas o los operadores que prestan el servicio público de transporte. ○ <u>Regular el monopolio</u> cuando la competencia no sea posible. ○ <u>Regular la prestación del servicio de transporte público,</u> establecer las disposiciones que favorezcan a la integración y los servicios de transporte y el fortalecimiento del transporte multimodal. ○ <u>Fijar los criterios e indicadores técnicos de calidad y seguridad</u> a los que deben ceñirse las empresas de servicio público de transporte en todos los modos para la prestación del servicio ○ <u>Establecer fórmulas y criterios para la fijación de las tarifas</u> para el servicio de transporte. 	<p>Ostenta funciones normativas, fundamentalmente técnicas, que son clave en el diseño y ejecución de la PLM (i.e. regulación del servicio de transporte, fijación de criterios de calidad y seguridad, definición de estándares técnicos para los pliegos).</p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 102 de 216

ÓRGANO	PREVISIONES NORMATIVAS	FUNCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA PLM
	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Establecer las especificaciones mínimas de la infraestructura</u> para cada modo de transporte. ○ <u>Expedir las normas necesarias para armonizar el desarrollo de la infraestructura</u> del transporte. ○ <u>Definir los criterios técnicos generales de los concursos y licitaciones</u> para la prestación del servicio del transporte. 	
<p>Superintendencia de Puertos y Transportes</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 3 del Decreto de la Nación 1016 de 2000: ejerce las funciones de <u>inspección, control y vigilancia</u> que le correspondan al Presidente de la República en materia de tránsito, transporte y su infraestructura. 	<p>En una interpretación no estricta sino amplia de la normativa señalada, esto es, no restringida a los sistemas de transporte nacionales, la Superintendencia podría ejercer sus competencias de inspección, vigilancia y control correspondientes sobre la PLM.</p> <p>Así estaría sucediendo respecto del transporte público del Distrito Capital.</p>
<p>Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 2 de la Ley 99 de 1993: competencia de coordinación del Sistema Nacional Ambiental para asegurar la adopción y ejecución de las políticas y de los planes, programas y proyectos respectivos. ▪ Artículo 5 de la Ley 99 de 1993: entre sus funciones: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Establecer las normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general sobre medio ambiente a que deberán sujetarse los centros urbanos y asentamientos humanos.</u> ○ <u>Ejercer discrecional y selectivamente, cuando las circunstancias lo ameriten, sobre los asuntos asignados a las Corporaciones Autónomas Regionales –y, por ende, cabría entender, a los grandes centros urbanos²⁶- la <u>evaluación y control preventivo</u> de los efectos de deterioro ambiental que puedan presentarse por la</u> 	<p>Competencias relevantes en ejecución de la PLM:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para otorgar licencia ambiental en determinados supuestos (i.e. solicitud de licencia por los distritos). ▪ Para ejercer el control medioambiental preventivo, actual o posterior, de actividades o proyectos. ▪ Para ordenar la suspensión de trabajos; para dirimir discrepancias en el ejercicio de funciones ambientales de otras entidades. ▪ En general la residual de las no atribuidas expresamente a otra autoridad (i.e. arts. 5 y 6 de la

²⁶ De conformidad con el artículo 66 de la Ley 99 de 1993, “los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón de habitantes (1.000.000) ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano (...)”. Bogotá D.C. tiene una población superior al millón de habitantes y, por tanto, ejercerá, respecto de su perímetro urbano, las funciones asignadas a las CAR.



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 103 de 216

ÓRGANO	PREVISIONES NORMATIVAS	FUNCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA PLM
	<p>ejecución de actividades o proyectos de desarrollo y ordenar la suspensión de los trabajos o actividades cuando a ello hubiese lugar.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Dirimir las discrepancias entre entidades integrantes del SINA</u> (Sistema Nacional Ambiental)²⁷ que surjan con motivo del ejercicio de sus funciones y establecer criterios o adoptar decisiones cuando surjan conflictos entre ellas en relación con la aplicación de las normas o las políticas relacionadas con el uso, manejo y aprovechamiento de los recursos naturales renovables o del medio ambiente. ○ <u>Ejercer sobre las Corporaciones Autónomas Regionales (y, por ende, grandes centros urbanos), la debida inspección y vigilancia.</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Artículo 6 de la misma norma: recoge una <u>cláusula residual de competencia</u> a favor del Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, al atribuirle aquellas funciones que no hayan sido asignadas expresamente por ley a otra autoridad. 	<p>Ley 99 de 1993 o art. 9.3 del Decreto 1220 de 2005).</p>
<p>Contraloría General de la República</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Naturaleza</u> (arts. 117, 119 y 267 CP): órgano de control de carácter técnico con autonomía administrativa y presupuestal. ▪ <u>Funciones</u> (arts. 267, 268 y 272 CP) <ul style="list-style-type: none"> - Ejerce la <u>función pública de control fiscal</u>, mediante la vigilancia de la gestión fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejan fondos o bienes de la Nación, de forma posterior y selectiva. <p>Dicho control incluye el ejercicio de un control financiero, de gestión y de resultados, fundado en la eficiencia, la economía, la equidad y la valoración de costos ambientales. Excepcionalmente podrá ejercerse control posterior sobre las cuentas de cualquier entidad territorial.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventual control de la financiación de la PLM a cargo de la Nación.

²⁷ Según el artículo 4 de la Ley 99 de 1993, el Sistema Nacional Ambiental (SINA) es el conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones que permiten la puesta en marcha de los principios generales ambientales contenidos en esta Ley.

6 CONSIDERACIONES SOBRE EL ESQUEMA INSTITUCIONAL DEL DISTRITO, EN COMPARACIÓN CON CASOS INTERNACIONALES

6.1 Planteamiento

En este apartado se compara el esquema institucional del Distrito con los casos internacionales que han de ser analizados en esta consultoría.

Esta tarea supone un avance parcial de la Etapa 2, en la medida en que los TdR establecen, como contenido propio de la actividad 2.8 de esa etapa, revisar las mejores prácticas de organización institucional en casos comparables con Bogotá.

Ello no obstante, se ha optado por anticipar parcialmente este análisis, a fin de optimizar el resultado de este producto.

6.2 Esquema institucional del Distrito en comparación con Madrid

6.2.1 Modelo institucional de Madrid

a) Descripción íntegra del modelo

La identificación detallada de los agentes públicos y privados que configuran el modelo institucional de transporte de Madrid, no sólo en lo que respecta a la red de metro sino también al transporte público colectivo, consta en el **ANEXO 1** a este producto, al que nos remitimos.

En este apartado se reflejan los aspectos que se consideran estratégicos en relación con los agentes y sus funciones y las fortalezas y debilidades de este modelo, a efectos de la comparativa con el Distrito Capital.

b) Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

b.1. Administración impulsora de la red de metro

Si bien los casos internacionales objeto de esta consultoría suelen referirse al sistema de metro de una ciudad, lo cierto es que, en el caso de Madrid, es la Administración regional –Comunidad Autónoma de Madrid- la que ha liderado el proceso de expansión de la infraestructura de la red de metro, especialmente en las dos últimas legislaturas (Planes de Ampliación 1999-2003 y 2003-2007) y la que ostenta la participación mayoritaria (75%) en la operadora pública METRO DE MADRID, S.A.

Originariamente esta red discurría íntegramente por el municipio de Madrid. Sin embargo, en la actualidad la red de metro consta de más de 210 kilómetros que se extienden por el territorio de varios municipios (Madrid sigue siendo el principal).

Por tanto, en el caso de Madrid, desde la perspectiva institucional, el sistema de metro no es sólo el sistema de una ciudad sino también el de una región.

b.2. Características jurídicas esenciales de los principales agentes públicos implicados

A fin de facilitar la comprensión de las consideraciones que se expondrán a continuación, conviene señalar cuáles son las características jurídicas esenciales de los principales agentes públicos implicados en relación con el transporte público:

- Administración General del Estado: Administración Pública territorial nacional, competente para los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y para las obras públicas de interés general. Su régimen jurídico es íntegramente público.
- Comunidad de Madrid: Administración Pública territorial regional, competente para los ferrocarriles y transportes terrestres que discurren dentro de su territorio y obras públicas de interés de la Comunidad en su propio territorio. Su régimen jurídico es íntegramente público.
- Ayuntamiento de Madrid / Ayuntamientos de la región: Administraciones Públicas territoriales locales, competentes para la prestación del servicio público de transporte urbano y obras públicas locales. Su régimen jurídico es íntegramente público.
- Consortio Regional de Transportes de Madrid (el CRTM): organismo autónomo creado en 1985, por ley de la Comunidad de Madrid, con personalidad jurídica propia y autonomía para la gestión de sus intereses. Lo integran la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, los Ayuntamientos que han decidido adherirse voluntariamente (la mayoría de los de la región) y el Estado. Las entidades adheridas a él le han cedido sus competencias en materia de servicio público de transporte, por lo que el consorcio es la autoridad del transporte en los territorios de las entidades adheridas. Su régimen jurídico es mayoritariamente público.
- MINTRA (Madrid, Infraestructuras del Transporte): entidad de derecho público creada en 1999, por ley de la Comunidad de Madrid, con personalidad jurídica propia y autonomía para la gestión de sus intereses. Es una entidad adscrita a la Comunidad de Madrid, a través de la Consejería de Transportes e Infraestructuras. Tiene por objeto ejecutar las infraestructuras del transporte público de la Comunidad de Madrid. Su régimen jurídico es mayoritariamente privado.
- METRO DE MADRID, S.A.: sociedad anónima participada por la Comunidad de Madrid (75%) y por el Ayuntamiento de Madrid (25%). Es la operadora de la red de metro de Madrid. Su régimen jurídico es privado.

b.3. Regulación del transporte

Bajo el modelo político-territorial español, conocido como el “*Estado de las Autonomías*”, las Comunidades Autónomas o regiones tienen amplias facultades normativas. Ello implica que, en determinadas materias, las Comunidades Autónomas ostentan la competencia exclusiva para dictar normas con rango legal que resulten de aplicación a su respectivo territorio. En esas materias, la legislación estatal sólo se aplica con carácter supletorio.

En la materia de referencia, la Constitución Española atribuye a las Comunidades Autónomas la competencia exclusiva para los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

Por tanto, la Comunidad de Madrid es competente para dictar la normativa reguladora del transporte, tanto bajo el modo ferroviario como colectivo por carretera, siempre que discurra íntegramente dentro de su territorio.

b.4. Autoridad del transporte y gestión de este servicio público

El CRTM es la autoridad del transporte y quien gestiona el servicio de transporte público en todos sus modos, en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

En el ámbito de la planificación, esta función es compartida con el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Así, el CRTM propone el Plan General de Infraestructuras y de Servicio del Transporte y el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprueba el citado plan general.

Como autoridad del transporte, el CRTM programa el servicio del transporte (calendario, horarios, frecuencias, etc.), en todos los modos (metro pesado, metro ligero, tren de cercanías, autobús urbano e interurbano)²⁸.

Asimismo, CRTM es la entidad que controla el cumplimiento de la planificación y ordenación del servicio aprobada.

CRTM ordena la operación del servicio a través de sociedades públicas participadas por la Comunidad de Madrid o por los Ayuntamientos de la misma adheridos, a través de contratos de concesión o a través de contratos-programa.

Así, el operador de la red de metro pesado es METRO DE MADRID, S.A., sociedad pública participada por la Comunidad de Madrid (75%) y por el Ayuntamiento de Madrid (25%). La legislación española contempla, como una de las formas de gestión del servicio público, que

²⁸ Como diferencias entre el metro pesado y el metro ligero, cabe citar las siguientes:

- El metro pesado se usa normalmente en ciudades o aglomeraciones de gran tamaño. Es un sistema mayoritariamente subterráneo. Tiene una plataforma viaria reservada y exclusiva en todo su recorrido, sin coincidencia con el tráfico rodado. Los vehículos, como los andenes, son de plataforma alta. Tiene una alta capacidad de transporte de viajeros, que puede superar los 600 millones, como en Madrid.
- El metro ligero tiene una capacidad más adaptada a ciudades o núcleos de población de mediano tamaño. Su trazado es mayoritariamente en superficie, aunque suele haber tramos subterráneos. Suele tener casi en su totalidad plataforma viaria reservada y en el resto, con prioridad semafórica. Los andenes y la plataforma de los vehículos es baja y continua, totalmente accesible a personas con movilidad reducida. Su trazado es mayoritariamente en superficie, aunque suele haber tramos subterráneos.

ésta se lleve a cabo por una sociedad pública. En la mayoría de los casos, METRO DE MADRID, S.A. es la sociedad que adquiere el material móvil para la prestación del servicio.

La operación de los metros ligeros se realiza por los operadores privados que han ejecutado también este tipo de infraestructuras, a través de contratos de concesión otorgados por MINTRA o por CRTM. Entre los criterios que suelen emplearse para que los contratos de concesión sean otorgados por MINTRA o por CRTM, cabe citar si tiene más importancia económica la infraestructura –en este caso, MINTRA- o la prestación del servicio público –en este caso, CRTM-.

Las líneas ferroviarias de cercanías o regionales son titularidad del Estado y son operadas por RENFE-OPERADORA, entidad pública empresarial dependiente de esta Administración.

Las líneas urbanas de autobuses son operadas por EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, S.A. (EMT), sociedad pública participada íntegramente por el Ayuntamiento de Madrid.

Las líneas interurbanas de autobuses son operadas por privados (33 empresas privadas que gestionan 144 líneas), a través de contratos de concesión adjudicados por CRTM.

Cada empresa operadora gestiona su propia recaudación y rinde cuenta de los ingresos a CRTM.

b.5. Construcción de la red de metro

Desde 1999, la ampliación de la red de metro pesado ha sido ejecutada por MINTRA, a través de contratos con terceros para la redacción de los proyectos técnicos (contratos de consultoría) y para la ejecución de las obras e instalaciones (contratos de obras y de suministros –i.e. de máquinas expendedoras y dispositivos de cancelación)²⁹.

A través de la creación de MINTRA, se integró en una misma entidad el cuerpo técnico especializado en la ejecución de este tipo de infraestructuras.

En determinados periodos, ha contratado también la adquisición del material móvil para la red de metro.

Las obras de los intercambiadores de transporte suelen ser ejecutadas por el CRTM, a través de contratos de concesión debido, fundamentalmente, a que se trata de obras que afectan a varios modos de transporte.

²⁹ En el marco del Plan de Ampliación 1999-2003, se construyeron en este periodo 59,23 kilómetros de línea construidos y 36 estaciones. La ejecución del Plan de Ampliación 2003-2007 supuso construir en este periodo 86,85 kilómetros de línea (59,08 de metro pesado y 27,77 de metro ligero) y 81 estaciones.

b.6. Expropiaciones

La legislación española no permite que una entidad pública expropie sino que esta facultad está reservada a las Administraciones Públicas territoriales. Por ello, las expropiaciones necesarias para ejecutar la infraestructura de la red de metro son ordenadas por la Consejería de Transporte e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y MINTRA consta como beneficiario de dichas expropiaciones.

b.7. Propiedad y mantenimiento de la red de metro

MINTRA deviene titular de las infraestructuras de la red de metro que ejecuta. Asimismo, la Administración regional puede adscribirle la infraestructura ejecutada anteriormente, para su gestión y mantenimiento.

De acuerdo con la legislación española, la naturaleza de entidad pública le permite a MINTRA ser titular de las infraestructuras que ejecute como dominio público ferroviario. Ello implica que estas infraestructuras gozan de la protección especial del dominio público (son inalienables, imprescriptibles e inembargables).

MINTRA pone a disposición de METRO DE MADRID, S.A. la infraestructura que deba ser operada por ésta. En tal caso, la mayor parte de las labores de mantenimiento (preventivo, correctivo, etc.) son efectuadas por METRO DE MADRID, S.A.

En cambio, cuando MINTRA ejecuta las obras a través de contratos de concesión, las labores de mantenimiento de la infraestructura son realizadas por el concesionario.

b.8. Fijación de las tarifas de usuario de metro y de otros sistemas de transporte

CRTM es la entidad que fija anualmente las tarifas de usuario, tanto del sistema metro como de los restantes sistemas de transporte y para todos los títulos de transporte (i.e. existe un billete de transporte integrado multimodal de uso ilimitado para un período de tiempo, conocido como “*Abono Transportes*”, que puede utilizarse en los autobuses, metro y trenes de la región, dentro de la correspondiente zona de validez; asimismo, existe un billete integrado para la red de metro y de autobuses urbanos, dentro del municipio de Madrid).

b.9. Financiación del sistema de transporte

El sistema de transporte es deficitario en todos sus modos, con algunas excepciones respecto de determinadas líneas.

La ejecución de la infraestructura es financiada a través de MINTRA y de la Comunidad de Madrid.

