



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

Cartagena de Indias D. T. y C., enero de 2020

Doctor

DAVID CABALLERO RODRIGUEZ

Presidente

CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS

Ciudad

REFERENCIA: PROYECTO DE ACUERDO "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN SUBSIDIO DE TRANSPORTE A FAVOR DE POBLACIÓN DE ADULTO MAYOR, ESTUDIANTES DE BÁSICA, SECUNDARIA Y SUPERIOR, PERSONAS CON DISCAPACIDAD PERMANENTE TODOS CON SISBÉN I Y II".

Cordial saludo,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ciudad de Cartagena actualmente tiene una población de 973.045 habitantes, teniendo en cuenta tanto su parte urbana como rural, de acuerdo con el último censo de DANE de 2018.

Cartagena pese a producir el 68% del PIB del departamento que equivale a 19 billones de pesos, datos de 2017 (los datos de 2018 salen a mediados de este año) y producir el 5% del PIB industrial de Colombia, tiene un grave problema estructural de pobreza por varias causas. Su aparato económico - productivo no genera empleo y el existente, que es estable, formal y bien remunerado es industrial, cargos medios en el sector turístico y servicios.

La mayoría de la población no tienen las competencias mínimas para obtenerlos, el problema es estructural y comienza desde la educación básica, media y secundaria, con muy bajos niveles de calidad e insuficiente cobertura. En secundaria, en los cursos de 10 y 11 hay una alta deserción e igual en las universidades y uno de los motivos es por el costo de transporte.

En Colombia existen dos formas de medir la pobreza, de manera directa a través de la medición de pobreza multidimensional y otra forma indirecta, que es por medio de la línea de pobreza monetaria y pobreza monetaria extrema. Estos son los indicadores que vamos a tener en cuenta para este proyecto de acuerdo para medir la pobreza de la ciudad.

La pobreza monetaria mide los ingresos que tiene una familia para satisfacer sus necesidades básicas, en este caso en Colombia la canasta familiar corresponde a alimentos, educación, transporte y entre otros.

El gobierno colombiano, cambió hace algunos años la metodología para medir este indicador y esto ayudó a disminuir este indicador. Actualmente una persona que gane \$257.433 pesos o más no se considera pobre, porque se supone que su núcleo familiar está compuesto por cuatro personas que ganan lo mismo y que la suma da un total de ingresos mensuales de \$1.029.732 pesos.



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

La línea de pobreza extrema monetaria es de \$117.605 pesos que sumado por cuatro miembros de la familia da un total de \$470.420 pesos, que solo alcanza para satisfacer sus necesidades de alimentación.

Pero para una persona que en Colombia gane \$257.433 pesos o más, no es suficiente para sobrevivir ni siquiera para comprar un mercado para cuatro personas, se puede decir que este indicador es sesgado y no muestra la verdadera proporción de la pobreza de Colombia y Cartagena.

Cartagena es una de las ciudades con mayor costo de vida en Colombia, por lo tanto, este ingreso, que es menos de la mitad de un salario mínimo, a un cartagenero no le alcanza para sobrevivir.

Si se suman los dos índices (Línea de Pobreza Monetaria y Línea de Pobreza Monetaria Extrema) un 29,3% de la población de Cartagena vive con \$257.433 pesos o menos, es decir, de los 973.045 de habitantes de la ciudad, 285.102,185 habitantes del Distrito viven mensualmente con menos de \$257 mil pesos. Teniendo en cuenta que el porcentaje de pobreza es mayor de acuerdo con los anteriores argumentos.

Como se acaba de leer en los párrafos anteriores el principal problema de la pobreza en Cartagena es que los ingresos no alcanzan para satisfacer las necesidades básicas mensuales de una familia (alimento, educación, vivienda, transporte, recreación, salud, entre otras) la causa principal de este problema es la alta informalidad del empleo que genera bajos ingresos.

Se tiene que buscar una forma de generar empleo formal que reemplace la informalidad y que aumente los ingresos mensuales de los cartageneros para así disminuir esta línea de la pobreza, pero en Cartagena esto es difícil por las siguientes consideraciones:

1) De 431.000 personas ocupadas, el 54,2% del empleo en Cartagena es informal, según la información del trimestre móvil agosto -octubre, los datos de noviembre no han salido. En promedio 234 mil personas no tienen estabilidad laboral, no reciben un ingreso fijo mensual. Es decir, puede haber días que tienen ingreso y otros que no.

