



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 1433

Bogotá, D. C., viernes, 15 de agosto de 2025

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 189 DE 2025 CÁMARA

por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 30 de julio de 2025.

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto. Proyecto de Ley número 189 de 2025 Cámara, *por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.*

Cordial saludo doctor Lacouture,

Los suscritos Congresistas tienen el honor de radicar el presente Proyecto de Ley, *por medio del cual se garantiza el destino de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.*

En tal sentido, presento a consideración del honorable Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite legislativo correspondiente, en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes.

Cordialmente,

CAROLINA ARBELAEZ GIRALDO Representante Cámara Bogotá D.C.	



PROYECTO DE LEY NÚMERO 189 DE 2025
CÁMARA

por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, la presente Ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad y cofinanciación de recursos por parte del Gobierno nacional, para la operación de los diferentes Sistemas de Transporte Público (Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) a nivel Nacional.

Artículo 2°. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios:

- a) **Sostenibilidad:** Garantizar la viabilidad económica, social y ambiental del servicio a largo plazo a través de la implementación de fuentes complementarias a la tarifa usuario.
- b) **Universalidad:** Asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.
- c) **Continuidad:** Mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida.
- d) **Calidad:** Brindar un servicio eficiente, seguro y confortable;
- e) **Eficiencia:** Optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas.
- f) **Participación:** Promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio.
- g) **Integración:** Articular los diferentes modos y sistemas de transporte.

Artículo 3°. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2°. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SISTR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida

el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50 % del total del aporte del territorio.

Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, y el diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SISTR. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares de los Entes Gestores o las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR.

Para que proceda la cofinanciación de los componentes identificados en el inciso anterior, El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.
2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:
 - a) Definición del esquema operacional y financiero.
 - b) Definición del esquema institucional.
 - c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.
 - d) Evaluación social y económica.
 - e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.
 - f) Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.
 - g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.

h) Estudio ambiental.

3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.

4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.

Parágrafo primero. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este parágrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Parágrafo Segundo. Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1° de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el Confis haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley

1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo 26 solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente parágrafo **dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.**

Parágrafo Tercero. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento.

En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.

Parágrafo cuarto. Dentro de los **doce (12)** meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación de inversión, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

Parágrafo quinto. El Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este parágrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

Parágrafo sexto. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes

o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, o del **diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR**, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y su Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF); y cuya cobertura operacional sea inferior al **50%** de las rutas del respectivo sistema.

La cofinanciación de componentes independientes o del diferencial tarifario previsto en este párrafo genera el derecho del Gobierno nacional a participar con voz y voto con mínimo un miembro en la Junta o Consejo Directivo del Sistema de Transporte por la duración de la cofinanciación.

Parágrafo Séptimo. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

Parágrafo octavo. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología Sisbén IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media, Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario.

Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.

Artículo 4°. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.

2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el

estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de Recaudo Electrónico Vehicular (REV) u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que

se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

8. Explotación Colateral Comercial de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Las entidades territoriales podrán explotar colateralmente para fines comerciales los diferentes componentes del Sistema y generar ingresos derivados de captura de valor del suelo, desarrollos inmobiliarios, publicidad, arrendamiento de espacios comerciales, minería de datos, GTFS dinámicos, entre otros.

9. Recursos del Presupuesto Nacional. El Gobierno nacional podrá cofinanciar la operación los SITM, SITP, SETP y SISTR con la asignación de recursos del tesoro nacional a través de la ley de presupuesto. El Ministerio de Transporte será la Entidad encargada de distribuir los recursos asignados de conformidad con los Convenios de Cofinanciación suscritos para el efecto.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Artículo 5°. *Esquemas Tarifarios Diferenciados.* Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR considerando:

- a) Características socioeconómicas de los usuarios;
- b) Distancias recorridas;
- c) Horarios de prestación del servicio;
- d) Nivel de servicio ofrecido;
- e) Impacto ambiental del modo de transporte.

Artículo 6°. *Digitalización del Transporte.* Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR para:

- a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado;
- b) Información en tiempo real para usuarios;
- c) Optimización de rutas y horarios;
- d) Monitoreo y control de la operación.
- e) Adoptar estándares de interoperabilidad

Artículo 7°. *Principio de Concurrencia.* En virtud del principio de concurrencia consagrado en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán de manera solidaria y complementaria en la cofinanciación de la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR de

conformidad con lo pactado en los convenios de cofinanciación correspondientes.