La operación del sistema de transporte es financiada, según los casos, por el Estado, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y los restantes municipios adheridos (a modo de ejemplo, en el año 2006 la Comunidad de Madrid aportó 59,1%, el Ayuntamiento de Madrid aportó el 29,1%, el Estado el 15,5% y los restantes municipios el 0,5%).

b.10. Obtención de beneficios económicos derivados de la ejecución de la red de metro

En el caso de Madrid, la obtención de beneficios económicos derivados de la ejecución de la red de metro (i.e. plusvalías urbanísticas, publicidad, explotación de zonas comerciales en las estaciones) es excepcional y poco significativa en términos económicos, razón por la que no se considera relevante a efectos de compararlo con el Distrito Capital, en el que sí se pretende obtener este tipo de beneficios³⁰.

c) Fortalezas y debilidades del modelo institucional

Cabría citar las siguientes fortalezas de este modelo institucional:

- CRTM como autoridad del transporte con personalidad jurídica propia, en la que se integran o asocian las Administraciones Públicas con competencias en transporte (Administración regional, entidades locales y Estado) y que ceden a esta entidad las referidas competencias con la finalidad de ejercerlas unitariamente y satisfacer, de esta manera, intereses generales concurrentes.
- Los elementos fundamentales para haber podido ejecutar las importantes ampliaciones de la red de metro (aproximadamente 150 kilómetros de línea –metro pesado y metro ligero- y 117 estaciones en diez años)³¹ y que éstas hayan redundado en un incremento muy alto del número de viajeros (doscientos millones de viajeros)³², han sido (i) MINTRA como entidad especializada en la ejecución de este tipo de infraestructuras; (ii) METRO DE MADRID, S.A., como empresa pública con gran experiencia como operadora; (iii) completa sintonía entre las Administraciones competentes, debida a los intereses generales comunes; y (iv) la existencia de CRTM como entidad integradora de las mismas.
- La figura de CRTM crea un marco estable de financiación de los servicios de transporte en la Comunidad de Madrid, dado que éste actúa como interlocutor con las Administraciones territoriales integradas en el Consorcio, a fin de obtener los recursos económicos necesarios para la parte no cubierta de la tarifa de usuario.
- Los modelos concesionales han permitido la apertura de esta actividad al sector privado y su financiación, evitando el endeudamiento del sector público por la ejecución de las infraestructuras.

³⁰ Así, por ejemplo, la experiencia en obtención de plusvalías que hayan repercutido directamente en la financiación del metro se limita al caso del Tranvía de Parla en el que se ha obtenido el 30% aproximadamente de la financiación mediante este mecanismo. No obstante, se trata de un proyecto de metro ligero, de sólo 12 kilómetros.

La publicidad y los locales comerciales supusieron únicamente el 22% y el 5% respectivamente del total de ingresos comerciales percibidos por la operadora METRO DE MADRID, S.A. en 2007 (la mayor parte de ingresos comerciales de esta sociedad proviene de actividades en el exterior).

³¹ La red de metro partía de 176 kilómetros de línea y 164 estaciones en 1999 y en 2007 alcanzó 322 kilómetros de línea y 319 estaciones.

³² En 1999 la demanda fue de 480 millones de viajeros y en 2007 de 687 millones.

Como debilidades, cabría citar las siguientes:

- El modelo concesional de construcción y operación tiene dificultades en su implementación, debido a que existen dos entidades competentes, MINTRA como entidad cuyo objeto es la ejecución de infraestructuras públicas de transporte y CRTM como autoridad del transporte y gestora de este servicio público.
- La tarifa de usuario del sistema de metro no permite la autosostenibilidad, lo que genera un elevado gasto a las Administraciones.
- Con carácter general, la tarifa de usuario no cubre los costos del sistema de transporte público colectivo urbano e interurbano, ni por tanto, permite su autosostenibilidad.

6.2.2 Comparación con el modelo institucional del Distrito

a) Descripción íntegra del modelo

El análisis entre ambos modelos institucionales –Madrid y Distrito Capital- se realiza partiendo de lo expuesto para el caso de Madrid en el apartado 6.2.1 anterior y comparando este modelo con el esquema institucional actual del Distrito Capital que se expuso en el apartado 4 anterior.

De esta manera podrá apreciarse cuál es la capacidad institucional del Distrito Capital en la actualidad, comparada con el caso de Madrid. Esta actividad permitirá orientar la formulación del esquema institucional para la ejecución de la PLM que es una actividad propia de la Etapa 2 de acuerdo con los TdR.

A tal fin, en los siguientes apartados se expondrán las diferencias institucionales más relevantes entre uno y otro modelo.

b) Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

b.1. Administración impulsora de la PLM

La Administración impulsora de la PLM es el Distrito Capital, por lo que la comparativa de los dos esquemas institucionales ha de partir de la premisa de que el Distrito Capital sería el equivalente a la Administración de la Comunidad Autónoma de Madrid (y no de su Ayuntamiento).

No obstante lo anterior, en un escenario a largo plazo, en el que, por un lado, la PLM se convierta en una red de metro que llegue a prestar servicio a los municipios limítrofes de Bogotá y, por otro, el transporte público automotor interurbano tenga un mayor volumen, también resultan interesantes las relaciones interinstitucionales Comunidad de Madrid-Ayuntamiento de Madrid, para su aplicación a una futura integración del transporte en el Departamento de Cundinamarca (en especial, con el Tren de Cercanías).

b.2. Regulación del transporte

La Comunidad de Madrid tiene competencias normativas exclusivas en materia de transporte cuando éste discurre íntegramente por su ámbito territorial. Si bien es cierto que ello le concede

un gran margen de libertad reguladora a la Comunidad de Madrid en comparación con el Distrito Capital, que debe cumplir normas nacionales imperativas, lo cierto es que, en la práctica, la importancia de esta diferencia ha de ser matizada debido fundamentalmente a dos circunstancias:

- (i) La Comunidad de Madrid está sujeta a normativa estatal imperativa en materia de contratación pública que también influye y condiciona la ejecución de la PLM.
- (ii) La Comunidad de Madrid no ha dictado normativa de transporte ferroviario propia, por lo que resulta de aplicación el régimen estatal de forma supletoria³³.

b.3. Autoridad del transporte

En el caso de Madrid, la autoridad del transporte es un organismo público, lo que permite que las entidades con la competencia originaria para la gestión del servicio público de transporte, se integren en dicho organismo y le cedan sus competencias y ello favorece la máxima coordinación del transporte.

En el caso del Distrito Capital, la autoridad del transporte es una Administración Pública territorial (*"descentralizada territorialmente"*).

Ello no parece presentar una desventaja desde la perspectiva institucional para la ejecución de la PLM y su integración en el SITP, en la medida en que los problemas de movilidad que se pretenden solventar afectan fundamentalmente a un único territorio, esto es, el Distrito Capital (ello sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte en un ámbito territorial al distrital –i.e. Tren de Cercanías- para los que resulte necesario promover la concertación con la autoridad competente –i.e. Departamento de Cundinamarca-).

Por lo que respecta a la planificación de la infraestructura del transporte, la autoridad del transporte (CRTM y SDM) participa activamente en la formulación de la planificación general. Quizá la diferencia estribe en que el Plan General de Infraestructuras es aprobado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid y no por su Asamblea o Cámara de Representantes, como en el caso del Distrito Capital, cuyo Plan de Desarrollo es aprobado por el Concejo Distrital. Ello no obstante, según lo expuesto anteriormente, el proyecto PLM ya estaría incorporado al Plan de Desarrollo vigente para 2008-2012, por lo que no sería necesaria su modificación.

b.4. Gestión del servicio público de transporte

CRTM es la gestora del servicio público de transporte en todos los modos (autobús –urbano e interurbano-, metro –pesado y ligero- y tren de cercanías). TRANSMILENIO es la gestora del sistema de transporte masivo automotor y, una vez que se produzca la integración, lo será también respecto del transporte colectivo. En la actualidad, no existe una sociedad gestora del

³³ Esta legislación estatal es la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

transporte a través de la PLM pero sí existe el condicionamiento de que sea una sociedad por acciones a fin de permitir la financiación de la Nación.

Por lo que respecta a la diferencia entre el régimen jurídico de estas entidades, el régimen jurídico de CRTM es mayoritariamente público, lo que le permite ejercer determinadas potestades públicas para las que la sociedad por acciones tendría dificultades normativas derivadas del régimen jurídico privado al que está sometida (i.e. fijación de tarifas de usuario).

Los efectos de esta diferencia se mitigan, en gran medida, porque la sociedad por acciones que se creara para gestionar la PLM o la propia TRANSMILENIO, pueden suscribir contratos de concesión para la operación del sistema y, a través de estos contratos, ejercer las prerrogativas (contractuales, no legales) necesarias para la gestión del servicio.

En cuanto a la comparativa del esquema institucional de Madrid y del Distrito Capital en materia de gestión del servicio público (programación, supervisión y control y operación):

- En el caso de Madrid, una única entidad (el CRTM), es la autoridad de transporte y la gestora del transporte público. Así, CRTM tiene las funciones de fijación de políticas, planificación y control de cumplimiento (que en el Distrito Capital corresponden a la SDM), y de organización, programación, supervisión y control del servicio (que corresponden a TRANSMILENIO). En el caso de Madrid, este modelo institucional ha permitido la coordinación óptima e integración de los distintos modos de transporte.
- Si se creara una sociedad por acciones titular y gestora de la PLM, se dificultaría la coordinación óptima, al añadir una segunda entidad con competencias en materia de gestión del transporte (referidas a la PLM), distinta de la autoridad del transporte (SDM) y de la gestora del transporte masivo y colectivo actual (TRANSMILENIO, una vez se produzca la integración del transporte colectivo). En consecuencia, a efectos de gestión, sería positivo que la sociedad titular de la PLM y TRANSMILENIO fueran una misma o que existiera una dependencia de aquélla respecto de esta, a fin de una óptima coordinación e integración de modos de transporte.

En particular, en materia de operación del servicio de transporte y de la PLM:

- Mientras que en el caso de Madrid, la normativa no contempla que, como regla general, la operación del servicio de transporte a través de sistemas ferroviarios tipo metro, deba atribuirse a un privado mediante un proceso de licitación pública que garantice la concurrencia, en el caso del Distrito Capital sí existe esta regla.

Ello obstaculizaría la aplicación de un modelo como el de Madrid, en el que el operador de la red de metro es público.

- No obstante lo anterior, ha de señalarse que existen elementos que fundamentarían no aplicar la experiencia de Madrid respecto del modelo institucional para la operación de la PLM. Cabe apuntar fundamentalmente dos:

- (i) Dado que el sector público del Distrito Capital no dispone de un equipo técnico con experiencia en la operación de una línea de metro, sería positivo que el sector privado supliera esta carencia a través de la operación de la PLM.
- (ii) En el propio ámbito de la Comunidad Europea, las directivas comunitarias, normas de obligado cumplimiento para los Estados miembros, tienden a ordenar la apertura del mercado en el ámbito del transporte público y a evitar prácticas monopolísticas.

A este respecto, el modelo de metros ligeros, cuyo servicio es prestado por privados, podría ser un referente para el caso del Distrito Capital.

En cuanto al sistema de recaudación, en Madrid cada empresa operadora gestiona su propio recaudo y rinde cuenta de los ingresos a CRTM mientras que en el Distrito Capital, el modelo de integración del SITP parte de un recaudador único que sea un privado concesionario de TRANSMILENIO y así ha resultado efectivo para este sistema, como mecanismo de control de fraude.

Sobre este aspecto, el modelo institucional está estrechamente vinculado a la idiosincrasia de las instituciones y a lo que la práctica haya demostrado que resulta más eficiente, de forma que, modelos distintos puedan demostrarse igual de efectivos.

b.5. Construcción de la red de metro

La diferencia que cabe destacar entre MINTRA y el IDU estriba en que MINTRA tiene como único objeto ejecutar las infraestructuras del transporte público y cuenta con un equipo técnico especializado en la ejecución de este tipo de infraestructuras proveniente de la Administración de la Comunidad de Madrid (Consejería de Transportes e Infraestructuras) que era la encargada de ejecutar este tipo de obras hasta la creación de MINTRA. En cambio, el IDU, además de las obras relativas al Sistema Transmilenio, ejecuta las obras públicas urbanas y, en la actualidad, no dispone de un cuerpo técnico especializado en infraestructuras ferroviarias.

Desde una perspectiva institucional, parece prioritario que el IDU disponga de un equipo técnico especializado en este tipo de infraestructuras, a fin de que pueda ejecutar la PLM y futuras ampliaciones con resultados positivos como es el caso de MINTRA.

En cuanto a la naturaleza jurídica de MINTRA y del IDU, ambas tienen una naturaleza jurídica similar. Es cierto que MINTRA se rige principalmente por el derecho privado. En particular, MINTRA se sujeta en los procedimientos de contratación para la ejecución de la infraestructura ferroviaria a leyes de contratación pública más flexibles que el IDU³⁴, que se rige por el derecho público³⁵. Además, la ejecución de los contratos que celebra MINTRA para el fin indicado, se

³⁴ Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

³⁵ Ley 80 de 1993, de 28 de octubre, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

rigen por derecho privado. En cambio, la ejecución de los contratos que celebra el IDU, se rigen por derecho público. Ello podría suponer una diferencia fundamental en la agilidad en la contratación, dado que MINTRA se regiría por normas más flexibles que el IDU. Sin embargo, esta diferencia no parece estratégica, por dos motivos:

- (i) Los procedimientos de contratación de MINTRA están basados en reglas de publicidad y concurrencia, similares a los del IDU.
- (ii) En la práctica, MINTRA aplica reglas más restrictivas que las que, en puridad, le correspondería por su régimen jurídico, a fin de que su contratación goce de plenas garantías. De acuerdo con la normativa de contratación de Colombia (Ley 80 de 1993), otras entidades públicas sometidas a derecho privado (i.e. sociedades públicas) deben ajustarse íntegramente a la citada normativa, por lo la transformación del IDU en otro tipo de ente público sujeto a derecho privado, parece que tampoco proporcionaría mayor agilidad en cuanto a los procedimientos de contratación respecta.

b.6. Propiedad de la red de metro

En el caso de la PLM, la propiedad de este sistema de transporte masivo tendría que corresponder a la sociedad por acciones titular del sistema (sociedad de nueva creación o TRANSMILENIO con las adaptaciones normativas oportunas) para que la Nación pudiera participar en su financiación.

En la Comunidad de Madrid, uno de los motivos por los que MINTRA adoptó la forma de entidad de derecho público, fue el de permitir que la entidad titular pudiera ejercer las potestades de defensa del dominio público inherentes al mismo.

Ello no obstante, en el caso del Distrito Capital, la titular del sistema y, por tanto, de la infraestructura, debe ser una sociedad por acciones a fin de que la Nación pueda participar en la financiación. Por tanto, las potestades administrativas tendentes a proteger el dominio público, cabe entender que serían ejercidas por entidades sujetas a derecho público (i.e. SDM o Alcaldía Mayor). En principio, esta diferencia no sería fundamental, en la medida en que existieran mecanismos de coordinación entre la sociedad titular de la PLM y las Administraciones que, eventualmente, han de proteger los bienes.

En cuanto al sistema expropiatorio, el Distrito Capital presenta una ventaja institucional respecto de la Comunidad de Madrid, dado que la propia entidad que ejecuta las obras (IDU) está facultada para expropiar.

b.7. Fijación de las tarifas de usuario de metro y de otros sistemas de transporte

CRTM es quien fija anualmente las tarifas de usuario, tanto del sistema metro como de los restantes sistemas de transporte y para todos los títulos de transporte. En cambio, en el Distrito Capital esta competencia reside en el Alcalde Mayor. Esta diferencia institucional podría ralentizar la adopción de decisiones en cuanto a la fijación de la tarifa.

Ello no obstante, los posibles efectos negativos se verían mitigados en la medida en que la sociedad titular de la PLM realizara los estudios correspondientes para la fijación de la tarifa de usuario y propusiera su fijación y actualización al Alcalde Mayor.

b.8. Financiación del sistema de transporte

Una de las diferencias fundamentales reside en la participación de la Nación en la financiación de la infraestructura de la PLM que, en el caso de la Comunidad de Madrid, no se produce.

Desde la perspectiva institucional, las consecuencias más relevantes residen en que el Gobierno de la Nación tendrá una participación institucional mayor en la ejecución de la PLM que en el caso de Madrid y en que deberá cumplirse el requisito específico de que la titular de la PLM sea una sociedad por acciones.

La operación de la red de metro de Madrid no es autosostenible económicamente, lo que obliga a las Administraciones implicadas (Comunidad y Ayuntamiento, fundamentalmente) a realizar aportaciones anuales para cubrir este déficit. En el caso de Madrid, estas aportaciones se articulan a través de la tarifa técnica que percibe METRO DE MADRID, S.A., que es superior a la de usuario.