Las personas que están en la informalidad, muchas veces, devengan menos que el salario mínimo, por esto el indicador es más alto en Cartagena y el Distrito ocupa el tercer lugar entre las ciudades con mayor pobreza monetaria en Colombia.

La informalidad no permite que las personas tengan derecho a prestaciones sociales, primas, vacaciones, cesantías, seguridad social, en especial cotización para pensión, que en un mediano plazo también va a ser un problema porque estas personas van a llegar a la tercera edad sin ingresos para poder subsistir.

2) El mayor generador de empleo es el comercio y el turismo, que genera en promedio 132 mil empleos (periodo móvil septiembre - noviembre), que representan el 30,6% del empleo de Cartagena. Pero en especial el turismo tiene un problema, porque genera un empleo estacionario que no es estable, que depende de la dinámica del sector y



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

es un empleo de baja calidad, porque ofrece bajos salarios, se contrata muchas veces bajo la modalidad de destajo (por horas) y por temporadas. Esto ocasiona que los indicadores de pobreza sean tan altos en Cartagena.

Como se argumentó la ciudad de Cartagena tiene un grave problema estructural de pobreza y a los ciudadanos no les alcanza para vivir. De acuerdo con el estudio realizado por Invamer Gallup en Colombia se estima que las personas de bajos ingreso se gastan en promedio el 70% de sus ingresos en alimentos, vivienda, servicios y transporte.

Más del 30% de los cartageneros de bajos ingresos viven con 270 mil pesos, los cuales no alcanzan para el sustento diario.

El transporte público se denomina un bien inferior, porque tiene la característica que cuando el ciudadano gana más, trata de no consumir este tipo de bien y lo reemplaza por otro mejor, como el taxi. Y si aumenta el precio del bien no disminuye su consumo porque es inelástica la demanda, los consumidores no son sensibles a las variaciones de los precios en sus decisiones de demanda.

En Colombia, de acuerdo con un estudio realizado en 2015 por la firma Invamer Gallup, en promedio un ciudadano se gasta en transporte público entre 14,5% a 20% de su ingreso, perjudicando la calidad de vida de la población con menos poder adquisitivo. Afectando fuertemente a la población vulnerable, así como los que dependen económicamente de otros, como estudiantes de colegio y universidades.

El transporte es uno de los motivos de deserción estudiantil y ausentismo en el colegio, lo que dificulta el aprendizaje de los niños y adolescentes que no tienen los recursos suficientes para transportarse. Por lo tanto, el objetivo principal de aplicar un subsidio con tarifa diferencial a esta población cumple un fin social muy importante, permitiría que muchos más niños, adolescentes y jóvenes llegaran a sus colegios y/o universidades, disminuyendo en un alto porcentaje la deserción estudiantil.

También afecta una población que depende económicamente de otros miembros de sus familias y que tienen altos índices de vulnerabilidad como los adultos mayores, a partir de 62 años, muchos no tienen pensión debido a la informalidad laboral que desde décadas anteriores ha tenido la ciudad, que ha afectado su calidad de vida.

