

ALCALDE



PASAJE CERO

- 1 **Problemática socioeconómica**
- 2 **Propuesta**
- 3 **Impactos sociales y económicos**
- 4 **Viabilidad legal**
- 5 **Viabilidad financiera**
- 6 **“Pasaje Cero” en el mundo.**

# PROBLEMÁTICA SOCIOECONÓMICA

# Problemática socioeconómica en Bogotá

**800.000 personas** tienen un ingreso inferior diario de **\$6.000 pesos**.

**3 millones de personas** ganan menos de **\$16.000 al día**.

**4,8 millones de habitantes** en **pobreza o vulnerabilidad económica**.

**32% de la población bogotana** comen menos de **3 comida al día** (2,53 millones).

**78,5% de los hogares urbanos** no cubren los gastos **mínimos para vivir**.

# Problemática socioeconómica en Bogotá

Los estratos 1,2 y 3 gastan hasta el 25% de su ingreso en transporte público.

En Latinoamérica el promedio es del 6%.

820 mil viajes en transporte público son realizados por habitantes con ingreso menor al salario mínimo.

Los jóvenes entre 18 y 28 años tienen como primera forma de viajar el SITP y la segunda recorridos a pie de más de 15 minutos.

La principal forma de moverse en la ciudad son los viajes a pie de más de 15 minutos.

Las mujeres son las principales usuarias del transporte público.

2,2 millones de viajes diarios tienen por objeto ir a estudiar.

El **transporte público**  
es un **derecho** que  
permite acceder a  
otros derechos.

ALCALDE



# PROPUESTA

# PASAJE CERO

Propuesta por una **movilidad digna, accesible,**  
**con equidad y calidad.**

## **Enfocada**

Beneficiará prioritariamente a  
la población con mayores  
dificultades socioeconómicas.

## **Gradual**

Con acciones en el corto,  
mediano y largo plazo.

## **Cofinanciada**

Se financiará con un  
esfuerzo del gobierno  
nacional y el distrital.



# Financiación e implementación

## Implementación gradual de Pasaje Cero

	2024	2025	2026	2027
<b>Aporte del Gobierno nacional</b>	0 COP	2,5B COP	2,9B COP	3B COP
<b>Valor del pasaje</b>	\$2950/\$2750 Congelación de tarifa. Estudios, planeación y gestión política	\$2000 Primera reducción de 1/3	\$1000 Segunda reducción de 2/3	Pasaje Cero al 100% Última reducción de 3/3

# IMPACTOS DEL PASAJE CERO

La clase media podrá ahorrar para: vivienda y educación.

Para los jóvenes surgirá la oportunidad de transporte y de ahorrar

Para los usuarios beneficiarios que habiten estrato 1, 2 y 3 podrán gastar más en alimentación, calzado, recreación, servicios públicos, etc.

Al ampliar el gasto de los hogares la medida impactará positivamente el crecimiento económico de la ciudad y el país.

Las empresas (90% micros) venderán más creciendo el recaudo del ICA.

El ahorro para una persona que viaje dos veces al día durante 6 días de la semana será de \$141.600.

# IMPACTOS DEL PASAJE CERO

# VIABILIDAD FINANCIERA

# VIABILIDAD FINANCIERA

La financiación estatal del transporte público en Colombia debe crecer.

**Bogotá es el motor económico de país.**

En todos los países del mundo cada vez es más relevante la **participación del gobierno nacional** en la financiación de los sistemas de transporte público de las ciudades.

En 2023 los costos del SITP están distribuidos de la siguiente manera:

46% provienen de las **tarifas**

54% provienen de **aportes estatales del Distrito y gobierno nacional**

# COSTOS DEL SISTEMA



Total costos del Sistema



Ingresos por pasajes



FET

# NECESIDAD RECURSOS

¿Cómo financiar los 2,5 billones que hoy ingresan por pasajes?