En el caso del Distrito Capital, si la operación de la PLM tuviera un modelo económico que no fuera autosostenible, ha de tenerse en cuenta que, a diferencia del modelo de Madrid:

- (i) El Gobierno de la Nación no puede subvencionar déficits de operación.
- (ii) En principio, no habrá entidades territoriales distintas al propio Distrito Capital que participen en este sistema (i.e. Departamento de Cundinamarca, municipios limítrofes), en la medida en que el trazado de la PLM discorra íntegramente por el territorio distrital.
- (iii) El SITP en su conjunto, del que la PLM formará parte, debe tender a ser autosostenible.

c) Fortalezas y debilidades del modelo institucional

La comparación entre uno y otro modelo permite realizar las siguientes consideraciones respecto de las fortalezas detectadas en el caso de Madrid:

- *“CRTM como autoridad del transporte con personalidad jurídica propia, en la que se integran o asocian las Administraciones Públicas con competencias en transporte (Administración regional, entidades locales y Estado) y que ceden a esta entidad las referidas competencias con la finalidad de ejercerlas unitariamente y satisfacer, de esta manera, intereses generales concurrentes”.*

El Distrito Capital ha iniciado un proceso de integración de los distintos modos de transporte, a través del SITP. Para conseguir el efecto positivo que se ha alcanzado en el caso de Madrid, el modelo institucional de ejecución de la PLM debería contemplar mecanismos de integración de las entidades que están llamadas a asumir mayor protagonismo en la prestación del servicio de transporte y que, esencialmente, serían la SDM, el IDU, TRANSMILENIO y, en su caso, la sociedad por acciones que se cree.

Ello sin perjuicio de la necesaria implementación de mecanismos de coordinación con otras entidades territoriales (Ministerio de Transporte y Departamento de Cundinamarca) para la integración de los sistemas de transporte de ámbito territorial distinto al Distrito (i.e. Tren de Cercanías).

- *“Los elementos fundamentales para haber podido ejecutar las importantes ampliaciones de la red de metro (aproximadamente 150 kilómetros de línea –metro pesado y metro ligero- y 117 estaciones en diez años) y que éstas hayan redundado en un incremento muy alto del número de viajeros (doscientos millones de viajeros), han sido (i) MINTRA como entidad especializada en la ejecución de este tipo de infraestructuras; (ii) METRO DE MADRID, S.A., como empresa pública con gran experiencia como operadora; (iii) completa sintonía entre las Administraciones competentes, debida a los intereses generales comunes; (iv) la existencia de CRTM como entidad integradora de las mismas; y (v) esfuerzo inversor de las Administraciones implicadas, especialmente de la Comunidad de Madrid”.*

Para conseguir la fortaleza aportada por MINTRA, el IDU tendría, al menos, que dotarse de un equipo técnico especializado.

En cuanto a la operación del transporte, la carencia institucional del Distrito Capital podría suplirse a través del sector privado.

La completa sintonía entre Administraciones y la integración de todas ellas aconsejaría la previsión de mecanismos de coordinación en el caso del Distrito Capital, entre todas las entidades implicadas.

En el caso de la PLM, el esfuerzo inversor está previsto que sea compartido con la Nación. Este reparto en la financiación mitiga la importancia de la fortaleza detectada en el caso de Madrid.

- *“La figura de CRTM crea un marco estable de financiación de los servicios de transporte en la Comunidad de Madrid, dado que éste actúa como interlocutor con las Administraciones territoriales integradas en el Consorcio, a fin de obtener los recursos económicos necesarios para la parte no cubierta de la tarifa de usuario”.*

En el caso de la PLM, dado que no intervendrían varias Administraciones territoriales en la financiación de la operación si ésta fuera necesaria, la fortaleza detectada en el caso de Madrid consistente en el CRTM como entidad que promueve un marco estable de financiación entre diversos agentes, tendría una relevancia menor.

- *“Los modelos concesionales han permitido la apertura de esta actividad al sector privado y su financiación, evitando el endeudamiento del sector público por la ejecución de las infraestructuras”.*

Estos modelos, con sus ajustes correspondientes para la PLM, podrían ser utilizados en el caso del Distrito Capital.

Como debilidades, cabría citar las siguientes:

- *“El modelo concesional de construcción y operación tiene dificultades en su implementación, debido a que existen dos entidades competentes, MINTRA como entidad cuyo objeto es la ejecución de infraestructuras públicas de transporte y CRTM como autoridad del transporte y gestora de este servicio público”.*

En principio, esta debilidad estaría muy mitigada en el caso del Distrito Capital, dado que existiría una única sociedad titular de la PLM que contrataría su construcción y operación. En cambio, sí podría llegar a producirse si dicha sociedad no coincidiera con la gestora del SITP.

- *“La tarifa de usuario del sistema de metro no permite la autosostenibilidad, lo que genera un elevado gasto a las Administraciones”.*

Se trata de un supuesto frecuente en este tipo de sistemas. En el caso del Distrito Capital, esta debilidad se ve un tanto acentuada, en la medida en que el PMM exige que el SITP en su conjunto, del que formará parte la PLM, tienda a la sostenibilidad.

- *“Con carácter general, la tarifa de usuario no cubre los costos del sistema de transporte público colectivo urbano e interurbano, ni por tanto, permite su autosostenibilidad”.*

Mismo comentario que el punto anterior.

6.3 Esquema institucional del Distrito en comparación con Sao Paulo, Santiago de Chile, México, D.F., París y Hong Kong

6.3.1 *Modelo institucional de Santiago de Chile, Sao Paulo, México, D.F., París y Londres*³⁶

a) Santiago de Chile

a.1. Descripción del modelo

La identificación detallada de los agentes públicos y privados que configuran el modelo institucional de transporte de Santiago de Chile, no sólo en lo que respecta a la red de metro sino también al transporte público colectivo, consta en el **ANEXO 4** a este producto, al que nos remitimos.

En este apartado se reflejan los aspectos que se consideran estratégicos en relación con los agentes y sus funciones y las fortalezas y debilidades de este modelo, a efectos de la comparativa con el Distrito Capital.

a.2. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría citar los siguientes aspectos estratégicos:

- La regulación a nivel reglamentario y la gestión del servicio público de transporte, la fijación de las tarifas de usuario, el control y la inspección tanto del sistema metro como de otros medios de transporte público corresponde a una única Administración, que es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y, en particular, la Subsecretaría de Transportes.
- La formulación de los planes de ampliación de la red de metro corresponde a la Secretaría Interministerial de Planificación del Transporte (SECTRA), dependiente del Ministerio de Planificación. Sin embargo, en las últimas ampliaciones METRO, S.A. también ha llevado a cabo actividades de planificación de forma paralela. La aprobación de la planificación corresponde al Consejo de Ministros.
- La construcción (redacción de proyectos, ejecución de obras, etc.), propiedad, mantenimiento y operación –incluida la programación del servicio– de la red de metro (infraestructura, instalaciones y material móvil) corresponde a METRO, S.A., sociedad pública dependiente de la Subsecretaría de Transportes.
- La construcción de otras infraestructuras del transporte público (i.e. carriles troncales) corresponde al Ministerio de Obras Públicas.

³⁶ Londres pendiente de aprobación por GI / SDM.

- La operación –incluida la programación- de otros medios de transporte público (i.e. BRT, bus, etc.), la realizan los Operadores de Transantiago (cinco concesionarios de troncales y cuatro de alimentadoras).
- Transantiago es un programa de transporte coordinado, sin personalidad jurídica.
- La financiación de las últimas ampliaciones de la red de metro proviene de METRO, S.A. (un tercio), el Gobierno Central (un tercio) y las municipalidades por donde discurre el trazado (tercio restante).

a.3. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

Cabría citar las siguientes fortalezas de este modelo institucional:

- Metro S.A. como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación).
- A pesar de ser una empresa pública, Metro S.A. desarrolla una función eficiente como ejecutor de las obras de infraestructura y de la operación. El desempeño financiero de Metro S.A. como empresa ha sido positivo durante los últimos 14 años, lo que ha permitido aportar dinero de sus propios recursos para la ejecución de obras de infraestructura y que la operación del sistema de metro no haya necesitado de subsidios por parte del Gobierno Central.
- Aunque podría ser en otro contexto una desventaja, Metro S.A. maneja una cierta autonomía que le permite tomar decisiones estratégicas de alto nivel. Su dependencia de la Subsecretaría de Transportes no es absoluta.

Como debilidades:

- No hay una entidad pública de contexto local que administre el sistema de transporte público para el área de Santiago (el Subsecretario Interministerial de Transporte para la Región Metropolitana de Santiago depende directamente de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
- TranSantiago no es una entidad estatal sino un programa de transporte coordinado. Dado que no tiene autonomía administrativa ni financiera, no puede tomar decisiones ni actuar como entidad coordinadora de todos los modos de transporte en el área metropolitana, función que es ejercida por el Subsecretario Interministerial de Transporte para la Región Metropolitana de Santiago.
- No hay una coordinación interinstitucional en el proceso de planeamiento. SECTRA y Metro S.A. llevan a cabo paralelamente procesos de planeación, sin tener ningún tipo de coordinación.
- La participación del sector privado en la construcción, operación y financiación del sistema bajo modelos de colaboración público-privada no se ha producido hasta el momento.

b) Sao Paulo

b.1. Descripción del modelo

La identificación detallada de los agentes públicos y privados que configuran el modelo institucional de transporte de Sao Paulo, no sólo en lo que respecta a la red de metro sino también al transporte público colectivo, consta en el **ANEXO 5** a este producto, al que nos remitimos.

En este apartado se reflejan los aspectos que se consideran estratégicos en relación con los agentes y sus funciones y las fortalezas y debilidades de este modelo, a efectos de la comparativa con el Distrito Capital.

b.2. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría citar los siguientes aspectos estratégicos:

- La regulación del transporte público corresponde a la República (Congreso Nacional y Gobierno), al Estado de Sao Paulo (Asamblea Legislativa y Gobierno) y a la Cámara Municipal del Municipio de Sao Paulo.
- La planificación de la red de metro, la gestión del servicio de transporte a través de ella, la fijación de las tarifas de usuario, el control y la inspección de este servicio es competencia del Gobierno del Estado de Sao Paulo.
- La construcción de las ampliaciones de la red de metro, el mantenimiento, la operación – incluida la programación- se realiza por Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô (sociedad pública). Ello no obstante, recientemente se ha utilizado un modelo de participación público-privada para la construcción y mantenimiento de la ampliación de la Línea 4-amarilla.
- En la financiación de las últimas ampliaciones de la red de metro han participado el Gobierno del Estado de Sao Paulo (en su mayor parte) y la Prefectura del Municipio de Sao Paulo.
- Existen varias entidades de naturaleza pública implicadas en la gestión de otros modos de transporte público distintos al metro (i.e. tren, autobús). Así:
 - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de Sao Paulo (EMTU/SP), como entidad dependiente del Estado de Sao Paulo, gestiona el transporte público de autobús en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.
 - Sao Paulo Transporte, S.A. (SPTrans), como entidad dependiente de la Prefectura del municipio de Sao Paulo, gestiona el transporte público de autobús en el municipio de Sao Paulo.
- En cuanto a la operación a través de otros medios de transporte distintos al metro (i.e. tren, autobús):

- Compañía Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), como entidad dependiente del Estado de Sao Paulo, opera la red de transporte ferroviario en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.
- El transporte público de autobús en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo es realizado por concesionarios privados de EMTU/SP.
- El transporte público de autobús en el municipio de Sao Paulo es realizado por concesionarios privados de SPTrans.

b.3. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

Cabría citar las siguientes fortalezas de este modelo institucional:

- Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación).
- Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô depende de la Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo) que es la misma Administración de la que dependen la operadora de las líneas de tren en las tres áreas metropolitanas –CPTM- y la gestora del servicio de autobús en las mismas áreas –EMTU/SP-.
- El modelo concesional de la línea 4 ha permitido la apertura de esta actividad al sector privado y su financiación parcial por éste.

Como debilidades:

- No existe una autoridad única de transporte en la que participen todas las Administraciones competentes para la planificación y gestión del transporte público en las áreas metropolitanas y en el municipio de Sao Paulo, lo cual es especialmente importante dado que existen múltiples modos de transporte (i.e. metro, tren, autobuses interurbanos y urbanos). Esta debilidad se ve mitigada por el elevado grado de integración que existe en la actualidad (i.e. tarifa y estaciones integradas).
- La participación del sector privado en la construcción, operación y financiación del sistema bajo modelos de colaboración público-privada ha sido muy residual hasta el momento.

c) México, D.F.

c.1. Descripción del modelo

La identificación detallada de los agentes públicos y privados que configuran el modelo institucional de transporte de México, D.F., no sólo en lo que respecta a la red de metro sino también al transporte público colectivo, consta en el **ANEXO 6** a este producto, al que nos remitimos.

En este apartado se reflejan los aspectos que se consideran estratégicos en relación con los agentes y sus funciones y las fortalezas y debilidades de este modelo, a efectos de la comparativa con el Distrito Capital.

c.2. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría citar los siguientes aspectos estratégicos:

- La Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) del Gobierno del D.F.:
 - Regula el transporte público con rango reglamentario.
 - Gestiona todos los modos de transporte público del D.F.
 - Impulsa la planificación de metro –junto con la Gerencia de Planeación del Sistema de Transporte Colectivo (gerencia de la operadora de metro Sistema de Transporte Colectivo)- y de otros modos.
 - De ella dependen todos los organismos públicos descentralizados titulares de los modos de transporte del D.F.: Sistema de Transporte Colectivo (metro), Sistema de Transporte Eléctrico del D.F. (trolebús y metro ligero), Red de Transporte de Pasajeros del D.F. (autobuses interurbanos) y Metrobús (carriles reservados BRT).
 - Propone al Jefe de Gobierno del D.F. las tarifas de usuario de todos los modos de transporte de este Distrito.
 - Controla, inspecciona y sanciona la prestación del servicio en todos los modos de transporte público del D.F.
- La Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del D.F. contrata la construcción de las ampliaciones de metro y de otras infraestructuras del transporte.
- La programación y operación del metro corresponde a Sistema de Transporte Colectivo (STC), organismo público descentralizado dependiente de SETRAVI.
- La programación de otros modos de transporte del D.F. corresponde a los organismos públicos descentralizados titulares de los mismos.
- La operación de otros modos de transporte dentro del ámbito territorial del D.F. corresponde a:
 - Trolebuses y tren ligero: Sistema de Transporte Eléctrico del Distrito Federal.
 - Autobuses interurbanos (D.F.): Red Transporte Pasajeros del Distrito Federal.
 - Carriles reservados BRT: 7 operadores contratados por Metrobús.
 - Autobuses urbanos: 9 empresas concesionarias autorizadas por SETRAVI.
 - Tren Suburbano (“cercanías”): en el Sistema 1, concesionario contratado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Federal Ejecutivo).
- La financiación del metro corresponde al Gobierno del D.F. quien:

- Ejecuta las infraestructuras del metro y las pone a disposición de STC.
- Subvenciona la adquisición de material móvil por STC.
- Paga un subsidio para la operación y mantenimiento del sistema.

Asimismo, el Gobierno del D.F. financia otros modos de transporte de este Distrito.

- No se han empleado modelos de participación público-privada para el metro.

c.3. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

Cabría citar las siguientes fortalezas de este modelo institucional:

- Verdaderamente ha resuelto el problema de transporte por donde discurre su trazado, lo que pone de manifiesto un buen modelo institucional a efectos de la programación y de la operación del sistema de metro.

Como debilidades:

- No se ha completado la red inicialmente proyectada, lo que pone de manifiesto la debilidad del modelo institucional en la planificación, impulso y ejecución de las obras.
- Cierta competencia “desleal” que ejercen otras líneas de transportes concesionadas del mismo Gobierno del Distrito Federal, lo que pone de manifiesto cierta descoordinación en la programación de todos los modos de transporte.

d) París

d.1. Descripción del modelo

La identificación detallada de los agentes públicos y privados que configuran el modelo institucional de transporte de París, no sólo en lo que respecta a la red de metro sino también al transporte público colectivo, consta en el **ANEXO 7** a este producto, al que nos remitimos.

En este apartado se reflejan los aspectos que se consideran estratégicos en relación con los agentes y sus funciones y las fortalezas y debilidades de este modelo, a efectos de la comparativa con el Distrito Capital.

d.2. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría citar los siguientes aspectos estratégicos:

- El Consejo de Ministros (Estado) y el Consejo Regional (Región) son los competentes para regular el servicio de transporte público con rango reglamentario. Este último, además, interviene en la planificación del transporte público mediante la elaboración y aprobación del Esquema Director de la Región Île de France y la aprobación del Plan de Desplazamientos Urbanos (PDU).

- Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) es un establecimiento público administrativo dependiente de esta Región. A través del nombramiento de representantes, participan en STIF la Región, los Departamentos de la misma, el Municipio de París, la Cámara Regional de Comercio y establecimientos públicos de cooperación intercomunal. Sus funciones principales son:
 - Participar en la planificación del transporte público mediante la elaboración del PDU.
 - Programar la operación del metro y de otros modos de transporte público mediante la fijación de objetivos que RATP y los restantes operadores deben cumplir.
 - Fijar las tarifas de usuario para el sistema de metro y para los restantes modos de transporte público en la Región.
 - Controlar, inspeccionar y sancionar la prestación del servicio a través de los modos de transporte público de la Región.
 - En los últimos años, STIF está participando en la compra de material móvil para el sistema de metro y es quien deviene titular de las infraestructuras de esta red.
- Cabe destacar la evolución de STIF desde un organismo vinculado al Estado cuando se creó en 1948, a un organismo regional con participación estatal en su Consejo que ha terminado en la salida del Estado de este Consejo debido al contexto de descentralización respecto de las competencias estatales y como consecuencia de la Ley n° 2004-809, de 13 de agosto de 2004, relativa a las libertades y responsabilidades locales.