La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para la cofinanciación del diferencial tarifario, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley. Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y garantizar la destinación de recursos propios y complementarios, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente.

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, incluirá en el Presupuesto General de la Nación las partidas requeridas para dar cumplimiento a esta cofinanciación, priorizando la sostenibilidad financiera, la eficiencia y la equidad en la distribución de los recursos, según lo reglamente el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. La asignación y transferencia de los recursos por parte de la Nación estará condicionada al cumplimiento, por parte de las entidades territoriales, de los requisitos, estándares de calidad y parámetros de operación definidos por la ley y la reglamentación respectiva, garantizando una gestión eficiente, transparente y responsable de los recursos asignados.

Parágrafo 2°. En adición a los requisitos previstos en el parágrafo anterior, las entidades territoriales deberán crear y constituir Fondos de Estabilización Tarifaria que garanticen los principios de transparencia, responsabilidad y Eficiencia. La reglamentación de los Fondos de Estabilización Tarifaria será dada por cada entidad territorial sin embargo deberá contemplar como mínimo las siguientes características: (i) asegurar el funcionamiento del SITM, SITP, SETP o SISTR; (ii) Cubrir el déficit operativo que surge cuando la tarifa que pagan los usuarios no es suficiente para cubrir los costos reales de operación del SITM, SITP, SETP o SISTR; (iii) Recibir recursos de diversas fuentes para la financiación de los SITM, SITP, SETP o SISTR; (iv) un marco normativo.

Artículo 8°. Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes responsabilidades para garantizar la sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y SISTR:

Responsabilidades de la Nación:

1. Garantizar la asignación y disponibilidad efectiva de los recursos financieros requeridos para la cofinanciación del déficit operacional, conforme a lo establecido en la presente ley y su reglamentación.
2. Realizar los giros de los recursos a las entidades territoriales de manera oportuna, periódica y suficiente, conforme a los calendarios y procedimientos definidos por el Gobierno nacional.
3. Brindar asistencia técnica, administrativa y normativa a los entes territoriales y a sus entidades

adscritas y vinculadas, para fortalecer la gestión y la sostenibilidad de los sistemas de transporte público.

4. Realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación integral del uso, destino e impacto de los recursos transferidos, promoviendo el cumplimiento de estándares de calidad, eficiencia y transparencia.

Responsabilidades de las Entidades Territoriales:

1. Garantizar la apropiación, disponibilidad y aporte oportuno de la contrapartida local mínima establecida en la ley, conforme a los porcentajes y condiciones definidos en los convenios de cofinanciación.
2. Mantener el equilibrio operativo y financiero del sistema de transporte público, adoptando medidas de gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad.
3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la sostenibilidad del sistema, conforme a la normativa nacional y local.
4. Velar por la calidad, eficiencia, cobertura y accesibilidad del servicio de transporte público, atendiendo a los estándares y requerimientos definidos en la legislación vigente y la reglamentación respectiva.

Artículo 9°. Impacto Fiscal Reducido. En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, el presente artículo establece que la financiación contemplada en esta ley se realizará bajo criterios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.

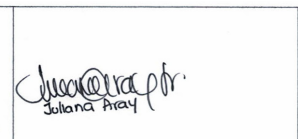
Los recursos necesarios para la implementación de las disposiciones aquí previstas provendrán prioritariamente de las siguientes estrategias:

1. Reasignación de partidas existentes dentro del presupuesto general, sin incrementar el gasto público total.
2. Mejoras en el recaudo de los ingresos estatales, fortaleciendo la gestión y control de las fuentes ya establecidas por la ley.
3. Aumentos en la eficiencia del gasto público, promoviendo la optimización y racionalización en el uso de los recursos asignados al sector.
4. Desarrollo y adopción de nuevas fuentes de financiación, conforme a la normatividad vigente y en armonía con los objetivos de sostenibilidad fiscal y operativa.

El Gobierno nacional deberá garantizar que las medidas aquí señaladas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la sostenibilidad de las finanzas públicas, la adecuada planeación presupuestal y el uso eficiente de los recursos.