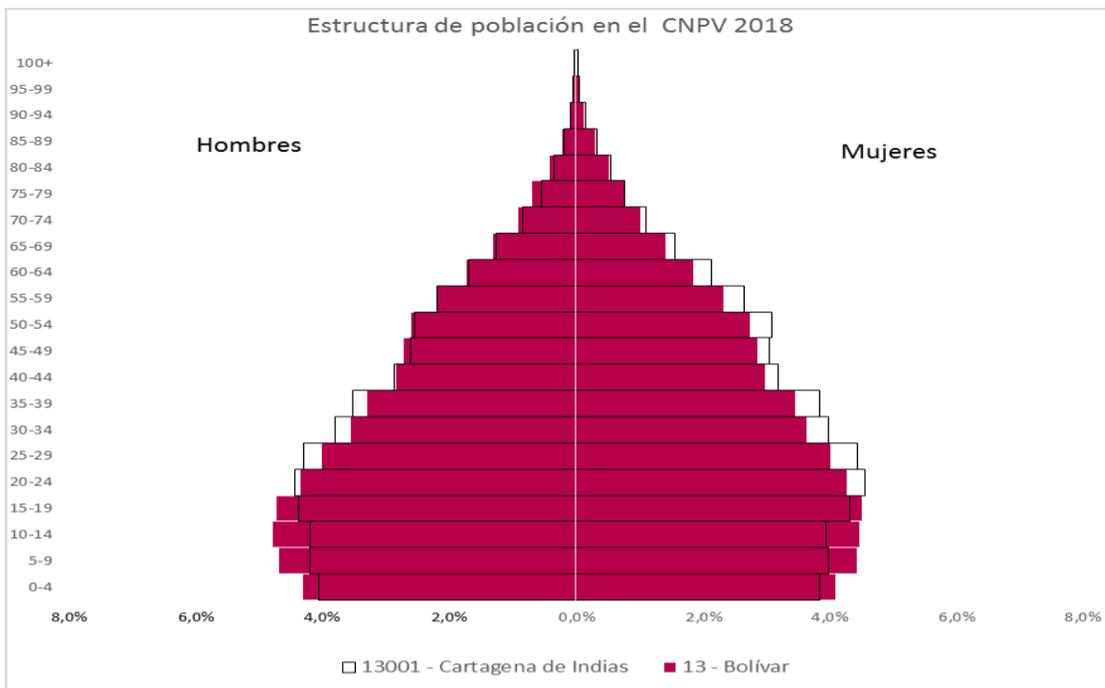
Para la tercera edad, el costo del transporte no sólo afecta la canasta familiar de sus hogares, sino que limita sus desplazamientos. El subsidio al adulto mayor, a través de una tarifa diferencial da cumplimiento a lo establecido en el en Artículo 5º de la Ley 1171 de 2007, "Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores".

Como se aprecia en la siguiente gráfica la pirámide poblacional de Cartagena se está invirtiendo, a cada vez hay mayor población anciana dentro de los 973.045 mil habitantes de la ciudad.

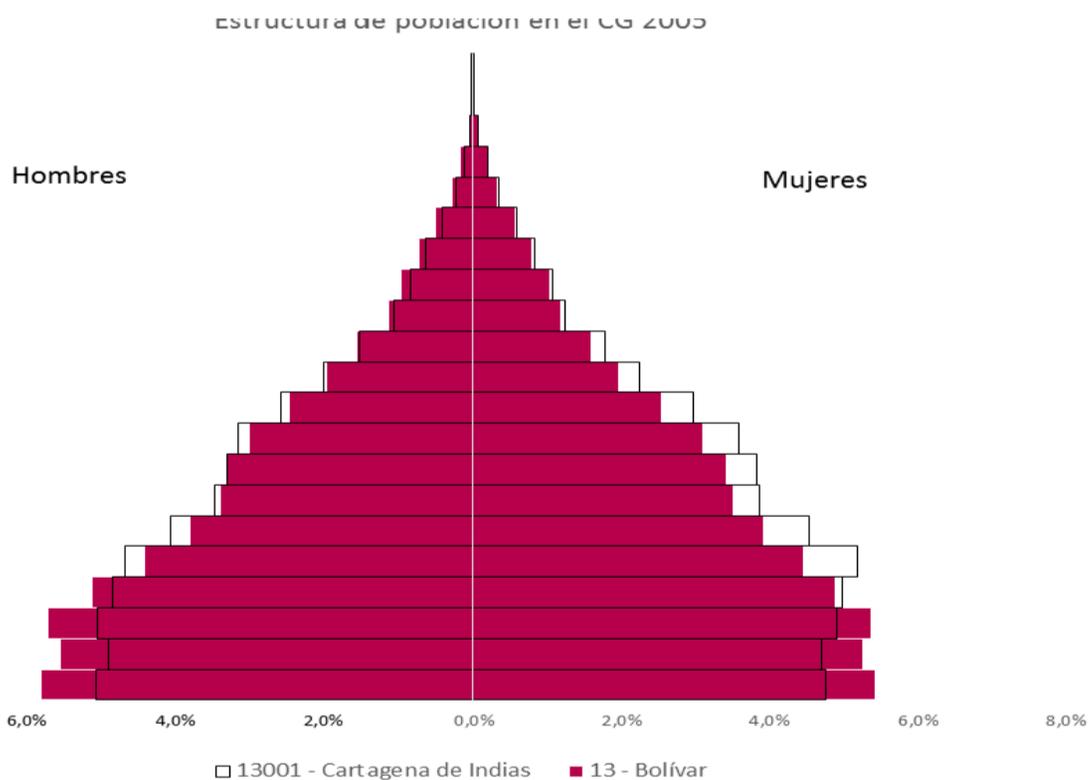


Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003



En promedio el 12% tiene 65 o más años, se puede apreciar el cambio demográfico en comparación con el 2005, haciendo la comparación con el siguiente gráfico:



Igualmente, esto se puede notar con los datos del Sisbén I y II, que son las personas que más fuertemente se ven afectadas con los costos del transporte de SITM de Transcaribe, que afecta su poder adquisitivo y su bienestar, como se explicó en párrafos anteriores. Esto también se ve en la tabla, que nos muestra otro panorama de la pobreza de la ciudad.