De esta manera, en la actualidad es la Región de Île de France quien a tener la participación mayoritaria en este organismo en el que también se integran los Departamentos de la Región y el Municipio de París a través de miembros del Consejo de Administración que los representan.
- Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) es un establecimiento público de carácter industrial y comercial participado íntegramente por el Estado. RATP es quien fija la programación específica (i.e. frecuencias) de la operación de la red de metro de París para cumplir los objetivos fijados por STIF y quien construye, adquiere el material móvil, opera y mantiene esta red.
- RATP ha diversificado su actividad a través de la creación de un grupo empresarial (i.e. la empresa Promometro gestiona los espacios comerciales en las estaciones, Telcité alquila la fibra óptica instalada en las líneas, etc.).
- La ejecución de las infraestructuras para otros modos de transporte corresponde a:
 - Tranvía de París: RATP.
 - La línea A y parte de la línea B del tren de cercanías de la Región (RER): RATP.

- Líneas C, D y E y parte de la línea B de RER: Société Nacional des Chemins de Fer Français (SNCF), establecimiento público de carácter industrial y comercial del Estado.
- La operación de otros modos de transporte público en la Región corresponde a:
 - Tranvía de París: RATP.
 - Línea A y parte de la línea B de RER: RATP.
 - Líneas C, D y E y parte de la línea B de RER: SNCF.
 - Líneas urbanas e interurbanas de autobús (periferia y extrarradio): operadores privados de la asociación OPTILE.
 - Líneas urbanas de París, incluidas las nocturnas: RATP.
- La financiación de la ampliación de la red de metro corresponde fundamentalmente a:
 - La Región (i.e. 42% de financiación de la ampliación de la línea 4).
 - El Estado (i.e. 24% de financiación de la ampliación de la línea 4).
 - Departamentos y municipios beneficiados por las ampliaciones.
- La financiación de la operación, mantenimiento y realización de inversiones en activos de la red de metro se canaliza a través de STIF, quien compensa a RATP por estos conceptos. STIF obtiene financiación fundamentalmente de:
 - Determinadas empresas a través de impuestos específicos de transporte (40%).
 - Los propios usuarios (40%).
 - La Región y los Departamentos (17%).
- No se han empleado modelos de colaboración-público privada para el sistema de metro.
- La financiación de otros modos de transporte público es similar a la del sistema de metro.

d.3. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

Cabe citar las siguientes fortalezas de este modelo institucional:

- El hecho de que una única sociedad (RATP) opere metro, autobús, tranvía y una parte de la red de cercanías (RER), facilita la programación conjunta del sistema de transportes, lo que supone una ventaja frente a modelos en los que la operación de los distintos modos de transporte se realiza a través de distintas sociedades que son asimismo públicas y dependientes de una misma Administración.

- RATP ha diversificado su actividad a través de la creación de un grupo empresarial que le permite maximizar las sinergias de las actividades que realiza.
- STIF, como entidad con personalidad jurídica que gestiona todos los modos de transporte en la Región y en la que participan ésta, el Municipio y los Departamentos de la Región, permite optimizar la coordinación de todos los agentes implicados en la ordenación del transporte público y en su financiación.

Como debilidades:

- La concentración de la prestación del servicio público de transporte a través de diversos modos (metro, tranvía, tren de cercanías y autobús) en una única sociedad pública desincentiva la competencia y no permite aprovechar la experiencia del sector privado.
- No se han utilizado modelos de colaboración público-privada en la construcción, operación y financiación del sistema hasta el momento, lo que supone un gran esfuerzo inversor por parte del sector público (mitigado a través del cobro de impuestos especiales para el transporte).

6.3.2 Comparación con el modelo institucional del Distrito

a) Santiago de Chile

a.1. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría apuntar las siguientes consideraciones en la comparativa del Distrito Capital con el modelo de Santiago de Chile:

- Santiago de Chile presenta diferencias relevantes respecto del Distrito Capital, consistentes en:
 - (i) Una única Administración (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y, en particular, la Subsecretaría de Transportes) competente para la regulación y gestión del servicio público de transporte, la fijación de las tarifas de usuario, el control y la inspección tanto del sistema metro como de otros medios de transporte público –Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y, en particular, la Subsecretaría de Transportes- frente a varias Administraciones y entidades competentes (i.e. Gobierno de la Nación en los aspectos regulatorios, SDM como autoridad del transporte, el Alcalde Mayor para la fijación de las tarifas, TRANSMILENIO como gestora del transporte masivo y del SITP, etc.).
 - (ii) Ausencia de modelos de participación público-privada en la construcción de la red de metro y en su operación, frente a la política de la SDM de tratar de vincular al sector privado para aprovechar su experiencia y su capacidad de contribuir a la financiación del proyecto.
- Ello no obstante, existen determinados aspectos institucionales que resulta interesante comparar con el Distrito Capital. A ellos nos referimos a continuación.

a.2. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

La comparación entre uno y otro modelo permite realizar las siguientes consideraciones respecto de las fortalezas detectadas en el caso de Santiago de Chile:

- *“Metro S.A. como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación)”.*

Esta fortaleza podría obtenerse en el caso de la PLM, dado que una única sociedad por acciones debe ser la titular de la PLM y, por tanto, la competente para gestionar la construcción, mantenimiento y operación de la misma (por sí misma o a través de terceros contratistas), si se pretende obtener financiación por parte del Gobierno de la Nación.

- *“A pesar de ser una empresa pública, Metro S.A. desarrolla una función eficiente como ejecutor de las obras de infraestructura y de la operación. El desempeño financiero de Metro S.A. como empresa ha sido positivo durante los últimos 14 años, lo que ha permitido aportar dinero de sus propios recursos para la ejecución de obras de infraestructura y que la operación del sistema de metro no haya necesitado de subsidios por parte del Gobierno Central”.*

La carencia institucional del Distrito Capital respecto de un operador público con experiencia en sistemas de metro podría suplirse a través del sector privado.

En cualquier caso, conviene recordar las limitaciones a la prestación del servicio de transporte público por entidades públicas que, de acuerdo con la legislación actualmente vigente, sería excepcional.

- *“Aunque podría ser en otro contexto una desventaja, Metro S.A. maneja una cierta autonomía que le permite tomar decisiones estratégicas de alto nivel. Su dependencia de la Subsecretaría de Transportes no es absoluta”.*

Esto podría aprovecharse en el caso de la PLM por los mismos motivos señalados en la primera fortaleza.

Respecto de las debilidades:

- *“No hay una entidad pública de contexto local que administre el sistema de transporte público para el área de Santiago (el Subsecretario Interministerial de Transporte para la Región Metropolitana de Santiago depende directamente de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y telecomunicaciones)”.*

Esta debilidad no se plantea en el caso de la PLM, dado que el Distrito Capital es la entidad local de referencia.

- *“TranSantiago no es una entidad estatal sino un programa de transporte coordinado. Dado que no tiene autonomía administrativa ni financiera, no puede tomar decisiones ni actuar como entidad coordinadora de todos los modos de transporte en el área metropolitana,*

función que es ejercida por el Subsecretario Interministerial de Transporte para la Región Metropolitana de Santiago”.

El SITP tampoco es una entidad con personalidad jurídica sino un sistema en el que TRANSMILENIO es su ente gestor. Para evitar la debilidad del caso de Santiago de Chile, resultaría recomendable configurar un modelo institucional en el que la PLM estuviera integrada en el SITP no sólo desde el punto de vista operacional sino también a nivel institucional (i.e. a través de un consorcio).

- *“No hay una coordinación interinstitucional en el proceso de planeamiento. SECTRA y Metro S.A. llevan a cabo paralelamente procesos de planeación, sin tener ningún tipo de coordinación”.*

En el caso de la PLM, si la planificación fuera aprobada por la SDM de acuerdo con las funciones que tiene atribuidas actualmente, la debilidad del caso de Santiago de Chile podría superarse mediante una buena coordinación entre la sociedad titular de la PLM y la SDM.

- *“La participación del sector privado en la construcción, operación y financiación del sistema bajo modelos de colaboración público-privada no se ha producido hasta el momento”.*

En el caso de la PLM, el trabajo de esta consultoría toma, como premisa para sus análisis y propuestas, la utilización de modelos de colaboración público-privada, por lo que ya se estaría trabajando para mitigar la debilidad detectada en el caso de Santiago de Chile.

b) Sao Paulo

b.1. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría apuntar las siguientes consideraciones en la comparativa del Distrito Capital con el modelo de Sao Paulo:

- Se trata de modelos parecidos, en la medida en que existen varios modos de transportes (i.e. metro, ferrocarril, autobús, etc.) y varias entidades públicas competentes en la regulación, gestión y operación de todos ellos.
- Por tanto, resulta interesante su comparación con el modelo institucional del Distrito Capital, en el que también hay varias entidades con competencias en estos aspectos. A ellos nos referimos a continuación.

b.2. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

La comparación entre uno y otro modelo permite realizar las siguientes consideraciones respecto de las fortalezas detectadas en el caso de Sao Paulo:

- *“Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación)”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la fortaleza citada en primer lugar en el caso de Santiago de Chile.

- *“Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô depende de la Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo) que es la misma Administración de la que dependen la operadora de las líneas de tren en las tres áreas metropolitanas –CPTM- y la gestora del servicio de autobús en las mismas áreas –EMTU/SP-”.*

Esta fortaleza podría aprovecharse en el caso de la PLM, en la medida en que su sociedad titular dependiera de la SDM, que es la misma Administración de la que depende TRANSMILENIO, de la que, a su vez, dependerán los concesionarios de transporte público por autobús (troncales y alimentadoras).

- *“El modelo concesional de la línea 4 ha permitido la apertura de esta actividad al sector privado y su financiación parcial por éste”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la debilidad cuarta del caso de Santiago de Chile.

Respecto de las debilidades:

- *“No existe una autoridad única de transporte en la que participen todas las Administraciones competentes para la planificación y gestión del transporte público en las áreas metropolitanas y en el municipio de Sao Paulo, lo cual es especialmente importante dado que existen múltiples modos de transporte (i.e. metro, tren, autobuses interurbanos y urbanos). Esta debilidad se ve mitigada por el elevado grado de integración que existe en la actualidad (i.e. tarifa y estaciones integradas)”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la debilidad segunda del caso de Santiago de Chile.

- *“La participación del sector privado en la construcción, operación y financiación del sistema bajo modelos de colaboración público-privada ha sido muy residual hasta el momento”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la debilidad cuarta del caso de Santiago de Chile.

c) México, D.F.

c.1. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría apuntar las siguientes consideraciones en la comparativa del Distrito Capital con el modelo de México, D.F.:

- México, D.F., de forma similar al caso de Santiago de Chile, presenta diferencias relevantes respecto del Distrito Capital, consistentes en:
 - (i) Una única Administración territorial (SETRAVI y Gobierno del D.F.) competente para la regulación y financiación de todos los modos de transporte público del D.F., frente

a varias Administraciones y entidades competentes (i.e. Gobierno de la Nación y Distrito Capital en los aspectos regulatorios y de financiación).

(ii) Ausencia de modelos de participación público-privada en la construcción de la red de metro y en su operación, frente a la política de la SDM de tratar de vincular al sector privado para aprovechar su experiencia y su capacidad de contribuir a la financiación del proyecto.

- Ello no obstante, existen determinados aspectos institucionales que resulta interesante comparar con el Distrito Capital. A ellos nos referimos a continuación.

c.2. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

La comparación entre uno y otro modelo permite realizar las siguientes consideraciones respecto de las fortalezas detectadas en el caso de México, D.F.:

- *“Verdaderamente ha resuelto el problema de transporte por donde discurre su trazado, lo que pone de manifiesto un buen modelo institucional a efectos de la programación y de la operación del sistema de metro”.*

La carencia institucional del Distrito Capital respecto de un operador público con experiencia en programación y en operación de sistemas de metro podría suplirse a través del sector privado.

En cualquier caso, conviene recordar las limitaciones a la prestación del servicio de transporte público por entidades públicas (no a la programación) que, de acuerdo con la legislación actualmente vigente, sería excepcional.

Respecto de las debilidades:

- *“No se ha completado la red inicialmente proyectada, lo que pone de manifiesto la debilidad del modelo institucional en la planificación, impulso y ejecución de las obras”.*

Esta debilidad se vería mitigada en el caso del Distrito Capital, en la medida en la que una misma sociedad titular de la PLM será quien impulsará la planificación y ejecución de las obras y de sus ampliaciones.

- *“Cierta competencia «desleal» que ejercen otras líneas de transportes concesionadas del mismo Gobierno del Distrito Federal, lo que pone de manifiesto cierta descoordinación en la programación de todos los modos de transporte”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la debilidad segunda del caso de Santiago de Chile.

d) París

d.1. Aspectos estratégicos en relación con los agentes y sus funciones

Cabría apuntar las siguientes consideraciones en la comparativa del Distrito Capital con el modelo de París:

d.2. Fortalezas y debilidades del modelo institucional

La comparación entre uno y otro modelo permite realizar las siguientes consideraciones respecto de las fortalezas detectadas en el caso de París:

- *“El hecho de que una única sociedad (RATP) opere metro, autobús, tranvía y una parte de la red de cercanías (RER), facilita la programación conjunta del sistema de transportes, lo que supone una ventaja frente a modelos en los que la operación de los distintos modos de transporte se realiza a través de distintas sociedades que son asimismo públicas y dependientes de una misma Administración”.*

En el caso del Distrito Capital, esta fortaleza podría aprovecharse a través de mecanismos que permitieran concentrar la titularidad de la PLM en una única sociedad (i.e. TRANSMILENIO) o en un único grupo empresarial (i.e. TRANSMILENIO como sociedad matriz y, dependiente de ella, la sociedad titular de la PLM).

- *“RATP ha diversificado su actividad a través de la creación de un grupo empresarial que le permite maximizar las sinergias de las actividades que realiza”.*

En el caso del Distrito Capital, la sociedad titular de la PLM, en el momento de su constitución, tendría una actividad menor que la RATP debido al tamaño y capacidad de la PLM respecto de la red de metro de París. No obstante, esta fortaleza podría resultar interesante conforme se fuera incrementando y diversificando la actividad de la sociedad titular de la PLM.

También cabría plantearse aprovechar esta fortaleza en el caso del Distrito Capital para actividades diferenciadas del transporte público a través de la PLM pero relacionadas con éste (i.e. actividades comerciales en las estaciones, desarrollos inmobiliarios en las zonas de influencia, etc.).

- *“STIF, como entidad con personalidad jurídica que gestiona todos los modos de transporte en la Región y en la que participan ésta, el Municipio y los Departamentos de la Región, permite optimizar la coordinación de todos los agentes implicados en la ordenación del transporte público y en su financiación”.*

En el caso de la PLM, esta fortaleza es menos relevante dado que, en principio, esta infraestructura se centra en la movilidad dentro del Distrito Capital. Ello no obstante, en la medida en que se pretenda una coordinación o conexión de la PLM con el Tren de Cercanías, resultaría positivo que el Distrito Capital y el Departamento de Cundinamarca constituyeran o participaran en un ente de naturaleza asociativa, que fuera el competente para gestionar y, por tanto, coordinar, ambos modos de transporte.

Por otro lado, esta fortaleza también es positiva para coordinar los distintos modos de transporte. Par aprovechar esta fortaleza, resultaría recomendable configurar un modelo institucional en el que la PLM estuviera integrada en el SITP no sólo desde el punto de vista operacional sino también a nivel institucional (i.e. a través de un consorcio).

Respecto de las debilidades:

- *“La concentración de la prestación del servicio público de transporte a través de diversos modos (metro, tranvía, tren de cercanías y autobús) en una única sociedad pública desincentiva la competencia y no permite aprovechar la experiencia del sector privado”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la debilidad cuarta del caso de Santiago de Chile.

- *“No se han utilizado modelos de colaboración público-privada en la construcción, operación y financiación del sistema hasta el momento, lo que supone un gran esfuerzo inversor por parte del sector público (mitigado a través del cobro de impuestos especiales para el transporte)”.*

Reiteramos los comentarios realizados respecto de la debilidad cuarta del caso de Santiago de Chile.



ANEXO 1: presentación del SITP, febrero de 2009, elaborada por la Administración Distrital

[DOCUMENTO EN FORMATO PPT]

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LA FUENTE DE INFORMACIÓN

Entidad / sociedad pública que facilita la información: MINTRA / Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) / METRO DE MADRID, S.A.

Persona/s que proporciona la información (nombre y cargo): Rafael Villafáñez (Director del Área Económico-Administrativa de MINTRA) / Dionisio González (Dirección Técnica de CRTM) / Juan Ignacio Durán (Operación, METRO DE MADRID, S.A.).