Artículo 10. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

 CAROLINA ARBELAEZ GIRALDO Representante Cámara Bogotá D.C.	 Juliana Aray
---	---

CAROLINA ARBELÁEZ Representante a la Cámara	

CAROLINA ARBELÁEZ Representante a la Cámara	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY ORDINARIA NÚMERO 189 DE 2025 CÁMARA

por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY.

El presente Proyecto de Ley busca complementar el marco normativo que permita al Gobierno nacional cofinanciar el diferencial tarifario de los sistemas de transporte público (SITM, SITP, SETP y SITR), fortaleciendo así su sostenibilidad financiera y garantizando la prestación continua y de calidad del servicio.

Dentro de las propuestas planteadas en esta iniciativa legislativa se proponer modificar la Ley 310 de 1996, la cual incluye expresamente el diferencial tarifario como componente de cofinanciación por parte de la Nación.

Asimismo, se busca ampliar las fuentes de financiación establecidas en la Ley 1753 de 2015, incluyendo recursos provenientes del Presupuesto Nacional para garantizar una asignación más estable y diversificada. Además, se establece el principio de **conurrencia entre la Nación y las entidades territoriales** en la cofinanciación operativa,

fomentando una corresponsabilidad compartida en la gestión financiera y operativa de los sistemas de transporte público. Finalmente, se definen **responsabilidades compartidas** entre los distintos niveles de gobierno con el objetivo de asegurar la sostenibilidad financiera y la continuidad en la prestación de los servicios, fortaleciendo así la viabilidad y eficiencia de los sistemas de transporte masivo colectivo en el país.

II. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA.

Los Sistemas de Transporte Público en Colombia enfrentan serios desafíos de sostenibilidad financiera, principalmente debido a la brecha existente entre la **tarifa técnica** (costo real de operación del servicio) y la **tarifa al usuario** (precio que paga efectivamente el ciudadano). Esta diferencia, conocida como **diferencial tarifario**, ha generado déficits operacionales que comprometen la calidad, continuidad y expansión de estos sistemas fundamentales para la movilidad urbana.

La legislación vigente no contemplaba de manera expresa la posibilidad de que el Gobierno nacional, participe en la cofinanciación de este diferencial tarifario, lo que limita las opciones de sostenibilidad financiera de los sistemas y trasladaba toda la carga fiscal a las entidades territoriales.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

El transporte público urbano constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo sostenible y la calidad de vida de los colombianos. En un país donde las grandes ciudades concentran 77% de la población nacional; la movilidad eficiente, accesible y sostenible se convierte en un derecho esencial que impacta directamente el bienestar social, el crecimiento económico y la equidad territorial.

Los sistemas de transporte público masivo y colectivo no son simplemente infraestructuras de movilidad; son **instrumentos de inclusión social** que conectan a millones de ciudadanos con oportunidades de empleo, educación, salud y participación en la vida urbana. Para las familias colombianas de menores ingresos, el transporte público representa frecuentemente entre el 15% y 20% de sus gastos familiares, convirtiéndose en un factor determinante de su presupuesto doméstico y, por tanto, de su calidad de vida.

A. Impacto demostrado de los sistemas de transporte público en Colombia:

En Bogotá, el sistema **TransMilenio** durante 2024 movilizó un promedio de 48.3 millones de validaciones mensuales en el componente troncal, reduciendo significativamente las emisiones de CO₂. En Medellín, el **Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA)**, que incluye: Metro, Metrocable, tranvía y buses, movilizó cerca de 1.5 millones de pasajeros por día, contribuyendo así a una reducción del 58% en los tiempos de viaje para usuarios de zonas periféricas. El **MIO** en Cali ha logrado una cobertura estructurada que ha beneficiado especialmente a los estratos 1, 2 y 3, y que representan el 75% de sus usuarios.

Estos sistemas han generado más de 40,000 empleos directos e indirectos en conjunto, mejorando la accesibilidad para personas con movilidad reducida, y permitido ahorros de hasta un 30% en los gastos mensuales de transporte para familias que utilizan los Sistemas de Transporte Masivo para movilizarse.

Sin embargo, la sostenibilidad financiera de estos sistemas se ha convertido en el principal desafío para garantizar su operación continua y expansión. La crisis operacional que enfrentan varios de estos sistemas amenaza con revertir los avances logrados en materia de movilidad urbana sostenible, situación que se agudizó significativamente tras la pandemia del COVID-19.