Base certificada Nacional - corte octubre 2019 régimen subsidiado					
cod_dane	Departamento	Municipio	Pers Reg. Sub Nivel 1	Pers Reg. Sub Nivel 2	Pers Reg. Sub Total
13001	BOLÍVAR	CARTAGENA DE INDIAS	707.344	61.947	769.291



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

Teniendo en cuenta que la tarifa de 2019 del SITM Transcaribe es una de las más costosas de Colombia, el valor de un pasaje es de \$2.600 pesos, vemos que es una necesidad buscar una medida que subsidie en porcentaje su costo a la población más vulnerable y afectada, que son estudiantes de básica, secundaria y universitarios que tengan Sisbén I y II, personas de la tercera edad mayores de 62 años y con Sisbén I y II y personas con discapacidad permanente con Sisbén I y II, debido a que muchos no trabajan y dependen de su familia. Estos subsidios serían una medida que mejoraría el ingreso de sus hogares y su bienestar.

Teniendo en cuenta el coeficiente GINI, que es una medida que muestra la concentración de la riqueza donde uno, es la riqueza concentrada en una sola persona y 0 es la riqueza que se dispersa en toda la población. Entre más cercano es este índice a uno hay más concentración de la riqueza en unos pocos, entre más cercano esté a cero, estos ingresos llegan a toda la población, como se observa el siguiente cuadro:

Coeficiente de Gini

Coeficiente de Gini Principales Dominios y 13 Ciudades y Áreas Metropolitanas (A.M) 2002- 2018

Cifras en Porcentaje	
Dominio	
	2018
Barranquilla AM	0,443
Bogotá	0,504
Bucaramanga AM	0,432
Cali AM	0,463
Cartagena	0,452
Cúcuta AM	0,440
Ibagué	0,435
Manizales AM	0,446
Medellín AM	0,474
Montería	0,451
Pasto	0,479
Pereira AM	0,416
Villavicencio	0,477
Nacional	0,517
Cabeceras	0,497
Centros poblados y rural disperso	0,446
13 ciudades y A.M.	0,487
Otras cabeceras	0,478

Nota: Las 13 ciudades y A.M. son Barranquilla AM, Bogotá, Bucaramanga AM, Cali AM, Cartagena, Cúcuta AM, Ibagué, Manizales AM, Medellín AM,



Montería, Pasto, Pereira AM y Villavicencio. El dominio Otras Cabeceras hace referencia a las cabeceras sin las 13 ciudades y A.M.

Cartagena es la tercera ciudad con GINI más alto, es decir, donde mayor concentración de la riqueza hay, de un 0,452; por eso el crecimiento económico que ha tenido Cartagena la última década no se ha manifestado en su población, no ha habido desarrollo económico. En cuanto a la población con discapacidad, las cifras del Ministerio de Salud son reveladoras:

Gráfico 1. Distribución por grupos de edad de la PcD en las 5 ciudades principales de Colombia.