Fecha: 24-02-09 / 22-04-09

COMPETENCIA	REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango legislativo ¿qué órganos regulan el servicio público de transporte de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u>
<p>Nota: en este apartado se identificará la Administración, entidad o sociedad competente para las funciones que se indican en la columna de la derecha.</p>	<p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p>	<p>Denominación: ESTADO- Cortes (Congreso y Senado).</p>
<p><u>Cuando se utilice el término “Administración”, éste se referirá a cualquier institución, administración, organismo, entidad de carácter público o sociedad de participación íntegramente pública.</u></p>	<p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango reglamentario ¿quién regula el transporte público de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>Denominación: ESTADO- Consejo de Ministros.</p> <p>La Comunidad de Madrid (Administración regional), ostenta competencias legislativas para regular el transporte público en su ámbito territorial pero no las ha ejercido, por lo que la normativa estatal se aplica supletoriamente.</p>
<p>Cuando se utilice el término “privado”, éste se referirá a cualquier forma asociativa con personalidad jurídica que cuente con la participación</p>	<p>- En su caso, Administración de la que depende: (denominación) N/A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Cuál es el ámbito de aplicación de las normas (legales y reglamentarias) que dictan los órganos legislativos y</u>

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

<p>del sector privado.</p>		<p><u>Administraciones citados en los dos apartados anteriores?</u></p> <p>(i.e. el territorio del municipio, para los reglamentos que dicte el Pleno/Concejo del Ayuntamiento/Alcaldía).</p> <p>Todo el territorio nacional en virtud de la regla de supletoriedad de la legislación estatal.</p>
	<p>GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<p>▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte prestado a través del sistema de metro implantado?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Ayuntamiento de Madrid (otros Ayuntamientos) si la línea de metro no excede de su ámbito territorial. Comunidad de Madrid, si la línea de metro excede del ámbito territorial de un municipio de esta región. - Régimen jurídico: Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) <p>▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte por otros medios de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Ayuntamiento de Madrid si el transporte no excede de su ámbito territorial. Comunidad de Madrid, si el servicio de transporte excede del ámbito territorial de un municipio de esta

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>región.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: <p>▪ <u>¿Participan otras Administración/es territoriales en la gestión del sistema metro?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: - Ámbito territorial: - Función específica: <p>▪ <u>Participan otras Administración/es territoriales en la gestión del sistema del transporte colectivo?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Denominación:</u> Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid. Ámbito territorial: municipal. Función específica: transporte colectivo urbano. - <u>Denominación:</u> Estado. Ámbito territorial: Comunidad de Madrid. Función específica: líneas de tren de cercanías dentro de la región por ser de interés general (superior a la región).
	<p>PLANIFICACIÓN DE LA RED</p>	<p>▪ <u>¿Qué Administración/es intervino en la planificación del desarrollo de la red de metro?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente</p>

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. <p>Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>Función: planificación de las infraestructuras no viarias.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Consortio Regional de Transportes Públicos Singulares de la Comunidad de Madrid (en adelante, CRTM). <p>Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Comunidad de Madrid, Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid), Estado.</p> <p>Función específica: aprobar inicialmente el Plan General de Infraestructuras y Servicios de Transporte Regular de Viajeros y elevarlo al Consejo de Gobierno para su aprobación definitiva.</p> <p>Aprobar los planes de infraestructuras en desarrollo del plan mencionado y los planes relativos a los servicios de su competencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ¿Qué Administración aprobó esta planificación? <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid.
--	--	---

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función: aprobación definitiva del Plan General de Infraestructuras. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de planificación del servicio público de transporte por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Comunidad de Madrid, Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid), Estado. - Función específica: aprobar los planes de infraestructuras en desarrollo del plan general de infraestructuras y los planes relativos a los servicios de su competencia.
	<p>CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeñó la función de ejecutar la infraestructura para el sistema de metro implantado?</u> - Denominación: MINTRA.

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) <p style="margin-left: 20px;">Comunidad de Madrid.</p> ▪ <u>La redacción de proyectos, la ejecución de las obras e instalaciones y la obtención de los suministros se realizó:</u> <ul style="list-style-type: none"> A través de medios propios de la Administración <input type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input checked="" type="checkbox"/> Entre ellos, son de concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Más del 50% <input type="checkbox"/> - Menos del 50% <input checked="" type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: ▪ <u>La obtención de predios:</u> <ul style="list-style-type: none"> Es una función a cargo de la propia Administración competente para la ejecución de la infraestructura <input type="checkbox"/> La realizó otra Administración <input checked="" type="checkbox"/> Cuál: (denominación) <p style="margin-left: 20px;">Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid.</p> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de ejecución de infraestructuras para otros medios de transporte público (BRT)?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: MINTRA. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/>
--	--	---

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> - En su caso, Administración de la que depende/que participa en ella: (denominación) Comunidad de Madrid. - Qué tipo de infraestructura: BRT. Aún en fase de estudio.
	<p>PROPIEDAD DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>La Administración competente para ejecutar la infraestructura del sistema de metro ¿conservó la propiedad de la misma una vez ejecutada?</u> <p>Sí <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>NO <input type="checkbox"/> Quién devino propietario: (denominación) En virtud de qué título:</p> ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia de la infraestructura?</u> <p>Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento) <input type="checkbox"/></p> <p>La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input checked="" type="checkbox"/></p> ▪ <u>¿Qué Administración es propietaria de otras infraestructuras de transporte público (BRT)?</u> N/A <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: - Régimen jurídico: Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Qué tipo de infraestructura:

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>ADQUISICIÓN DEL MATERIAL MÓVIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Quién adquiere el material móvil?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: METRO DE MADRID, S.A. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participa en ella: (denominación) Comunidad de Madrid (75%) y Ayuntamiento de Madrid (25%). - Función: como empresa operadora de la red de metro, ha adquirido la mayor parte del material móvil necesario para esta operación. Tanto en caso de compraventa como en caso de arrendamiento operativo, esta empresa realiza el mantenimiento del material móvil una vez vencido el periodo inicial de mantenimiento y garantía del suministrador.
	<p>PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña las funciones de programar el servicio público en la red de metro existente (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.)?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participa en ella: (denominación) Comunidad de Madrid y Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid). - Función: la planificación de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas prestadoras de los

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>mismos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de programar el servicio público de transporte (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.) por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Comunidad de Madrid y Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid). - Función específica: la planificación de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas prestadoras de los mismos.
	<p>FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE USUARIO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios del sistema metro?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Comunidad de Madrid y Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid). - Función específica: la elaboración y aprobación de un

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>marco tarifario común que defina los ingresos tarifarios a percibir de los usuarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Comunidad de Madrid y Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid). - Función específica: la elaboración y aprobación de un marco tarifario común que defina los ingresos tarifarios a percibir de los usuarios.
	<p>OPERACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Si la mayor parte del sistema de metro lo opera una Administración, indicar:</u> - Denominación: METRO DE MADRID, S.A. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participa en ella: (denominación) Comunidad de Madrid (75%) y Ayuntamiento de Madrid (25%). - Esta función la realiza:

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>A través de medios propios de la Administración <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mediante contratos con privados <input type="checkbox"/></p> <p>Mixto <input type="checkbox"/> Explicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): Metro pesado. <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Si la mayor parte de la red la opera un privado: N/A</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: - En virtud de qué título/contrato: - Quién le otorgó el título/contrato: - Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): ▪ <u>Identificar los restantes operadores públicos y/o privados del sistema metro:</u> Los más significativos son: <ul style="list-style-type: none"> - Las líneas de metro ligero son operadas por privados mediante concesión otorgada por MINTRA. Ésta firma convenios con CRTM para coordinarse en las funciones de gestión de la prestación del servicio. - La línea del tranvía de Parla es operada por un privado mediante concesión otorgada por MINTRA. - El intercambiador de Avenida de América es operado por un privado mediante concesión otorgada por CRTM. ▪ <u>Identificar los operadores públicos y/o privados que intervienen en la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> Las líneas de autobuses urbanos en el municipio de Madrid son operadas por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (EMT), participada íntegramente por el Ayuntamiento de Madrid. El conjunto de líneas interurbanas es explotado por 33 empresas privadas, que gestionan 441 líneas de autobuses,
--	--	--

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

al amparo de 44 concesiones administrativas otorgadas por el CRTM.		
	CONTROL, INSPECCIÓN Y SANCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio en la red de metro y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participa en ella: (denominación) Comunidad de Madrid y Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid). - Función específica: la inspección y sanción. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.) y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Comunidad de Madrid y Ayuntamientos adheridos (entre ellos, el de Madrid). - Función específica: la inspección y sanción.

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>FINANCIACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación del sistema metro?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Comunidad de Madrid y Ayuntamientos implicados a través del CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: la Comunidad de Madrid financia la ejecución de la infraestructura mediante aportaciones públicas a MINTRA. La Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y los restantes ayuntamientos beneficiados por la operación de la red de metro, contribuyen a sufragar el déficit de operación. <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Estado, Comunidad de Madrid y Ayuntamientos implicados a través del CRTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/>
--	--	--

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: <p style="color: red;">Cabe citar, como ejemplo de distribución de la financiación, que en 2006, la Comunidad de Madrid aportó 59,1%, el Ayuntamiento de Madrid aportó el 29,1%, el Estado el 15,5% y los restantes municipios el 0,5%.</p>
<p>VALORACIÓN GENERAL DEL SISTEMA INSTITUCIONAL EMPLEADO PARA EJECUTAR Y OPERAR EL SISTEMA METRO DE LA CIUDAD</p>	<p>FORTALEZAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> - CRTM como autoridad del transporte con personalidad jurídica propia, en la que se integran o asocian las Administraciones Públicas con competencias en transporte (Administración regional, entidades locales y Estado) y que ceden a esta entidad las referidas competencias con la finalidad de ejercerlas unitariamente y satisfacer, de esta manera, intereses generales concurrentes. - Los elementos fundamentales para haber podido ejecutar las importantes ampliaciones de la red de metro (aproximadamente 150 kilómetros de línea –metro pesado y metro ligero- y 117 estaciones en diez años)³⁷ y que éstas hayan redundado en un incremento muy alto del número de viajeros (doscientos millones de viajeros)³⁸, han sido (i) MINTRA como entidad especializada en la ejecución de este tipo de infraestructuras; (ii) METRO DE MADRID, S.A., como empresa pública con gran experiencia como operadora; (iii) completa sintonía entre las Administraciones competentes, debida a los intereses generales comunes; y (iv) la existencia de CRTM como entidad integradora de las mismas. - La figura de CRTM crea un marco estable de financiación de los servicios de transporte en la Comunidad de Madrid, dado que éste actúa como interlocutor con las Administraciones territoriales integradas en el Consorcio, a fin de obtener los recursos económicos necesarios para la parte no cubierta de la tarifa de usuario. - Los modelos concesionales han permitido la apertura de esta actividad al sector privado y su financiación, evitando el endeudamiento del sector público por la ejecución de las

³⁷ La red de metro partía de 176 kilómetros de línea y 164 estaciones en 1999 y en 2007 alcanzó 322 kilómetros de línea y 319 estaciones.

³⁸ En 1999 la demanda fue de 480 millones de viajeros y en 2007 de 687 millones.

ANEXO 2: SISTEMA DE METRO DE MADRID

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		infraestructuras.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> - El modelo concesional de construcción y operación tiene dificultades en su implementación, debido a que existen dos entidades competentes, MINTRA como entidad cuyo objeto es la ejecución de infraestructuras públicas de transporte y CRTM como autoridad del transporte y gestora de este servicio público. - La tarifa de usuario del sistema de metro no permite la autosostenibilidad, lo que genera un elevado gasto a las Administraciones. - Con carácter general, la tarifa de usuario no cubre los costos del sistema de transporte público colectivo urbano e interurbano, ni por tanto, permite su autosostenibilidad.
	ASPECTOS DETERMINANTES	<p>Citar al menos tres aspectos del marco institucional que considera que influyeron de forma determinante en el modelo de metro de la ciudad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación del CRTM. - Creación de MINTRA. - Existencia de METRO DE MADRID, S.A., antes denominada COMPAÑÍA METROPOLITANA DE MADRID, S.A., como operadora privada de la red de Metro desde 1919 (primera línea). Desde 1986, es una empresa pública participada por la Comunidad de Madrid y por el Ayuntamiento.

ANEXO 3.A: MODELO INSTITUCIONAL METRO DE MADRID		
METROSUR		
DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ejecución de una línea de metro circular. ▪ Da servicio a los cinco municipios más importantes del sur de Madrid (Alcorcón, Leganés, Getafe, Fuenlabrada y Móstoles) así como otras poblaciones de menor tamaño, con una población, en conjunto de un millón de habitantes. ▪ Longitud de la línea: 40,5 km. ▪ Estaciones: 28 nuevas estaciones, de las cuales seis son de intercambio con la red de ferrocarriles de cercanías y una estación de intercambio con otra de las líneas de metro. ▪ Inversión total: 1.640 millones de euros. ▪ Se ejecutó en el periodo 1999-2003 y se inauguró en este año. ▪ Al medio año de inaugurarse, la demanda era utilizada diariamente por 134.000 personas y, en los tres años siguientes, el crecimiento registrado es del 13% anual aproximadamente. ▪ Más de la mitad de los viajes son en el ámbito de MetroSur (sin continuación al municipio de Madrid). 	
COMPETENCIA	CONTRATACIÓN	MINTRA
	CONSTRUCCIÓN	Privados
	PROPIEDAD	MINTRA
	GESTIÓN DEL SERVICIO (i.e. programación, fijación de tarifa de usuario, control, sanción).	CRTM
	MANTENIMIENTO	MINTRA / METRO DE MADRID, S.A.
	OPERACIÓN DE LA LÍNEA	METRO DE MADRID, S.A.
	RECAUDACIÓN	METRO DE MADRID, S.A.
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapidez en la ejecución de la infraestructura por la existencia de una entidad especializada (MINTRA) y un fuerte esfuerzo inversor (Comunidad de Madrid). ▪ CRTM como integradora de la línea circular en el sistema de transporte público. 	
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión íntegramente pública. ▪ No se aprovechó la oportunidad de una línea de metro circular y, por tanto, no integrada físicamente con la red de metro, para que participaran los operadores privados. 	

ANEXO 3.B: MODELO INSTITUCIONAL METRO DE MADRID		
METROS LIGEROS (líneas ML1, ML2, ML3 y Tranvía de Parla)		
DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ejecución de cuatro líneas de metro ligero con una longitud de 36 km sobre un total de 90 km de metro pesado en el Plan de Ampliación 2003-2007. ▪ El total de estaciones construidas para las cuatro líneas asciende a 58. ▪ Inversión total: 904,4 millones de euros. ▪ Se ejecutaron e inauguraron en el periodo 2003-2007. ▪ La demanda anual estimada por el concesionario para el año 2008 asciende a 22,9 millones de viajeros. ▪ Se ha contado con la participación de la iniciativa privada en todos ellos, mediante contratos de concesión de obra pública para la construcción y explotación del sistema. 	
COMPETENCIA	CONTRATACIÓN	MINTRA (Líneas ML1, ML2 y ML3) // CRTM (Tranvía de Parla).
	CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO, OPERACIÓN Y RECAUDACIÓN	Sector privado.
	GESTIÓN DEL SERVICIO (i.e. programación, fijación de tarifa de usuario, control, sanción).	CRTM
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiación del sector privado y menor endeudamiento para la Administración. ▪ Apertura del mercado al sector privado. 	
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifa técnica de los concesionarios muy superior a la de usuario en las Líneas ML1, ML2 y ML3 (aproximadamente el 25% de la tarifa técnica equivale a la tarifa usuario), por lo que, si bien la Administración no ha de asumir el coste de la obra por el importe total, en el momento de la ejecución de la misma, sí ha de asumir un mayor coste en fase de operación. ▪ En las concesiones adjudicadas por MINTRA, se requiere un mayor esfuerzo de coordinación interinstitucional entre ésta y CRTM, a fin de que el CRTM pueda seguir desempeñando sus funciones como gestora del servicio público. 	

ANEXO 3.C: MODELO INSTITUCIONAL METRO DE MADRID		
INTERCAMBIADOR DE AVENIDA DE AMÉRICA		
DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ejecución de un intercambiador para los sistemas metro, autobús urbano y autobús interurbano en el interior de Madrid Capital. ▪ Se construyeron cuatro plantas en el subsuelo de 210 m x 52 m. ▪ Se construyeron dos túneles de 400 metros para que los autobuses accedieran al intercambiador. ▪ Inversión total: 25,6 millones de euros. ▪ Se inauguró en el año 2000. ▪ Sólo en el primer año de concesión, la demanda de viajeros en el intercambiador aumentó cerca de un 30%. ▪ Es el primer intercambiador de transportes financiado íntegramente por una concesión privada. 	
COMPETENCIA	CONTRATACIÓN	CRTM
	REDACCIÓN DE PROYECTO, CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN	Sector privado.
	OPERACIÓN	Los operadores públicos y privados preexistentes (i.e. METRO DE MADRID, S.A., EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE, S.A.)
	GESTIÓN DEL SERVICIO (i.e. programación, fijación de tarifa de usuario, control, sanción).	CRTM
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiación del sector privado y menor endeudamiento para la Administración. ▪ Apertura del mercado al sector privado. 	
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Este modelo institucional, que permite la autofinanciación, sólo puede ejecutarse en determinadas estaciones en las que se haya detectado un potencial de gran afluencia de pasajeros. 	