B. Crisis estructural y pospandemia:

Los sistemas de transporte público en Colombia, han venido enfrentando una crisis estructural de sostenibilidad financiera que se ha visto agudizada significativamente tras la pandemia del COVID-19. La reducción drástica de demanda durante la emergencia sanitaria significó pérdidas operacionales sin precedentes:

- **Bogotá:** El Fondo de Estabilización Tarifaria para TransMilenio asciende a 3.07 billones de pesos para 2025.
- **Medellín:** El Metro y SITVA experimentaron una disminución de ingresos de aproximadamente 43% durante 2020.
- **Cali:** El MIO acumuló un déficit operacional superior a los 300,000 millones de pesos.
- **Bucaramanga:** Metrolínea redujo su flota de 336 buses pre-pandemia a solo 20, encontrándose actualmente en liquidación.

La recuperación de los Sistemas de Transporte Público ha sido gradual, con niveles de demanda que para 2024 alcanzaron entre el 75% y 85% de los niveles pre-pandemia, a pesar de los esfuerzos de reactivación económica, los sistemas continúan enfrentando desafíos financieros críticos para su operación.

c) Desequilibrio financiero estructural:

La diferencia entre la **tarifa técnica** (costo real de operación) y la **tarifa al usuario** (precio que paga efectivamente el ciudadano) ha generado déficits operacionales significativos. Los aumentos en las tarifas para cubrir costos operativos han afectado desproporcionadamente a la población de menores recursos, que constituye el principal usuario de estos sistemas.

Es por esto que la presente iniciativa reconoce la necesidad de fortalecer la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público masivo y colectivo, mediante ajustes normativos que permitan una mayor participación del nivel nacional en el cubrimiento de las brechas operacionales que enfrentan estos sistemas en todo el territorio colombiano.

IV. DEFINICIONES NORMATIVAS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

Para efectos de comprender el alcance de este Proyecto de Ley, es fundamental establecer las definiciones normativas de los sistemas de transporte público que serán objeto de cofinanciación:

A. Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM): Conjunto organizado de infraestructura, equipos, servicios, paraderos, estaciones y demás elementos del sistema que permiten el transporte de pasajeros en vehículos de gran capacidad, de manera cómoda, ágil, segura y ambientalmente sustentable, con prelación en el uso de las vías y tecnología apropiada para prestar un servicio eficiente y de calidad.

B. Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): Conjunto de modos de transporte y servicios de transporte público que operan de manera integrada en una ciudad o región, incluyendo servicios troncales, zonales, complementarios y especiales, articulados mediante infraestructura, sistemas de recaudo integrado y sistemas de información al usuario.

C. Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP): Sistema de transporte público de mediana capacidad diseñado para ciudades intermedias, que integra diferentes modos de transporte y servicios bajo un esquema operacional y tarifario único, con tecnología apropiada y sostenible.

D. Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR): Conjunto organizado de infraestructura, equipos, servicios y demás elementos que permiten la prestación del servicio público de transporte de pasajeros a nivel regional, integrando diferentes municipios y facilitando la conectividad territorial.

V. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL.

Esta iniciativa se fundamenta en:

A. MARCO LEGAL NACIONAL:

1. Constitución Política:

“Artículo 365: 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”.

“Artículo 288: Principio de concurrencia en la financiación entre la Nación y las entidades territoriales.

La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley.”

2. Marco Legal:

- **Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte).** La cual busca establecer los principios y criterios fundamentales que servirán de base para la regulación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, ferroviario, masivo y terrestre, así como su operación en el territorio nacional.

- **Ley 86 de 1989 (Financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo).** Mediante la cual se regula la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros la cual debería estar orientada a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades.

- Los **Conpes** relacionados con la política nacional de transporte urbano, entre los cuales resaltamos el **Conpes 3167** el cual desarrolla la política del Gobierno nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte masivo (SITM) y fortalecer las entidades territoriales a través de la implementación de sistemas eficientes operacionales, económica y ambientalmente sostenibles, en segundo lugar el **Conpes 403** el cual garantiza **la continuidad del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca** para su fortalecimiento e integración, por último, y sin excluir los demás documentos en relación con la materia a tratar; el **Conpes 3260** el cual presenta una política nacional que permita la implementación de sistemas integrados de transporte masivo en ciudades con grandes aglomeraciones vehiculares del país; por último, el **Conpes 3368** el cual establece el seguimiento a la política de nacional de los sistemas de transporte masivos, enfocado en la participación de la nación.