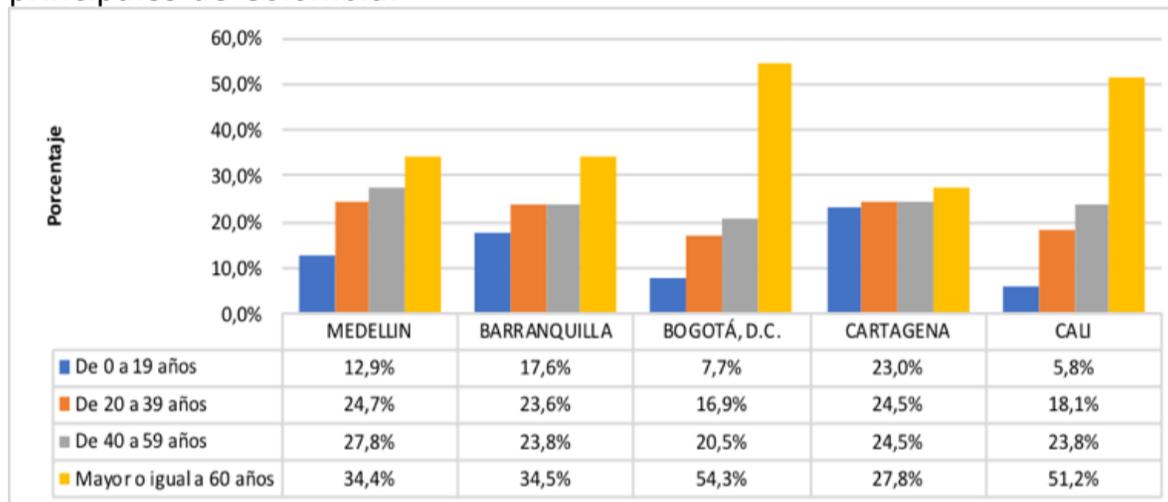
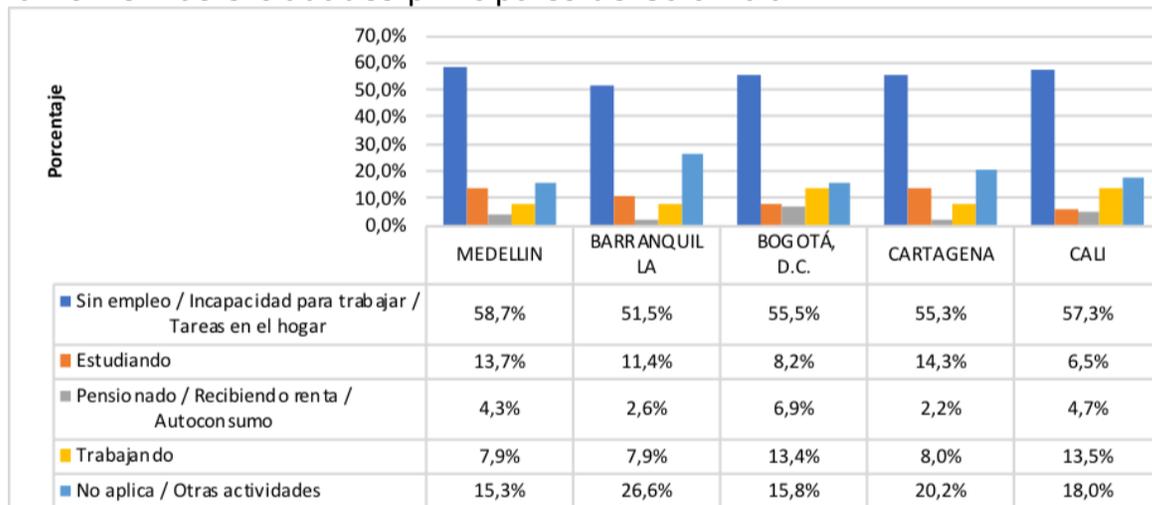


Gráfico 5. Distribución por actividad realizada en los últimos 6 meses de la PcD en las 5 ciudades principales de Colombia



La Distribución por actividad realizada en los últimos 6 meses de la PcD en las 5 ciudades principales de Colombia, se caracteriza por tener el mismo comportamiento; Es más frecuente que las PcD no tengan empleo, presenten incapacidad para trabajar o se encuentren realizando tareas del hogar, este parámetro supera el 50% en todas las ciudades.

En segundo lugar y en orden descendente, se encuentra el grupo de personas que se encuentran estudiando, con una frecuencia que oscila entre el 6,5 y el 14,3%. A nivel general y en un menor porcentaje se observa que los individuos reciben pensión, realizan actividades de autoconsumo, se encuentran trabajando o realizando otras actividades. Sin embargo, en Bogotá hay una mayor frecuencia de personas trabajando y en Cartagena estudiando que recibiendo pensión o



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

realizando actividades de autoconsumo. Todas las ciudades tienen un comportamiento similar y estadísticamente significativo al compararlas entre sí.