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LA FUENTE DE INFORMACIÓN

Entidad / sociedad pública que facilita la información: **Metro, S.A.**

Persona/s que proporciona la información (nombre y cargo): **entrevistas con Roland Zamora (Gerente de Planificación y Control de Gestión) y Gonzalo Morales (Fiscal).**

Fecha: **abril 2009.**

<p>COMPETENCIA</p> <p>Nota: en este apartado se identificará la Administración, entidad o sociedad competente para las funciones que se indican en la columna de la derecha.</p> <p>Cuando se utilice el término “Administración”, éste se referirá a cualquier institución, administración, organismo, entidad de carácter público o sociedad de participación íntegramente pública.</p> <p>Cuando se utilice el término “privado”, éste se referirá a cualquier forma asociativa con personalidad jurídica que cuente con la participación del sector privado.</p>	<p>REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango legislativo ¿qué Administración/es regula el servicio público de transporte de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Congreso Nacional. ▪ <u>Con rango reglamentario ¿quién regula el transporte público de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes. ▪ En su caso, Administración de la que depende: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. ▪ <u>¿Cuál es el ámbito de aplicación de las normas (legales y reglamentarias) que dictan las Administraciones citadas en los dos apartados anteriores?</u> <p>(i.e. el territorio del municipio, para los reglamentos que dicte el Pleno/Concejo del Ayuntamiento/Alcaldía).</p> <p>Región Metropolitana de Santiago de Chile.</p>
	<p>GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte prestado a través del sistema de metro implantado?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente</p>

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. ▪ Función específica: establecer políticas, condiciones y normas para desarrollar un sistema de transporte eficiente, seguro y amigable con el medioambiente, otorgando un acceso equitativo a los distintos modos de transporte y, de esta forma, resguardar los derechos de los usuarios. Colabora directamente con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con las políticas sectoriales y las instrucciones que éste imparta. ▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte por otros medios de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.
--	--	---

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Función específica: establecer políticas, condiciones y normas para desarrollar un sistema de transporte eficiente, seguro y amigable con el medioambiente, otorgando un acceso equitativo a los distintos modos de transporte y, de esta forma, resguardar los derechos de los usuarios. Colabora directamente con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con las políticas sectoriales y las instrucciones que éste imparta.
	<p>PLANIFICACIÓN DE LA RED</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es intervino en la planificación del desarrollo de la red de metro?</u> (debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: históricamente, la Secretaría Interministerial de Planificación del Transporte (SECTRA) ha realizado la planeación de la red de metro. Por su parte, Metro S.A. ha realizado paralelamente esta actividad de planeación para las últimas extensiones del metro, logrando que sus propuestas sean aprobadas y llevadas a la realidad. Así, durante los últimos años la planeación ha sido llevado a cabo paralelamente entre SECTRA y Metro S.A., pero las propuestas de Metro S.A. han sido las que finalmente se han ejecutado. ▪ Régimen jurídico: Integramente público <input checked="" type="checkbox"/> SECTRA. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> Metro S.A. ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) SECTRA está “subordinada” administrativamente respecto del Ministerio de Planificación. Sin embargo, es el organismo técnico que apoya a los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones; Vivienda, Urbanismo y Bienes Nacionales; y Secretaría General de la Presidencia. Metro S.A. depende directamente de la Subsecretaría de Transportes.

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Función específica: SECTRA: formulación de políticas de transporte e impulso a la investigación en esta área. En particular: <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de herramientas metodológicas y modelos para evaluar proyectos y planes de transporte urbano e interurbano. - Incorporación del análisis medioambiental y urbanístico en el estudio de planes y proyectos de transporte. - Proposición de planes de transporte interurbanos coherentes con las políticas nacionales en materia de gestión del territorio. ▪ <u>¿Qué Administración aprobó esta planificación?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Consejo de Ministros. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de planificación del servicio público de transporte por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> (debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: SECTRA. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/>
--	--	--

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) <p>SECTRA está “subordinada” administrativamente respecto del Ministerio de Planificación. Sin embargo, es el organismo técnico que apoya a los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones; Vivienda, Urbanismo y Bienes Nacionales; y Secretaría General de la Presidencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Función específica: <p>SECTRA: formulación de políticas de transporte e impulso a la investigación en esta área.</p> <p>En particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de herramientas metodológicas y modelos para evaluar proyectos y planes de transporte urbano e interurbano. - Incorporación del análisis medioambiental y urbanístico en el estudio de planes y proyectos de transporte. - Proposición de planes de transporte interurbanos coherentes con las políticas nacionales en materia de gestión del territorio.
	<p>CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeñó la función de ejecutar la infraestructura para el sistema de metro implantado?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Metro S.A. ▪ Régimen jurídico: <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En su caso, Administración de la que depende:

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>(denominación)</p> <p>Subsecretaría de Transportes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>La redacción de proyectos, la ejecución de las obras e instalaciones y la obtención de los suministros se realizó:</u> A través de medios propios de la Administración <input type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input checked="" type="checkbox"/> Entre ellos, son de concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Más del 50% <input checked="" type="checkbox"/> - Menos del 50% <input type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de ejecución de infraestructuras para otros medios de transporte público (BRT)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Ministerio de Obras Públicas. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) ▪ Qué tipo de infraestructura: plataformas reservadas (i.e. carriles troncales).
	<p>PROPIEDAD DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>La Administración competente para ejecutar la infraestructura del sistema de metro ¿conservó la propiedad de la misma una vez ejecutada?</u> Sí <input checked="" type="checkbox"/>

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>NO <input type="checkbox"/> Quién devino propietario: (denominación)</p> <p>En virtud de qué título:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia de la infraestructura?</u> <p>Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> - El mantenimiento de la <u>señalización</u>: <p style="padding-left: 20px;">L1, L2: Metro S.A.</p> <p style="padding-left: 20px;">L4, L4A y L5: contratos con privados (Siemens, Alstom).</p> <ul style="list-style-type: none"> - El mantenimiento de la <u>vía</u>: <p style="padding-left: 20px;">hasta hace un año Metro S.A. se encargaba del mantenimiento de las Líneas L1, L2 y L5. Sin embargo, actualmente el mantenimiento de todas las líneas es contratado con privados.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El mantenimiento de las <u>estaciones</u>: <p style="padding-left: 20px;">contratos con privados.</p> <p>La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input type="checkbox"/></p>
	<p>PROPIEDAD DEL MATERIAL MÓVIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Quién es el propietario del material móvil con el que se opera el sistema?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Metro S.A. ▪ Régimen jurídico: <p style="padding-left: 20px;">Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p style="padding-left: 20px;">Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p style="padding-left: 20px;">Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>participan en ella: (denominación)</p> <p>Subsecretaría de Transportes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Qué tipo de material móvil: <ul style="list-style-type: none"> <u>Tecnología Neumática (L1, L2, L5):</u> NS-74: 250 coches. NS-93: 236 coches. NS-04: 85 coches. <u>Tecnología Férrea (L4, L4A):</u> AS-02: 180 coches. ▪ <u>La entidad que ostenta la propiedad del material móvil, ¿es la operadora del servicio?</u> <p>Sí <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/> en tal caso, ¿Qué relación tienen propietario y operador? (contrato de alquiler, leasing, etc.)</p> ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia del material móvil?</u> <p>Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento) <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Para el material rodante férreo (L4 y L4A), el mantenimiento correctivo lo ejecuta Metro S.A. mientras que el mantenimiento preventivo y grandes revisiones las realiza una empresa privada contratada por Metro S.A.</p> <p>Para el material rodante neumático (L1, L2, L5), el mantenimiento correctivo y el preventivo lo realiza una empresa privada contratada por Metro S.A. Las grandes revisiones las lleva a cabo Metro S.A.</p> <p>La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input type="checkbox"/></p>
	PROGRAMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña las funciones de</u>

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>DEL SERVICIO PÚBLICO</p>	<p><u>programar el servicio público en la red de metro existente (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.)?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Metro S.A. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Subsecretaría de Transportes. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de programar el servicio público de transporte (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.) por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: cada operador del transporte público mediante autobús programa su flota de forma "manual" sin que exista, hasta el momento, un centro de control unificado para la operación de los autobuses. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) ▪ Función específica:
	<p>FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE USUARIO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios del sistema metro?</u>

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. ▪ Función específica: establecer políticas, condiciones y normas para desarrollar un sistema de transporte eficiente, seguro y amigable con el medioambiente, otorgando un acceso equitativo a los distintos modos de transporte y, de esta forma, resguardar los derechos de los usuarios. Colabora directamente con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con las políticas sectoriales y las instrucciones que éste imparta.
	<p>OPERACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Si la mayor parte del sistema de metro lo opera una Administración, indicar:</u>

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Metro S.A. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Subsecretaría de Transportes. ▪ Esta función la realiza: <ul style="list-style-type: none"> A través de medios propios de la Administración <input checked="" type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: ▪ Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): Metro pesado. ▪ <u>Si la mayor parte de la red la opera un privado: N/A</u> - Denominación: - En virtud de qué título/contrato: - Quién le otorgó el título/contrato: - Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): ▪ <u>Identificar los restantes operadores públicos y/o privados del sistema metro:</u> N/A ▪ <u>Identificar los operadores públicos y/o privados que intervienen en la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> Operadores de Transantiago:
--	--	---

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - INVERSIONES ALSACIA (troncal BRT). - SUBUS CHILE S.A. (troncal BRT). - BUSES GRAN SANTIAGO S.A. (troncal BRT). - EXPRESS DE SANTIAGO UNO S.A. (troncal BRT). - BUSES METROPOLITANA (troncal BRT). - STP S.A. (alimentador). - TRANSARAUCARIAS (alimentador). - COMERCIAL NUEVO MILENIO (alimentador). - COMERCIAL NUEVO MILENIO (alimentador).
	<p>CONTROL, INSPECCIÓN Y SANCIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio en la red de metro y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.) y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Subsecretaría de Transportes.

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.
	<p>FINANCIACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación del sistema metro?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: <ul style="list-style-type: none"> Gobierno Central. Metro, S.A. Municipios por los que discurre el trazado. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ Función específica: <ul style="list-style-type: none"> Hasta hace cuatro años aproximadamente, el Gobierno Central aportaba cerca del 65% del valor de las obras, a través del Ministerio de Hacienda. De este 65%, la mitad provenía de créditos que el Gobierno Central pedía a la banca nacional e internacional y la otra mitad del propio Gobierno Central. El restante 35% lo aportaba Metro S.A. a través de créditos mayoritariamente y, en algunos casos, a través de la colocación de bonos. Una parte del dinero aportado por Metro S.A. provenía del recaudo del

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>sistema.</p> <p>En las últimas ampliaciones, Metro, S.A. aportó un tercio, el Gobierno Central otro tercio y las municipalidades por donde discurre el trazado el tercio restante.</p>
<p>VALORACIÓN GENERAL DEL SISTEMA INSTITUCIONAL EMPLEADO PARA EJECUTAR Y OPERAR EL SISTEMA METRO DE LA CIUDAD</p>	<p>FORTALEZAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Metro S.A. como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación). ▪ A pesar de ser una empresa pública, Metro S.A. desarrolla una función eficiente como ejecutor de las obras de infraestructura y de la operación. El desempeño financiero de Metro S.A. como empresa ha sido positivo durante los últimos 14 años, lo que ha permitido aportar dinero de sus propios recursos para la ejecución de obras de infraestructura y que la operación del sistema de metro no haya necesitado de subsidios por parte del Gobierno Central. ▪ Aunque podría ser en otro contexto una desventaja, Metro S.A. maneja una cierta autonomía que le permite tomar decisiones estratégicas de alto nivel. Su dependencia de la Subsecretaría de Transportes no es absoluta.
	<p>DEBILIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ No hay una entidad pública de contexto local que administre el sistema de transporte público para el área de Santiago (el Subsecretario Interministerial de Transporte para la Región Metropolitana de Santiago depende directamente de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y telecomunicaciones). ▪ TranSantiago no es una entidad estatal sino un programa de transporte coordinado. Dado que no tiene autonomía administrativa ni financiera, no puede tomar decisiones ni actuar como entidad coordinadora de todos los modos de transporte en el área metropolitana, función que es ejercida por el Subsecretario Interministerial de Transporte para la Región Metropolitana de Santiago. ▪ No hay una coordinación interinstitucional en el proceso de planeamiento. SECTRA y Metro S.A. llevan a cabo paralelamente procesos de planeación, sin tener ningún tipo de coordinación. ▪ La participación del sector privado en la construcción, operación y financiación del sistema bajo modelos de colaboración público-privada no se ha producido hasta el momento.

ANEXO 4: SISTEMA DE METRO DE SANTIAGO DE CHILE

ASPECTOS INSTITUCIONALES

ASPECTOS DETERMINANTES	
	<p>Citar al menos tres aspectos del marco institucional que considera que influyeron de forma determinante en el modelo de metro de la ciudad:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Al igual que en otros sistemas de metro del mundo, los aportes monetarios que el Gobierno Central hace para la ejecución de las obras de infraestructura y de consecución del material rodante son claves para el desarrollo del sistema.▪ Metro S.A. como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación).▪ Durante el proceso de diseño a nivel preliminar y de ingeniería básica, el equipo técnico de Metro, S.A. acompaña constantemente el desarrollo de estas actividades aportando su conocimiento técnico, de forma que no delega totalmente estas actividades en el consultor.

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LA FUENTE DE INFORMACIÓN

Entidad / sociedad pública que facilita la información: **Relatorio Da Administraçao de Sao Paulo y Relatorio da Operacaoo Metro de Sao Paulo.**

Fecha: **abril 2009.**

COMPETENCIA	REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango legislativo ¿qué Administración/es regula el servicio público de transporte de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u>
<p>Nota: en este apartado se identificará la Administración, entidad o sociedad competente para las funciones que se indican en la columna de la derecha.</p>		<p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p>
<p>Quando se utilice el término “Administración”, éste se referirá a cualquier institución, administración, organismo, entidad de carácter público o sociedad de participación íntegramente pública.</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: <ul style="list-style-type: none"> - Congreso Nacional de Brasil. - Asamblea Legislativa del Estado de Sao Paulo. - Cámara Municipal del Municipio de Sao Paulo.
<p>Quando se utilice el término “privado”, éste se referirá a cualquier forma asociativa con personalidad jurídica que cuente con la participación del sector privado.</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango reglamentario ¿quién regula el transporte público de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: <ul style="list-style-type: none"> - Presidente de la República. - Gobernador del Estado de Sao Paulo. - Prefecto del Municipio de Sao Paulo. ▪ <u>¿Cuál es el ámbito de aplicación de las normas (legales y reglamentarias) que dictan las Administraciones citados en los dos apartados anteriores?</u> <p>(i.e. el territorio del municipio, para los reglamentos que dicte el Pleno/Concejo del Ayuntamiento/Alcaldía).</p>

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Todo el territorio, para la normativa dictado por el Congreso Nacional / Presidente de la República. - Territorio de las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo (Sao Paulo, Baixada Santista y Campina), para la normativa dictada por la Asamblea Legislativa / Gobernador del Estado de Sao Paulo. - Territorio del Municipio de Sao Paulo para la normativa dictada por la Cámara Municipal / Prefecto de este municipio.
	<p>GESTION DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte prestado a través del sistema de metro implantado?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: gestión del transporte público de metro del área metropolitana de Sao Paulo. ▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia para gestionar el servicio público de transporte por otros medios de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo).