B. MARCO INTERNACIONAL:

ESPAÑA:

En España, la red de competencias entre el Gobierno Central, las comunidades autónomas y las entidades locales ha supuesto un desafío considerable para la financiación del transporte público. Esta fragmentación competencial ha desembocado en una disparidad en la calidad y accesibilidad de los servicios de transporte a lo largo y ancho del territorio español.

Con el objetivo de abordar estas desigualdades y garantizar un servicio de transporte público de calidad para todos los ciudadanos, independientemente de su lugar de residencia, el gobierno central ha

implementado medidas de cofinanciación. Estas iniciativas buscan armonizar y mejorar el transporte público en todo el país.

Una de las propuestas más destacadas en este ámbito es la Ley de Movilidad Sostenible. Esta ley pionera tiene como objetivo establecer un sistema de financiación estatal homogéneo que permita superar las disparidades existentes y asegurar que todas las regiones tengan acceso a un servicio de transporte público eficiente y accesible.

La Ley de Movilidad Sostenible también propone la creación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. Este sistema innovador se concibe como una herramienta clave para coordinar las políticas de movilidad entre el gobierno central, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, fomentando así una colaboración interadministrativa que permita optimizar los recursos y mejorar la planificación del transporte público en todo el territorio, tal como queda en evidencia en el artículo 54 y 55 de dicha ley:

“Artículo 54. Contribución financiera del Estado para la Sostenibilidad del Transporte Público Colectivo Urbano de Viajeros

1. *La Administración General del Estado, a través de un Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad, contribuirá en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación del servicio público del transporte público colectivo urbano de viajeros reservado a las Entidades Locales por el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.*

2. *A través de ese mismo Fondo, la Administración General del Estado contribuirá, en los términos que se determinen en las disposiciones de desarrollo, a la financiación de los servicios de transporte colectivo que operan en el ámbito urbano, siempre que su gestión esté atribuida a un consorcio de transportes o una entidad supramunicipal, con independencia de la forma jurídica que adopte, y en tanto no se reciban subvenciones o compensaciones de la Administración General del Estado por otras vías.*

3. *La contribución de la Administración General del Estado prevista en el presente artículo se realizará a través de subvenciones que se regirán por lo previsto en esta ley, en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.*

4. *Los servicios públicos susceptibles de ser financiados mediante este Fondo comprenderán la red de autobuses, metros, metros ligeros, ferrocarriles y tranvías que operan en el ámbito urbano en los términos que se establecen en esta ley, así como los servicios de movilidad sostenible y activa que se incorporen a los sistemas de servicio público de movilidad urbana con carácter intermodal, como complemento de final o cabecera el servicio de transporte colectivo principal, tales*

como los servicios de préstamo de bicicletas y similares, en los términos que se establezcan reglamentariamente”.

Por otro lado, la normativa establece que al menos el 75% de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros deberá sufragarse mediante las tarifas abonadas por los usuarios, otros ingresos comerciales o las aportaciones de otras administraciones. Esta disposición busca diversificar las fuentes de financiamiento y promover una mayor corresponsabilidad en la sostenibilidad del sistema.

Dentro de este porcentaje, se especifica que las tarifas abonadas por los usuarios deben representar como mínimo el 25% de los costos operativos. Este requisito busca garantizar una participación directa de los beneficiarios del servicio en su financiamiento, fomentando así una mayor conciencia sobre el valor del transporte público y su importancia para la comunidad.

MÉXICO:

En México, el Gobierno Federal ha desempeñado un papel fundamental en el financiamiento y cofinanciamiento de sistemas de transporte público en diversas ciudades, especialmente en la Ciudad de México y otros centros urbanos de gran tamaño. A través de diversas políticas y mecanismos de apoyo, se ha logrado mejorar la infraestructura y los servicios de transporte, impulsando la movilidad urbana sostenible.