La ciudad de Cartagena en el 2017 (datos DANE) tuvo un PIB de \$19.994 billones de pesos, que representan el 68% del PIB de Bolívar, y el sector industrial generó para el 2018, \$4,847 billones de pesos, como se entiende en la economía la principal función de los impuestos (ICA, predial unificado) que suman, en promedio, para el presupuesto de 2020, aproximadamente fue de \$564 mil millones de pesos. En los fundamentos de las normas de la Constitución de 1991, en la cual se dictamina que los impuestos deben ser justos y progresivos y que la principal función del gasto público es el cumplimiento de los derechos fundamentales de salud, educación y pensiones.

Así, la política fiscal se erigió como el principal mecanismo de reducción de las desigualdades sociales del país, es decir, disminuir la concentración de la riqueza, después que se cobran los impuestos estos se deben reinvertir para mejorar la calidad de vida de la población. Ofreciendo a la población vulnerable y pobre menores cargas tributarias, más acceso a servicios, como el transporte por la vía de la eficiencia y las tarifas, para que puedan liberar recursos y destinarlos al consumo de bienes y servicios distintos a la canasta de subsistencia.

Para otorgar subsidios en el transporte, existen dos justificaciones, la eficiencia económica y la equidad distributiva.

En Cartagena, la justificación principal sería la equidad distributiva, debido a la alta pobreza y concentración de la riqueza. Los subsidios en el transporte público facilitan el uso por parte de poblaciones pobres y vulnerables, ya que el transporte es considerado un servicio intermedio, que, al reducir su gasto, permite el consumo de otros bienes y servicios también prioritarios, como el acceso a la salud, la educación y el trabajo.

Pero estos subsidios se deben hacer a ciertos grupos de población que tienen grandes dificultades para acceder al servicio de transporte debido a su nivel de pobreza y vulnerabilidad.

Es imperante en Cartagena hacer una mejora progresiva en los subsidios de tarifas del SITM, en este caso subsidiando el 30% de coste de pasaje SITM Transcaribe para la siguiente población cartagenera:

- Población estudiantil de básica, secundaria y superior Sisbén I y II
- Personas con discapacidad permanente Sisbén I y II
- Tercera Edad, mayores de 62 años (de acuerdo con la Ley 1171 de 2007), Sisbén I y II

Este subsidio se hará a través de las tarifas diferenciales que busca segmentar la tarifa para beneficiar a las personas más vulnerables.

Se podría pensar que el subsidio podría implicar una disminución en el recaudo por pasajero, existe en Brasil, en la Ciudad de Belo Horizonte un ejemplo de éxito. Al realizar un subsidio como el que se propone, no solamente se mejoraron las condiciones de movilidad de las personas pobres y vulnerables sino también un incremento en el número de



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

usuarios, que compensó la reducción de la tarifa por el subsidio aplicado a la población mencionada.

Para el caso de Cartagena, la reducción en la tarifa para la población pobre y vulnerable, a través del subsidio puede atraer a muchos usuarios nuevos que antes utilizaban servicios de mototaxismo, de alta accidentabilidad y que debido a la reducción de la tarifa pueden utilizar el transporte público.

Para aplicar este subsidio, logrando una tarifa diferencial para la población pobre y vulnerable seleccionada, hay que tener en cuenta el siguiente sustento jurídico:

1. Aspectos Constitucionales

Estas son las disposiciones constitucionales que se aplican a este proyecto de acuerdo:

Artículo 1. (...) Colombia es un Estado Social de Derecho... fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo". Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan."

Artículo 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión.

Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social.



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

Artículo 313. Corresponde a los Concejos: Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

*Artículo 322: "... A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito..."

2. Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte

Artículo 2º. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

3. Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre

Artículo 1o. **Ámbito de aplicación y principios.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

"Artículo 2o. **Definiciones.** Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

...Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población."

4. Ley 105 de 1993 "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..."

ARTICULO 3o. Principios del Transporte Público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

DEL ACCESO AL TRANSPORTE. El cual implica:

Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

DEL CARÁCTER DE SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE. La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Artículo tercero también establece en el numeral 9 establece que el gobierno nacional, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales podrán establecer subsidio a favor de los estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensable, con tarifas fuera de su alcance económico

5. Ley 1171 de 2007, "Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores".

Artículo 1°. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto conceder a las personas mayores de 62 años beneficios para garantizar sus derechos a la educación, a la recreación, a la salud y propiciar un mejoramiento en sus condiciones generales de vida.