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) - Función específica: gestión del transporte público en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. ▪ Denominación: Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de Sao Paulo (EMTU/SP). <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: - Íntegramente público <input type="checkbox"/> - Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> - Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Función específica: función delegada de gestión del transporte público de autobús ("onibus") en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. ▪ Denominación: Prefectura del Municipio de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación)
--	--	---

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Función específica: gestión del transporte público en el Municipio de Sao Paulo. ▪ Denominación: Sao Paulo Transporte S.A. (SPTrans). - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Prefectura del Municipio de Sao Paulo. - Función específica: función delegada de gestión del transporte público de autobús (“onibus”) en el municipio de Sao Paulo.
	<p>PLANIFICACIÓN DE LA RED</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es ha aprobado recientemente la planificación del desarrollo de la red de metro?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Estado de Sao Paulo. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - Función específica: aprobar el Plan de Expansión 2007-2010 para los modos de transporte de las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. Entre las actuaciones previstas en este plan consta la ampliación de metro, de 61,3 Km. actuales a 240 km. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de planificación del servicio público de transporte por otros</u>

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p><u>medios (BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Estado de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - Función específica: aprobar el Plan de Expansión 2007-2010 para los modos de transporte de las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.
	<p>CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeñó la función de ejecutar la infraestructura para el sistema de metro implantado?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). ▪ <u>La redacción de proyectos, la ejecución de las obras e instalaciones y la obtención de los suministros se realizó:</u> <ul style="list-style-type: none"> A través de medios propios de la Administración <input type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input checked="" type="checkbox"/> Entre ellos, son de concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Más del 50% <input type="checkbox"/>

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Menos del 50% <input checked="" type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: ▪ <u>La obtención de predios:</u> Es una función a cargo de la propia Administración competente para la ejecución de la infraestructura <input checked="" type="checkbox"/> La realizó otra Administración <input type="checkbox"/>Cuál: (denominación) ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de ejecución de infraestructuras para otros medios de transporte público (BRT)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Companhia Paulista de Trenes Metropolitanos- CPTM. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Qué tipo de infraestructura: ferroviaria en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. ▪ Denominación: EMTU/SP. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/>
--	--	---

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Qué tipo de infraestructura: corredores para autobús en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.
	<p>PROPIEDAD DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>La Administración competente para ejecutar la infraestructura del sistema de metro ¿conservó la propiedad de la misma una vez ejecutada?</u> <p>Sí <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>NO <input type="checkbox"/> Quién devino propietario: (denominación) En virtud de qué título:</p> ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia de la infraestructura?</u> <p>Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento) <input checked="" type="checkbox"/> El propietario es también el operador.</p> <p>La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input type="checkbox"/></p> ▪ <u>¿Qué Administración es propietaria de otras infraestructuras de transporte público (BRT)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: CPTM. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Qué tipo de infraestructura: ferroviaria en las tres

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: EMTU/SP. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Qué tipo de infraestructura: corredores para autobús en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.
	<p>PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña las funciones de programar el servicio público en la red de metro existente (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de programar el servicio público de transporte (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.) por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p>

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: CPTM. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Función específica: programar el servicio de tren en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. ▪ Denominación: EMTU/SP. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). - Función específica: programar el servicio de autobús en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo.
	<p>FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE USUARIO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios del sistema metro?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Gobierno del Estado de Sao Paulo. ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/>

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p style="text-align: right;">Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Gobierno del Estado de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: fijar las tarifas en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. ▪ Denominación: Prefectura del Municipio de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: fijar las tarifas en el municipio.
	<p>OPERACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Si la mayor parte del sistema de metro lo opera una Administración, indicar:</u> ▪ Denominación: Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô.

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input checked="" type="checkbox"/> ▪ En su caso, Administración de la que depende: (denominación) Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo). ▪ Esta función la realiza: <ul style="list-style-type: none"> A través de medios propios de la Administración <input checked="" type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: ▪ Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): <ul style="list-style-type: none"> Las siguientes líneas de metro pesado: <ul style="list-style-type: none"> - Línea 1 Azul. - Línea 2 Verde. - Línea 3 Vermella. - Línea 5 Lilás. ▪ <u>Si la mayor parte de la red la opera un privado: N/A</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: ▪ En virtud de qué título/contrato: ▪ Quién le otorgó el título/contrato: ▪ Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): ▪ <u>Identificar los restantes operadores públicos y/o privados del sistema metro: concesionario privado del Estado de Sao Paulo para la Línea 4.</u> ▪ <u>Identificar los operadores públicos y/o privados que</u>
--	--	--

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p><u>intervienen en la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Concesionarios privados de EMTU/SP para el transporte público de autobús en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. - CPTM para el transporte público de tren en las tres áreas metropolitanas del Estado de Sao Paulo. - Concesionarios privados de SPTrans para el transporte público de autobús en el municipio de Sao Paulo.
	<p>CONTROL, INSPECCIÓN SANCIÓN Y</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio en la red de metro y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Gobierno del Estado de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ Denominación: Prefectura del Municipio de Sao Paulo <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.) y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Gobierno del Estado de Sao Paulo.

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ Denominación: Prefectura del Municipio de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/>
	<p>FINANCIACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación del sistema metro?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Gobierno del Estado de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ Denominación: Prefectura del Municipio de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la</u>

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p><u>operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Gobierno del Estado de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> ▪ Denominación: Prefectura del Municipio de Sao Paulo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/>
<p>VALORACIÓN GENERAL DEL SISTEMA INSTITUCIONAL EMPLEADO PARA EJECUTAR Y OPERAR EL SISTEMA METRO DE LA CIUDAD</p>	<p>FORTALEZAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô como empresa que lleva a cabo la gestión integral de este sistema (construcción, mantenimiento y operación). ▪ Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô depende de la Secretaría de Transportes Metropolitanos (Estado de Sao Paulo) que es la misma Administración de la que dependen la operadora de las líneas de tren en las tres áreas metropolitanas –CPTM- y la gestora del servicio de autobús en las mismas áreas –EMTU/SP-. ▪ El modelo concesional de la línea 4 ha permitido la apertura de esta actividad al sector privado y su financiación parcial por éste.
	<p>DEBILIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ No existe una autoridad única de transporte en la que participen todas las Administraciones competentes para la planificación y gestión del transporte público en las áreas metropolitanas y en el municipio de Sao Paulo, lo cual es

ANEXO 5: SISTEMA DE METRO DE SAO PAULO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>especialmente importante dado que existen múltiples modos de transporte (i.e. metro, tren, autobuses interurbanos y urbanos). Esta debilidad se ve mitigada por el elevado grado de integración que existe en la actualidad (i.e. tarifa y estaciones integradas).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La participación del sector privado en la construcción, operación y financiación del sistema bajo modelos de colaboración público-privada ha sido muy residual hasta el momento.
	<p>ASPECTOS DETERMINANTES</p>	<p>Citar al menos tres aspectos del marco institucional que considera que influyeron de forma determinante en el modelo de metro de la ciudad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Companhia do Metropolitano de Sao Paulo- Metrô como entidad que gestiona integralmente el sistema de metro. ▪ Esfuerzo inversor por parte de la Administración competente para la ejecución de este sistema de metro (Estado de Sao Paulo). ▪ Esfuerzo de las Administraciones competentes para la planificación y gestión del transporte público en las áreas metropolitanas y en el municipio de Sao Paulo, por lograr un transporte público integrado en todos sus modos.

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LA FUENTE DE INFORMACIÓN

Fuente: **elaboración propia a partir de información pública de STC Metro**

Fecha: **junio 2009**

<p>COMPETENCIA</p> <p>Nota: en este apartado se identificará la Administración, entidad o sociedad competente para las funciones que se indican en la columna de la derecha.</p> <p>Cuando se utilice el término “Administración”, éste se referirá a cualquier institución, administración, organismo, entidad de carácter público o sociedad de participación íntegramente pública.</p> <p>Cuando se utilice el término “privado”, éste se referirá a cualquier forma asociativa con personalidad jurídica que cuente con la participación del sector privado.</p>	<p>REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango legislativo ¿qué Administración/es regula el servicio público de transporte de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Asamblea Legislativa del Distrito Federal. <p>El artículo 122.c) de la Constitución Política de los Estados Mexicanos establece que la Asamblea Legislativa del Distrito Federal tiene la facultad para regular la prestación y concesión de los servicios públicos y los servicios de transporte urbano.</p> ▪ <u>Con rango reglamentario ¿quién regula el transporte público de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI). <p>En su caso, Administración de la que depende: Gobierno del Distrito Federal.</p>
	<p>GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte prestado a través del sistema de metro implantado?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: SETRAVI.

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal. - Función específica: regular, programar, orientar, organizar, controlar y aprobar la prestación de los servicios público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal. <p>▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte por otros medios de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: SETRAVI. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal. <p>Función específica: regular, programar, orientar, organizar, controlar y aprobar la prestación de los servicios público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal.</p>
	<p>PLANIFICACIÓN DE LA RED</p>	<p>▪ <u>¿Qué Administración/es intervino en la planificación del desarrollo de la red de metro?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente</p>

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: SETRAVI. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal. - Función específica: impulsar el Programa Integral de Transporte y Vialidad y el Plan Maestro de Metro (1996). ▪ Denominación: Gerencia de Planeación del Sistema Transporte Colectivo. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: es una gerencia del Sistema de Transporte Colectivo (STC), organismo público descentralizado que es el encargado de prestar el servicio de metro y que depende de SETRAVI. - Función específica: participar en la elaboración del Programa Integral de Transporte y Vialidad. ▪ <u>¿Qué Administración aprobó esta planificación?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Jefe del Gobierno del Distrito Federal. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/>
--	--	--

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación)</p> <p>▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de planificación del servicio público de transporte por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <p>- Denominación: SETRAVI.</p> <p>- Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal.</p> <p>Función específica: impulsar el Programa Integral de Transporte y Vialidad.</p>
	<p>CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<p>▪ <u>¿Qué Administración desempeñó la función de ejecutar la infraestructura para el sistema de metro implantado?</u></p> <p>- Denominación: Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.</p> <p>- Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende: Gobierno</p>

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

del Distrito Federal.

- La redacción de proyectos, la ejecución de las obras e instalaciones y la obtención de los suministros se realizó:

A través de medios propios de la Administración

Mediante contratos con privados Entre ellos, son de concesión:

- Más del 50%
- Menos del 50%
- Mixto Explicar:

- La obtención de predios:

Es una función a cargo de la propia Administración competente para la ejecución de la infraestructura

La realizó otra Administración Cuál: **Jefatura del Gobierno del Distrito Federal mediante Decreto.**

- ¿Qué Administración desempeña la función de ejecución de infraestructuras para otros medios de transporte público (BRT)?

- Denominación: **Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.**
- Régimen jurídico:
 - Íntegramente público
 - Mayoritariamente público
 - Mayoritariamente privado
- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: **Gobierno del Distrito Federal.**
- Qué tipo de infraestructura:

Durante el 2008 se ha ampliado la Línea 1 y se ha construido la Línea 2 del Metrobús incluido el nuevo

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>PROPIEDAD DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<p>Centro de Transferencia Modal (CETRAM).</p> <p>Igualmente se ha construido la nueva estación Xochimilco del Tren Ligero del Servicio de Transportes Eléctricos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>La Administración competente para ejecutar la infraestructura del sistema de metro ¿conservó la propiedad de la misma una vez ejecutada?</u> <p>Sí <input type="checkbox"/></p> <p>NO <input checked="" type="checkbox"/> Quién devino propietario: (denominación) En virtud de qué título: la infraestructura pasa a formar parte del patrimonio propio del STC en virtud del Decreto de creación de este organismo público descentralizado.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia de la infraestructura?</u> <p>Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento) <input type="checkbox"/></p> <p>La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input checked="" type="checkbox"/></p>
	<p>PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña las funciones de programar el servicio público en la red de metro existente (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.)?</u> <p>Denominación: STC.</p> <p>- Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: SETRAVI.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de programar el servicio público de transporte (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.) por otros medios</u>

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p><u>(BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Sistema de Transporte Eléctrico del Distrito Federal (organismo público descentralizado). <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: SETRAVI. - Función específica: programación del servicio en trolebús y metro ligero. ▪ Denominación: Red Transporte Pasajeros del Distrito Federal (organismo público descentralizado). <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: SETRAVI. - Función específica: programación del servicio de transporte de autobuses interurbanos. ▪ Denominación: organismo público descentralizado Metrobús. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/>
--	--	---

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: SETRAVI.</p> <p>Función específica: programación del servicio en carriles reservados (BRT).</p> <p>▪ Denominación: SETRAVI.</p> <p>- Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal.</p> <p>- Función específica: programación del servicio de transporte de autobuses urbanos.</p>
	<p>FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE USUARIO</p>	<p>▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios del sistema metro?</u></p> <p>- Denominación: las fija el Jefe de Gobierno del Distrito Federal a propuesta de SETRAVI, en virtud de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.</p> <p>- Régimen jurídico:</p> <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <p>- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación)</p> <p>▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios de otros sistemas</u></p>

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p><u>de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: las fija el Jefe de Gobierno del Distrito Federal a propuesta de SETRAVI, en virtud de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. - Régimen jurídico: Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación)
	<p>OPERACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Si la mayor parte del sistema de metro lo opera una Administración, indicar:</u> - Denominación: STC. - Régimen jurídico: Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: SETRAVI. - Esta función la realiza: A través de medios propios de la Administración <input type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: - Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): metro pesado (“tren rápido con recorrido subterráneo”).

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Identificar los restantes operadores públicos y/o privados del sistema metro:</u> ▪ <u>Identificar los operadores públicos y/o privados que intervienen en la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Trolebuses y tren ligero:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Operador: Sistema de Transporte Eléctrico del Distrito Federal (organismo público descentralizado adscrito a SETRAVI). - Red de trolebuses: 17 líneas. - Línea tren ligero: 13 km. de doble vía. ▪ <u>Autobuses: interurbanos (D.F.):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Operador: Red Transporte Pasajeros del Distrito Federal. - Rutas de autobús operadas por la RTP: 100. ▪ <u>Autobuses urbanos</u> <ul style="list-style-type: none"> - Operadores: 9 empresas concesionarias. - Líneas: cubren 97 rutas. ▪ <u>BRT- “Metrobús”:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Operadores: 7 operadores contratados por Metrobús (organismo público descentralizado adscrito a SETRAVI). - Carriles reservados: 2 corredores. ▪ <u>Tren Suburbano (“cercanías”):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Sistema 1: concesión para la construcción y
--	--	---

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>operación por 30 años a CAF. Licitó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Federal Ejecutivo).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sistema 2: se prevé que este operativo en 2011. - Sistema 3: en licitación, aún no se ha adjudicado.
	<p>CONTROL, INSPECCIÓN Y SANCIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio en la red de metro y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: SETRAVI. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.) y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: SETRAVI. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Gobierno del Distrito Federal. - Función específica:

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>FINANCIACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación del sistema metro?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Gobierno del Distrito Federal. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ejecuta las infraestructuras del metro y las pone a disposición de STC. ▪ Subvenciona la adquisición de material móvil por STC. ▪ Paga un subsidio para la operación y mantenimiento del sistema. - Denominación: Banco de Obras y Servicios. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Secretaría de Hacienda. - Función específica: colabora en la financiación del
--	--	--

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p style="text-align: center;">Gobierno del D.F., facilitando parte de la misma.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Gobierno del Distrito Federal. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ejecuta las infraestructuras y las pone a disposición de Metrobús. ▪ Subvenciona la adquisición de material móvil. ▪ Paga un subsidio para la operación y mantenimiento del sistema. - Denominación: Banco de Obras y Servicios. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: Secretaría de Hacienda. - Función específica: colabora en la financiación del
--	--	--

ANEXO 6: SISTEMA DE METRO DE CIUDAD DE MÉXICO

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		Gobierno del D.F., facilitando parte de la misma.
VALORACIÓN GENERAL DEL SISTEMA INSTITUCIONAL EMPLEADO PARA EJECUTAR Y OPERAR EL SISTEMA METRO DE LA CIUDAD	FORTALEZAS	<p>(al menos citar tres)</p> <p>Verdaderamente ha resuelto el problema de transporte por donde discurre su trazado, lo que pone de manifiesto un buen modelo institucional a efectos de la programación y de la operación del sistema de metro.</p>
	DEBILIDADES	<p>(al menos citar tres)</p> <ul style="list-style-type: none"> - No se ha completado la red inicialmente proyectada, lo que pone de manifiesto la debilidad del modelo institucional en la planificación, impulso y ejecución de las obras. - Cierta competencia “desleal” que ejercen otras líneas de transportes concesionadas del mismo Gobierno del Distrito Federal, lo que pone de manifiesto cierta descoordinación en la programación de todos los modos de transporte.
	ASPECTOS DETERMINANTES	<p>Citar al menos tres aspectos del marco institucional que considera que influyeron de forma determinante en el modelo de metro de la ciudad:</p> <p>Para mitigar la contaminación ambiental, los embotellamientos automotrices en las calles y otros grandes problemas generados por este tema, es necesario actualizar el Plan Maestro del Metro aprobado en 1996.</p>

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

IDENTIFICACIÓN DE LA FUENTE DE INFORMACIÓN

Entidad / sociedad pública que facilita la información: **RATP / STIF.**

Persona/s que proporciona la información (nombre y cargo): **Thierry Lansier (RATP) y Pascal Chretien (RATP).**

Fecha: **julio 2009.**

<p>COMPETENCIA</p> <p>Nota: en este apartado se identificará la Administración, entidad o sociedad competente para las funciones que se indican en la columna de la derecha.</p> <p>Cuando se utilice el término “Administración”, éste se referirá a cualquier institución, administración, organismo, entidad de carácter público o sociedad de participación íntegramente pública.</p> <p>Cuando se utilice el término “privado”, éste se referirá a cualquier forma asociativa con personalidad jurídica que cuente con la participación del sector privado.</p>	<p>REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango legislativo ¿qué Administración/es regula el servicio público de transporte de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <p>Denominación: Parlamento (Nación).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con rango reglamentario ¿quién regula el transporte público de viajeros a través de un sistema metro (construcción de la infraestructura, prestación del servicio, régimen tarifario, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Consejo de Ministros (Nación). - Denominación: Consejo Regional. <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Cuál es el ámbito de aplicación de las normas (legales y reglamentarias) que dictan las Administraciones citados en los dos apartados anteriores?</u> <p>(i.e. el territorio del municipio, para los reglamentos que dicte el Pleno/Concejo del Ayuntamiento/Alcaldía).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nacional para los reglamentos que apruebe el Consejo de Ministros. ▪ Regional para los reglamentos que apruebe el Consejo Regional.
	<p>GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte prestado a través del sistema de metro</u>

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p><u>implantado?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. Participan en ella a través de sus representantes: <ul style="list-style-type: none"> - 15 representantes de la Región de Île de France. - 5 representantes del Consejo del Municipio de París. - 7 representantes de los otros Consejos Generales Departamentales de Ile de France (1 por departamento). - 1 representante de la Cámara Regional de Comercio. - 1 representante de los presidentes de los establecimientos públicos de cooperación intercomunal. - Función específica: planificar, organizar y definir las modalidades técnicas de ejecución y las condiciones generales de explotación, financiar la operación y mantenimiento de la red y controlar la prestación del servicio. Asimismo es, el responsable de la política tarifaria. - <u>¿A qué Administración/es le atribuye la normativa la competencia originaria para gestionar el servicio público de transporte por otros medios de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u>
--	--	--

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: planificar, organizar y definir las modalidades técnicas de ejecución y las condiciones generales de explotación, financiar la operación y el mantenimiento de los activos y controlar la prestación de todos los servicios de transporte en la región. Asimismo, coordina los distintos modos de transporte y, en particular, es el responsable de la política tarifaria.
	<p>PLANIFICACIÓN DE LA RED</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es intervino en la planificación del desarrollo de la red de metro?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France.