Uno de los ejemplos más representativos de esta colaboración es el Metrobús de la Ciudad de México, un sistema de transporte rápido por autobús que ha transformado la movilidad en la capital del país. Este sistema innovador fue concebido para aliviar el congestionamiento vehicular y mejorar la calidad del aire, dos desafíos críticos que enfrentaba la ciudad. La construcción del Metrobús se inició en 2005 y, desde entonces, ha experimentado múltiples expansiones, adaptándose a las necesidades de una ciudad en constante crecimiento.

El financiamiento del Metrobús es un ejemplo de colaboración entre diversas fuentes. Además de los ingresos propios por la tarifa de uso, el sistema obtiene ingresos tanto de la venta de espacios publicitarios y renta de locales dentro de sus estaciones, como de recursos fiscales de la ciudad, es decir, de los impuestos y otros ingresos propios que recauda la ciudad, y de la Federación, en la forma de participaciones, aportaciones y convenios específicos.

El Gobierno Federal jugó un papel decisivo en la financiación de este proyecto, colaborando estrechamente con el Gobierno de la Ciudad de México. En sus inicios, el Metrobús fue parcialmente financiado con recursos federales y el apoyo de instituciones clave como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos. El gobierno federal no solo financió la infraestructura, sino que también brindó asistencia técnica para garantizar la implementación eficiente del sistema. Además, ha continuado proporcionando recursos para su mantenimiento y expansión. Durante los últimos años, el Gobierno Central ha cofinanciado la construcción de nuevas líneas y la modernización de

las existentes, demostrando su compromiso continuo con el desarrollo del transporte público en México.

CANADÁ:

En un esfuerzo por transformar la movilidad en Canadá, se creó el Canadá Public Transit Fund, el cual inyectará \$3 mil millones anuales en infraestructura de transporte público y transporte activo a partir del año fiscal 2026-2027. Este fondo representa un compromiso significativo con la creación de un sistema de transporte más sostenible, accesible y eficiente para todos los canadienses.

El fondo busca brindar un financiamiento estable y predecible que permita a las comunidades abordar metas de transporte a largo plazo. Los objetivos principales del programa incluyen:

- **Fomentar el uso del transporte público y activo:** Se busca ofrecer alternativas atractivas al uso del automóvil, reduciendo la congestión y las emisiones contaminantes.

- **Promover comunidades orientadas al tránsito:** Se busca aumentar la

oferta y accesibilidad de viviendas cercanas a servicios de transporte público, creando entornos urbanos más compactos y transitables.

- **Mitigar el cambio climático:** Se busca reducir la huella de carbono del

sector transporte y mejorar la resiliencia climática de las ciudades.

- **Mejorar la equidad:** Se busca garantizar que grupos históricamente desatendidos, incluidas las comunidades indígenas y otros grupos en situación de vulnerabilidad, tengan acceso a opciones de transporte público y activo mejoradas.

HONG KONG

El modelo aplicado por Hong Kong consiste en el incentivo de varios planes que permitan aumentar la inversión y apoyar la construcción de nuevas obras de infraestructura para el transporte por carretera y vía marítima.

La verdadera clave de su rentabilidad reside en su modelo “*vías+propiedad*”, que integra el negocio del transporte con el inmobiliario. Cuando se va a construir una nueva línea, el Gobierno regional vende a Mass Transit Rail Corporation (MTR) (Empresa Estatal) los terrenos en los que se construirán las estaciones al precio previo al incremento de valor que se producirá tras la llegada del metro.

A cambio de desarrollar la red de transporte, la corporación tiene dos opciones: o bien colabora con empresas privadas para edificar nuevas viviendas y zonas comerciales y pacta un porcentaje de los beneficios de las ventas, o bien promueve ella misma los inmuebles y los gestiona. Con este dinero es capaz de cubrir sus costos operativos y de mantenimiento sin recurrir a subvenciones o préstamos, captando fondos para nuevos proyectos.

Este modelo de negocio ha demostrado ser altamente exitoso, permitiendo a MTR expandir su red de manera sostenible y ofrecer un servicio de transporte público de alta calidad a los ciudadanos de Hong Kong. Además, ha generado importantes beneficios económicos para la ciudad, impulsando

el desarrollo inmobiliario y comercial en las áreas cercanas a las estaciones de metro.

Hong Kong es una de las ciudades más densas del mundo, y los negocios dependen del metro para transportar a los clientes de un lado a otro del territorio. Como resultado de ello y como se precisó previamente el MTR negocia un acuerdo con los dueños de las tiendas: a cambio de transportar los clientes la agencia de transporte recibe una parte de las ganancias del centro comercial, firma un acuerdo de copropiedad o acepta un porcentaje de las cuotas de desarrollo de la propiedad. En muchos casos el MTR es la propietaria de todo el centro comercial en sí.

VI. COMPETENCIA CONGRESO:

Dentro de las competencias y facultades del legislador se establece:

A. DISPOSICIONES CONSTITUCIONALES:

Dentro de las disposiciones constitucionales que contemplan las funciones y competencia del Congreso de la República, la Constitución Política de 1991, es clara en señalar en su artículo 114:

“**Artículo 114.** Corresponde al Congreso de la República, reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.”

“**Artículo 150.** Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones”.

[...]

B. DISPOSICIONES LEGALES:

Frente a las disposiciones legales la **Ley 5ª de 1992**, establece las funciones legales del Congreso de la República:

ARTÍCULO 6º. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO. El Congreso de la República cumple:

(...)

2. *Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.*

(...)

ARTÍCULO 139. PRESENTACIÓN DE PROYECTOS. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.

ARTÍCULO 140. INICIATIVA LEGISLATIVA. Pueden presentar proyectos de ley:

1. *Los Senadores y Representantes a la Cámara.*

2. *El Gobierno nacional, a través de los Ministros del Despacho.*

3. *La Corte Constitucional.*

4. *El Consejo Superior de la Judicatura.*

5. *La Corte Suprema de Justicia.*

6. *El Consejo de Estado.*

7. *El Consejo Nacional Electoral.*

8. *El Procurador General de la Nación.*

9. *El Contralor General de la República.*

10. *El Fiscal General de la Nación.*

11. *El Defensor del Pueblo.*

VII. DECLARACIÓN CONFLICTO DE INTERÉS Y CAUSALES DE IMPEDIMENTOS.

Conforme a lo dispuesto en la Ley 2003 de 2019, *por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992*, específicamente en su artículo 3º, se deja constancia de que el presente Proyecto de Ley NO genera ni constituye evento alguno que pueda dar lugar a conflictos de intereses, al no existir un beneficio particular, actual y directo.

En consecuencia, no existen circunstancias, hechos o situaciones susceptibles de materializar un potencial conflicto de interés en el marco de la presentación discusión, trámite y votación de la presente iniciativa legislativa.

Lo anterior se establece en estricto cumplimiento de lo previsto en el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, normativa que regula los mecanismos para la identificación, declaratoria y manejo de posibles conflictos de interés en ejercicio de las funciones públicas.

Por tanto, se certifica que durante el estudio, debate y votación de la presente proposición normativa no se presenta impedimento alguno por esta causal, garantizando así el adecuado desarrollo del proceso conforme a la legalidad vigente y los principios de ética pública.

VIII. IMPACTO FISCAL Y SOSTENIBILIDAD.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 7º de la **Ley 819 de 2003**, y demás disposiciones contenidas en esta Ley Orgánica, el presente proyecto determina que la financiación se efectuará bajo criterios de responsabilidad fiscal y sostenibilidad financiera, privilegiando los siguientes principios:

- Reasignación de partidas existentes sin generar incremento en el gasto público total.

- Optimización y mejoras en el recaudo de ingresos estatales.

- Incremento en la eficiencia en la administración y ejecución del gasto público.

- Desarrollo y promoción de nuevas fuentes de financiación sostenibles y estables.

Como resultado del trámite de esta iniciativa legislativa, se pretende que el Gobierno nacional, las entidades territoriales y demás actores del sistema de transporte público contribuyan a:

- Fortalecer la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público.

- Mejorar la calidad del servicio garantizando la asignación de recursos adecuada para su operación.

- Reducir la carga fiscal que recae sobre las entidades territoriales.