Mayores aportes del gobierno nacional con cargo al PGN

Explotación comercial de Transmilenio SA

Ahorros por operación pública (La Rolita)

Contribución de la población con capacidad de pago del pasaje

Nuevas fuentes centradas en captura de valor del suelo

# Necesidad Recursos

Otros elementos que ahorrarían costos en el mediano y largo plazo.



**Modificar el esquema de remuneración** eliminando contratos de provisión y asumiendo endeudamiento directamente de parte de Transmilenio SA, ahorro de entre el 10-20% del pago.



**Transición energética, eficiencia operativa** y ahorro en el mediano y largo plazo



**Ahorros crecientes** por incrementos de la presencia del operador público en el servicio, que además permitirá conocer mejor la canasta de costos de los operadores privados.



ALCALDE



# VIABILIDAD LEGAL

# VIABILIDAD LEGAL

Con cargo al **Presupuesto General de la Nación** se puede financiar todos los gastos asociados al sistema de transporte público

## BASE JURÍDICA

Artículo 22 del Decreto Distrital 309 de 2009 faculta a la Alcaldía Mayor a fijar el valor del pasaje SITP.

Con el ajuste de ley 310 de 1996 cambió el alcance de la cofinanciación del gobierno nacional a los sistemas de transporte.

Inversiones cofinanciables corresponden a componentes como infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte, adquisición total o parcial de vehículos nuevos, y costos operativos que con el PND (art. 172) puede ser permanente; y también se pueden financiar costos operativos (art. 183 PND)

El Alcalde Mayor puede solicitar recursos ante el gobierno nacional.

ALCALDE



# EJEMPLOS EN EL MUNDO

**En Raleigh, California del Norte (EEUU)** se suspendió el cobro de tarifas desde marzo de 2020. Se acaba de ratificar su gratuidad hasta junio de 2024.

**Dunkerque (Francia):** desde septiembre de 2018 inició el proceso para volver gratuito el pasaje en transporte público de pasajeros en las rutas de autobús.

**Malta** empezó a implementar transporte público gratuito desde el 1 de octubre de 2022

**Tallin (Estonia):** desde 2013 suprimió el costo del pasaje

**Boston (EEUU)** implementó desde el 1 de marzo de 2022 tarifa cero en tres rutas de autobuses que son las de mayor cantidad de pasajeros en la ciudad. Está garantizada hasta 2024

En 2020, **Cascais (Portugal)** se convirtió en la primera ciudad de Portugal en implementar pasajes gratis para sus residentes. En dos años, aumentaron 10% sus pasajeros

**Hunan (China)** proyectos de tarifa cero (desde 2008 y el número de pasajeros aumentó 60%)

**Washington (EEUU):** el Concejo de la capital de Estados Unidos, acaba de aprobar (junio de 2023) tarifa cero para los buses municipales, cuya decisión no quiso apoyar la alcaldía, pero aún así entró en vigencia, y ya existen las partidas presupuestales para que así se dé en 2023 y 2024.

**Olympia, Washington (EEUU)** definió ofrecer transporte público gratuito desde el 1 de enero de 2020. La decisión se tomó dado que sólo se recogían el 2% de los recursos por la vía del pago de pasajes y por el alto costo de los torniquetes o lectores electrónicos. El proyecto está garantizado por 5 años.

**Luxemburgo:** el pasaje es cero desde 2020.

**FRÝDEK–MÍSTEK, (República Checa)**  
Viene implementando la tarifa cero desde marzo de 2011, hoy abarca cerca de 19 localidades dentro de la ciudad.

**Richmond (EEUU):** suspendió el cobro de pasajes desde marzo de 2020 y está garantizada su financiación hasta 2025.

**Kansas City (EEUU)** En 2019 inició la implementación del pasaje cero

**Alexandría, Virginia (EEUU)** tiene transporte público desde 2020 en sus sistema de buses.

ALCALDE



Gracias