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Función específica: elaboración del Plan de Desplazamientos Urbanos (PDU), que es el instrumento de desarrollo del Esquema Director de la Región. En el PDU se prevé la organización de las infraestructuras, su gestión y explotación, así como el servicio al usuario. ▪ <u>¿Qué Administración aprobó esta planificación?</u> ▪ Denominación: el Consejo Regional. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: aprueba el Plan de Desplazamientos Urbanos (PDU) y el Esquema Director de la Región Île-de-France (preparado por el mismo Consejo). Este último define los principales objetivos relativos a la localización de grandes equipamientos, infraestructuras y servicios de interés general en la Región. ▪ Denominación: el Estado y la Región. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: ambas Entidades –Estado y Región– firman el Plan Estado Región que contribuye a la puesta en marcha de las orientaciones contempladas en el
--	--	---

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p style="text-align: center;">Esquema Regional.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de planificación del servicio público de transporte por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: el Consejo Regional. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: aprueba el Esquema Director de la Región Île-de-France que define los principales objetivos relativos a la localización de grandes equipamientos, infraestructuras y servicios de interés general en la Región. ▪ Denominación: el Estado y la Región. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: ambas administraciones firman el Plan Estado Región que contribuye a la puesta en
--	--	--

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<p>marcha de las orientaciones contempladas en el Esquema Regional.</p> <p>▪ <u>¿Qué Administración desempeñó la función de ejecutar la infraestructura para el sistema de metro implantado?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter industrial y comercial. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: está participada íntegramente por el Estado. <p>Dentro de la RATP existen dos departamentos diferenciados, uno encargado del metro y otro del autobús y del tranvía.</p> <p>La RATP realiza parte de su actividad a través de diferentes sociedades entre las que destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Systra: se dedica a la gestión de proyectos, planificación de transporte, ingeniería civil e ingeniería de sistemas y equipamientos de transporte. Está participada por RATP y SNCF. - Telcité: ha instalado líneas de fibra óptica en las infraestructuras de RATP que arrienda a los operadores de telecomunicaciones. Está participada íntegramente por RATP. - Naxos: comercializa servicios de comunicación móvil (i.e. telefonía, Internet, televisión dentro de las estaciones y estaciones subterráneas). Está íntegramente participada por Telcité. - Promometro: asume la gestión de los espacios comerciales. Está íntegramente participada por RATP. - Xelis: realiza labores de ingeniería. Está
--	--	--

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>íntegramente participada por RATP.</p> <ul style="list-style-type: none"> - RATP developpement: crea o rehabilita los modos de transporte a nivel internacional. Está participada por RATP y por TRANSDEV. <p>▪ <u>La redacción de proyectos, la ejecución de las obras e instalaciones y la obtención de los suministros se realizó:</u></p> <p>A través de medios propios de la Administración <input type="checkbox"/></p> <p>Mediante contratos con privados <input checked="" type="checkbox"/> Entre ellos, son de concesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Más del 50% <input type="checkbox"/> - Menos del 50% <input type="checkbox"/> <p>Mixto <input checked="" type="checkbox"/> Explicar: ejecuta las obras a través de contratistas privados.</p> <p>En determinadas ampliaciones de la red (i.e. Línea 14) ha acudido a XELIS (filial participada íntegramente por RATP) para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La realización de los estudios previos a la construcción (i.e. diagnóstico, estudio del proyecto básico, estudio del proyecto de ejecución y estudio de ejecución). - Asistencia para la adjudicación de los contratos de obra. - Asistencia a las empresas constructoras. - Participación en las operaciones previas a la recepción de las obras. <p>▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de ejecución de infraestructuras para otros medios de transporte público (BRT)?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: RATP. - Régimen jurídico: <p>Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de</p>
--	--	---

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>carácter industrial y comercial.</p> <p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> - En su caso, Administración de la que depende: está participada íntegramente por el Estado. - Qué tipo de infraestructuras: construcción y acondicionamiento de las líneas nuevas del tren de cercanías (RER) de su competencia (línea A) y, conjuntamente con SNCF, la línea B) del RER. <p>Asimismo, ejecuta las ampliaciones del tranvía. La RATP y el Ayuntamiento de Paris llevaron a cabo conjuntamente una campaña de comunicación de las obras durante todo el periodo de su ejecución. Asimismo, el Ayuntamiento de París indemnizó a los comerciantes que demostraron perjuicios por la realización de las obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF). - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter industrial y comercial. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) el Estado. - Qué tipo de infraestructura: construcción y acondicionamiento de las líneas nuevas del RER de su competencia (C, D y E) y ,conjuntamente con RATP, la línea B.
	<p>PROPIEDAD DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>La Administración competente para ejecutar la infraestructura del sistema de metro ¿conservó la propiedad de la misma una vez ejecutada?</u>

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>SI <input type="checkbox"/></p> <p>NO <input checked="" type="checkbox"/> Tradicionalmente ha sido RATP la propietaria pero en las últimas ampliaciones, la propiedad es de STIF.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia de la infraestructura?</u> <p>Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento) <input type="checkbox"/></p> <p>La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input checked="" type="checkbox"/></p> ▪ <u>¿Qué Administración es propietaria de otras infraestructuras de transporte público (BRT)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: STIF. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Qué tipo de infraestructura: últimas ampliaciones de RER y tranvía. ▪ Denominación: RATP <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que
--	--	--

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>participan en ella: (denominación) está participada íntegramente por el Estado.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qué tipo de infraestructura: tradicionalmente RER y tranvía (las nuevas ampliaciones serán propiedad de STIF).
	<p>PROPIEDAD DEL MATERIAL MÓVIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Quién es el propietario del material móvil con el que se opera el sistema?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: tradicionalmente RATP, pero a partir de julio de 2009 se prevé que se reparta entre STIF y RATP la compra del material móvil. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter industrial y comercial. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende: está íntegramente participada por el Estado. ▪ <u>La entidad que ostenta la propiedad del material móvil, ¿es la operadora del servicio?</u> <ul style="list-style-type: none"> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> en tal caso, ¿Qué relación tienen propietario y operador? (contrato de alquiler, leasing, etc.) ▪ <u>¿Cómo ejecuta el propietario las labores de mantenimiento, conservación y vigilancia del material móvil?</u> <ul style="list-style-type: none"> Las realiza el propietario, con medios propios o a través de contratos con privados (i.e. de servicios de mantenimiento) <input type="checkbox"/> La mayor parte de estas funciones las realiza el operador de la infraestructura <input checked="" type="checkbox"/> Como excepción cabe citar la limpieza del material móvil, que contrata con terceros.
	<p>PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña las funciones de programar el servicio público en la red de metro existente</u>

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

	<p>PÚBLICO</p>	<p><u>(fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.)?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Denominación: STIF. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: fijar los objetivos de servicio que debe cumplir RATP. ▪ Denominación: RATP. <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter industrial y comercial. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) participada íntegramente por el Estado. - Función específica: fijar la programación específica (i.e. frecuencias) para cumplir los objetivos fijados por STIF. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de programar el servicio público de transporte (fijación de calendario, horarios, frecuencias, etc.) por otros medios (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p>
--	-----------------------	---

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: fija los objetivos de servicio con arreglo a los cuales los operadores hagan la programación específica.
	<p>FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE LAS DE USUARIO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios del sistema metro?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. ▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña las funciones de fijar las tarifas que deben abonar los usuarios de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF.

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: establece la política de tarifas y fija la tarifa para todos los modos de transporte de la Región.
	<p>OPERACIÓN DEL SISTEMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Si la mayor parte del sistema de metro lo opera una Administración, indicar:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: RATP. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter industrial y comercial. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) está participada íntegramente por el Estado. - Esta función la realiza: <ul style="list-style-type: none"> A través de medios propios de la Administración <input checked="" type="checkbox"/> Mediante contratos con privados <input type="checkbox"/> Mixto <input type="checkbox"/> Explicar: - Qué tipo de sistema opera (metro pesado, ligero, etc.): Metro pesado, tranvía (“metro ligero”) y ferrocarril

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>(“RER”).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Identificar los operadores públicos y/o privados que intervienen en la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Red de trenes de cercanías (RER): <ul style="list-style-type: none"> - SNCF opera las líneas C, D y E en exclusiva y la línea B conjuntamente con la RATP. - RATP opera la línea A en exclusiva y la línea B conjuntamente con SNCF. ▪ Autobuses: <ul style="list-style-type: none"> - Operadores de la asociación OPTILE: autobuses de las líneas urbanas e interurbanas (periferia y extrarradio). - RATP: opera líneas urbanas de autobuses, incluidas las líneas nocturnas “NOCTILIEN”. - SNCF: opera 6 líneas de los autobuses “NOCTILIEN”. ▪ Tranvía (“TRAM”): <ul style="list-style-type: none"> - RATP opera las 3 líneas de tranvía. ▪ “ORLYVAL”: línea férrea al aeropuerto de Orly. <ul style="list-style-type: none"> - RATP.
	<p>CONTROL, INSPECCIÓN Y SANCIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>¿Qué Administración desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio en la red de metro y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF. - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/>

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: STIF penaliza contractualmente a RATP en caso de que el nivel de servicio sea inferior al acordado. <p>▪ <u>¿Qué Administración/es desempeña la función de controlar e inspeccionar la prestación del servicio de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.) y, en su caso, sancionar los incumplimientos?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Denominación: STIF - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: STIF penaliza contractualmente a los operadores en caso de que el nivel de servicio sea inferior al acordado.
	<p>FINANCIACIÓN DEL SISTEMA</p>	<p>▪ <u>¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación del sistema metro?</u></p> <p>(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)</p> <p>1. <u>Denominación:</u> Estado.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/>

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>Mayoritariamente público <input type="checkbox"/></p> <p>Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/></p> <ul style="list-style-type: none"> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: financiación parcial de las ampliaciones de la red (i.e. para la ampliación de la línea 4 financió un 24%). <p>2. Denominación: Región de Île de France.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: financiación parcial de infraestructura y operación (i.e. para la ampliación de la línea 4 financió un 42%). <p>3. Denominación: Departamentos (i.e. Consejo General del Departamento de Hauts-de-Seine en la línea 4).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: en el ejemplo dado, el Departamento financió a ampliación de la línea 4 en un 14%. <p>4. Denominación: en su caso otros municipios por los que</p>
--	--	--

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<p>discurra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: financiación parcial (i.e. para la ampliación de la Línea 4 financiaron un 3%). <p>5. Denominación: STIF.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: compensar a RATP por: <ul style="list-style-type: none"> - Los costes de explotación. - Los costes de conservación, mejora e inversiones en los activos. <p>Por su parte STIF recibe financiación de la Región de Île de France y los Departamentos (17%), de determinadas empresas a través de impuestos específicos de transporte (40%) y de los propios usuarios (40%).</p> <p>6. Otros: RATP recibe ingresos por otras actividades entre las que cabe destacar los locales comerciales en estaciones, la publicidad y el alquiler de líneas de fibra óptica a operadores</p>
--	--	---

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

de telecomunicaciones.

- ¿Qué Administración/es interviene en la financiación de la infraestructura y, en su caso, en la subvención de la operación de otros sistemas de transporte público (BRT, bus, etc.)?

(debe detallarse para todas las entidades que se citen la siguiente información)

1. Denominación: Estado.

- Régimen jurídico:

Íntegramente público

Mayoritariamente público

Mayoritariamente privado

- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación)

- Función específica: **financiación parcial de la infraestructura (i.e. ha financiado 50,76 millones de euros en la ampliación de la línea 3 de tranvía).**

2. Denominación: Región Íle de France.

- Régimen jurídico:

Íntegramente público

Mayoritariamente público

Mayoritariamente privado

- En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación)

- Función específica: **financiación parcial de infraestructuras y operación (i.e. ha financiado 81,32 millones de euros en la ampliación de la línea 3 de tranvía).**

3. Denominación: STIF.

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		<ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Establecimiento público de carácter administrativo. Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) depende de la Región de Île de France. - Función específica: compensar a RATP por: <ul style="list-style-type: none"> - Los costes de explotación. - Los costes de conservación y mejora e inversiones en los activos. <p>Por su parte STIF recibe financiación de la Región de Île de France y los Departamentos (17%), de determinadas empresas a través de impuestos específicos de transporte (40%) y los propios usuarios (40%).</p> <p>4. Denominación: Ayuntamiento de París.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Régimen jurídico: <ul style="list-style-type: none"> Íntegramente público <input checked="" type="checkbox"/> Mayoritariamente público <input type="checkbox"/> Mayoritariamente privado <input type="checkbox"/> - En su caso, Administración de la que depende/que participan en ella: (denominación) - Función específica: financiación parcial de la infraestructura (i.e. ha financiado 49,30 millones de euros en la ampliación de la línea 3 de tranvía). <p>5. Otros: actividades comerciales en estaciones, publicidad, etc. En el caso de la ampliación de la línea 3 del tranvía, el concesionario de gas/electricidad ha tenido que asumir el coste del traslado de redes (80 millones de euros) por exigirlo la normativa (no ocurre así en el caso del metro dado</p>
--	--	--

ANEXO 7: SISTEMA DE METRO DE PARÍS

ASPECTOS INSTITUCIONALES

		que es RATP quien debe asumir este coste).
VALORACIÓN GENERAL DEL SISTEMA INSTITUCIONAL EMPLEADO PARA EJECUTAR Y OPERAR EL SISTEMA METRO DE LA CIUDAD	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El hecho de que una única sociedad (RATP) opere metro, autobús, tranvía y una parte de la red de cercanías (RER), facilita la programación conjunta del sistema de transportes, lo que supone una ventaja frente a modelos en los que la operación de los distintos modos de transporte se realiza a través de distintas sociedades que son asimismo públicas y dependientes de una misma Administración. ▪ RATP ha diversificado su actividad a través de la creación de un grupo empresarial que le permite maximizar las sinergias de las actividades que realiza. ▪ STIF, como entidad con personalidad jurídica que gestiona todos los modos de transporte en la Región y en la que participan ésta, el Municipio y los Departamentos de la Región, permite optimizar la coordinación de todos los agentes implicados en la ordenación del transporte público y en su financiación.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La concentración de la prestación del servicio público de transporte a través de diversos modos (metro, tranvía, tren de cercanías y autobús) en una única sociedad pública desincentiva la competencia y no permite aprovechar la experiencia del sector privado. ▪ No se han utilizado modelos de colaboración público-privada en la construcción, operación y financiación del sistema hasta el momento, lo que supone un gran esfuerzo inversor por parte del sector público (mitigado a través del cobro de impuestos especiales para el transporte).
	ASPECTOS DETERMINANTES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cabe destacar la evolución de STIF desde un organismo vinculado al Estado cuando se creó en 1948, a un organismo regional con participación estatal en su Consejo que ha terminado en la salida del Estado de este Consejo debido al contexto de descentralización respecto de las competencias estatales y como consecuencia de la Ley n° 2004-809, de 13 de agosto de 2004, relativa a las libertades y responsabilidades locales. <p>De esta manera, en la actualidad es la Región de Île de France quien a tener la participación mayoritaria en este organismo en el que también se integran los Departamentos de la Región y el Municipio de París a través de miembros del Consejo de Administración que los representan.</p>



PRODUCTO N° 7

ESTUDIO DEL ESQUEMA ORGANIZACIONAL ACTUAL DEL
DISTRITO Y DE SU CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA
GESTIONAR EL PROYECTO DURANTE LAS ETAPAS DE
CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

MB-GCMB-ME-0007
Rev. Pág. 216 de 216