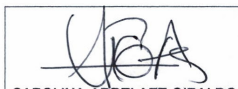
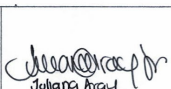
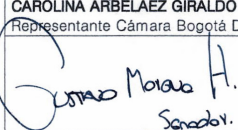
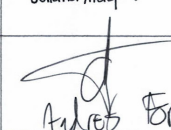
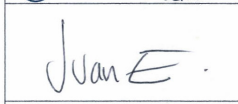
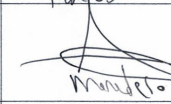
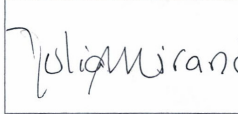
Promover la movilidad sostenible en las ciudades colombianas.

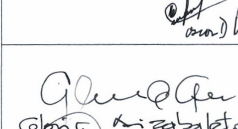
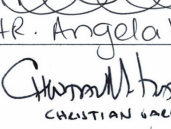
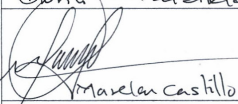
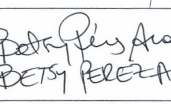
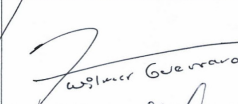
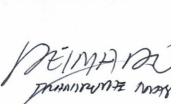
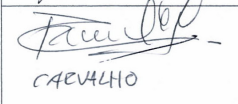
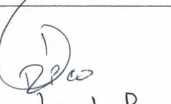
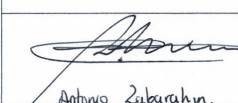
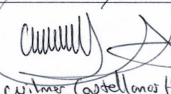
- Contribuir a la equidad social mediante la implementación de tarifas accesibles para los usuarios.

Este proyecto de ley constituye una intervención normativa necesaria y puntual destinada a superar uno de los principales desafíos que enfrentan los sistemas de transporte público en Colombia: **la sostenibilidad financiera**. Las modificaciones propuestas, precisas y focalizadas, no alteran la arquitectura institucional vigente, sino que facultan a la Nación para asumir un papel más activo en la garantía de la operación sostenible de estos sistemas, esenciales para la movilidad urbana y regional.

La inclusión del diferencial tarifario como componente cofinanciable y la incorporación explícita de recursos provenientes del Presupuesto Nacional como fuentes de financiación son herramientas fundamentales para asegurar que el transporte público cumpla con su función social de garantizar el derecho efectivo a la movilidad para todos los colombianos.

Cordialmente,

 CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO Representante Cámara Bogotá D.C.	 Juliana Arauz
 Juan Morales H. Senador.	 Fabrice Torero
 Juan E.	 Manuel
 Julián Miranda	 Jairo Rodríguez

 CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO Representante a la Cámara	 AR. Angela Vergara
 Gloria Arizabeta	 CHRISTIAN GÁLVEZ
 Marcela Castillo	 BETSY PÉREZ ARANGO
 Eugenio Guerrero	 PEIMAR
 CAVALHO	 Leonardo Roco
 Antonio Zubizarain	 Horacio Giraldo
	 Cristian Castellanos H.

IX. BIBLIOGRAFÍA

- **Constitución Política de Colombia [Const.]**. Artículos 288, 365. 7 de julio de 1991 (Colombia).
- **DANE (2021)**. *Patrones y tendencias de la transición urbana en Colombia*. Informes de Estadística Sociodemográfica, número 7. Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- **Ley 336 de 1996**. Estatuto Nacional de Transporte. *Diario Oficial* número 42.948, Colombia.
- **Ley 86 de 1989**. Financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo. *Diario Oficial* número 38.746, Colombia.
- **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España**. *Ley de Movilidad Sostenible*:
<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte/>
- **Vivienda, Infraestructura y Comunidades de Canadá (2024)**. *Fondo Canadiense de Transporte Público*:
<https://housing-infrastructure.canada.ca/cptf-ftcc/index-eng.html>
- **Sandoval, California (2019)**. “Pobreza y subdesarrollo rural en Colombia. Análisis desde la Teoría del Sesgo Urbano”. *Revista de Economía Institucional*, 21(40), 59-86. Datos utilizados: Banco Mundial (Banco Mundial), 2018.

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
SECRETARÍA GENERAL	
El día 5 de Agosto del año 2025	
Ha sido presentado en este despacho el	
Proyecto de Ley Ato Legislativo	
No. 189	Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:	
RR Carolina Arbeláez Giraldo	
SECRETARÍA GENERAL	