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

Artículo 2°. Beneficiarios. Podrán acceder a los beneficios consagrados en esta ley los colombianos o extranjeros residentes en Colombia que hayan cumplido 62 años. Para acreditar su condición de persona mayor de 62 años bastará con la presentación de la cédula de ciudadanía o el documento legal que acredite tal condición para los extranjeros.

Para las circunstancias en las cuales se requiera demostrar el nivel del Sisbén, se acreditará mediante certificación expedida por la autoridad competente.

Artículo 5°. Transporte público. Los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria.

La tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Atentamente,

BANCADA PARTIDO DE LA U

CESAR PION GONZALEZ

LEWIS MONTERO POLO

Vo. Bo.

WILLIAM DAU CHAMATT

Alcalde Mayor de Cartagena de Indias



ACUERDO No.

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE UN SUBSIDIO DE TRANSPORTE A FAVOR DE POBLACIÓN DE ADULTO MAYOR, ESTUDIANTES DE BÁSICA, SECUNDARIA Y SUPERIOR, PERSONAS CON DISCAPACIDAD PERMANENTE TODOS CON SISBÉN I Y II”

EL CONCEJO DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

En uso de sus facultades legales conferidas por la constitución artículo 313 leyes 136 de 1994, ley 1617 de febrero de 2013 y demás normas:

ACUERDA

ARTICULO PRIMERO. Tarifa Diferencial. El Distrito de Cartagena de Indias implementará en el SITM, una tarifa diferencial para la siguiente población en condición de pobreza y vulnerabilidad:

1. Estudiantes de educación básica y media con Sisbén I y II
2. Adultos mayores con Sisbén I y II
3. Estudiantes de educación superior con Sisbén I y II
4. Personas con discapacidad permanente con Sisbén I y II

PARÁGRAFO. La tarifa diferencial aplicará en el Sistema Integral de Transporte Masivo Transcaribe.

ARTÍCULO SEGUNDO. Subsidio de Transporte. Para hacer la tarifa diferencial se establece un subsidio del 30% en el valor del pasaje para los estudiantes de educación básica y media con Sisbén I y II; personas de la tercera edad mayores de 62 años con Sisbén I y II; personas con discapacidad permanente con Sisbén I y II y los estudiantes de educación superior en general con Sisbén I y II.

PARÁGRAFO. Este subsidio en cuanto a los puntos de corte del Sisbén serán los que anualmente expida el Alcalde Distrital mediante decreto.

ARTÍCULO TERCERO. Requisitos. Para otorgar estos subsidios el Distrito de Cartagena de Indias deberá tener en cuenta los siguientes requisitos mínimos:

1. En el caso de los estudiantes de educación básica y media con Sisbén I y II, estos deberán:
 - a. Estar cursando estudios en una institución educativa debidamente reconocida por la Secretaría de Educación Distrital.
 - b. Tener Sisbén niveles I o II.
2. En el caso de los adultos mayores, estos deberán:



Concejo Distrital de Cartagena de Indias D. T. y C.

Proyecto de Acuerdo No. 003

- a. Ser personas mayores de 62 años, de acuerdo con la Ley 1171 de 2007
 - b. Tener Sisbén niveles I y II.
3. En el caso de estudiantes de educación superior, estos deberán:
- a. Estar cursando estudios universitarios en una institución de educación superior reconocida por el Ministerio de Educación Nacional
 - b. No ser mayor de 30 años
 - c. Tener Sisbén niveles I y II.
4. En el caso de las personas con discapacidad permanente, estas deberán:
- a. Demostrar mediante certificación medica la condición de discapacidad
 - b. Tener Sisbén niveles I y II.

ARTICULO CUARTO. Tarjeta Tarifa Diferencial (TATADI). Crease un documento que acredite a estudiantes, discapacitados y adultos mayores a ser beneficiados de los subsidios de transporte por ser considerados poblaciones en pobreza y vulnerabilidad. Esta tarjeta deberá ser utilizada de manera personal e intransferible. Y será expedida por la Secretaría de Educación para la población estudiantil, por la Secretaría de Participación Ciudadana para la población discapacitada y para los adultos mayor.

ARTÍCULO QUINTO. El Distrito en cabeza del alcalde creará las asignaciones presupuestales necesarias para dar cumplimiento al presente Acuerdo.

ARTÍCULO SEXTO. El Distrito reglamentara en seis meses el procedimiento de la tarjeta " Tarjeta Tarifa Diferencial (TATADI).

ARTICULO SEPTIMO. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación.