



**ALCALDIA MAYOR  
BOGOTA D.C.**  
Instituto  
**DESARROLLO URBANO**



**“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.”**



**ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.**

MOVILIDAD  
**CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021**  
Instituto de Desarrollo Urbano

**INFORME 3: ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FISCAL DE LA CIUDAD  
COMPONENTE FINANCIERO**

**VERSION 4**

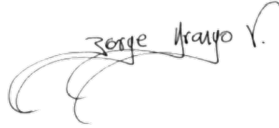
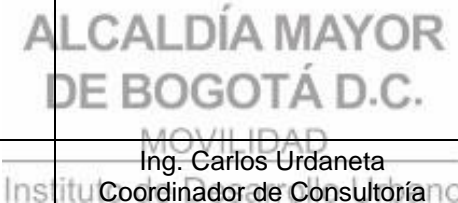
**BOGOTÁ, 2022 – NOVIEMBRE 22**

 <p><b>Ardanuy</b> CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA</p>	<p>ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.</p>	 <p>ALCALDÍA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>
--	---	---




### CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 0	29/08/2022	Emisión Inicial	19
Versión 1	23/09/2022	Atención Observaciones Interventoría comunicado OF-CIFS-CAC-00679-15092022	20
Versión 2	30/09/2022	Atención Observaciones Interventoría comunicado OF-CIFS-CAC-00717-28092022	22
Versión 3	11/10/2022	Atención Observaciones Interventoría comunicado OF-CIFS-CAC-00736-06102022	17
Versión 4	22/11/2022	Atención Observaciones Interventoría Correo del 17 de noviembre	17

### EMPRESA CONTRATISTA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
		
<p>Jorge Arango V. Especialista</p>	<p>Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría</p>	<p>Ing. Oscar Rico Director de Consultoría</p>

### EMPRESA INTERVENTORA

REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
		
<p>Beatriz Lopera González Especialista</p>	<p>Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría</p>	<p>Ing. Abraham Palacio Director de Interventoría</p>

**TABLA DE CONTENIDO**

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Objetivos.....</b>	<b>4</b>
1.1. Objetivo general .....	4
1.2. Objetivos específicos .....	4
1.3. Metodología .....	4
<b>2. Información relevante del proyecto .....</b>	<b>6</b>
2.1. Localización del proyecto .....	6
2.2. Marco temporal .....	7
<b>3. Análisis de la capacidad financiera de la ciudad .....</b>	<b>8</b>
3.1. Introducción .....	8
3.2. Análisis de capacidad financiera del Distrito Capital.....	8
3.3. Aplicación de la metodología.....	13
3.4. Peso específico de la deuda del proyecto con relación a la capacidad fiscal .....	15
<b>4. Conclusiones.....</b>	<b>16</b>
<b>ANEXO 1. SOPORTE DE CALCULO (HOJA EXCEL) .....</b>	<b>17</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	
Tabla 2-1. Alternativas a evaluar .....	6
Tabla 3-1. Ingresos fiscales Distrito 2021-2022.....	9
Tabla 3-2. Ingresos Tributarios Distrito 2021-2022 .....	9
Tabla 3-3. Balance primario Distrito 2023-2032.....	11
Tabla 3-4 Proyección del espacio fiscal en millones pesos corrientes .....	13
Tabla 3-5. Fuentes de información de agregados económicos.....	15
Gráfica 3-6. Expectativa del comportamiento de la inflación.....	15

**ÍNDICE DE ILUSTRACIONES**

Ilustración 1. Localización general del Proyecto .....	7
Ilustración 2. Composición de la deuda Distrito .....	12
Ilustración 3. Indicador sostenibilidad Distrito .....	13
Ilustración 4. Espacio fiscal en COP Millones constantes 2022 .....	16

## INTRODUCCIÓN

Este documento contiene el componente financiero relacionado con la Etapa Tres (3) de la consultoría para el proyecto que tiene como objeto “*ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ – CUNDINAMARCA*”, cumpliendo así con el Entregable 3 correspondiente según el documento de Capítulos Técnicos.

### 1. Objetivos

#### 1.1. Objetivo general

El presente informe acorde con los Capítulos Técnicos comprende el “*Análisis de la capacidad fiscal de la ciudad*” por lo cual presentamos un análisis de fuentes de financiación actualiza, que complementa y amplía el análisis presentado en el Informe 2.

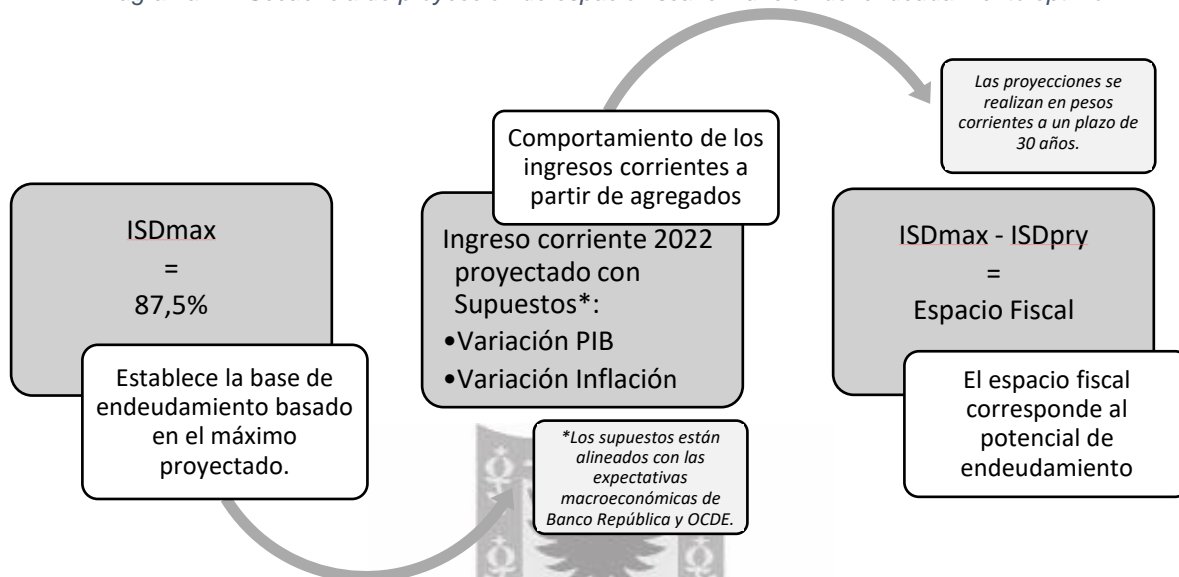
#### 1.2. Objetivos específicos

El objetivo específico es realizar el análisis de la capacidad fiscal de la ciudad que sirva de fuente de información de cara a la estimación de la estructura financiera del proyecto, a partir de un análisis de flujos, un diagnóstico de la situación actual y simulación de diferentes escenarios financieros para la implementación, operación y mantenimiento del proyecto.

#### 1.3. Metodología

Para determinar el espacio fiscal, se utilizará una fórmula que corresponda al estado actual del Indicador de Sostenibilidad del Distrito (ISD - descrito en el numeral 3.2 del presente documento) considerando como máximo el valor de 87,5% y restando para cada periodo inferior al dicho 87,5% el valor proyectado del Indicador de Sostenibilidad. Para realizar la proyección más allá del plazo específico de 2032, se utiliza el mínimo observado del indicador ISD de 50% correspondiente a 2021.

Diagrama 1 – Secuencia de proyección de espacio fiscal en función del endeudamiento óptimo



Fuente: Elaboración propia.

Esta metodología parte de un supuesto en el cual se conserva el nivel de endeudamiento, asumiendo que el espacio liberado podrá ser utilizado en otros proyectos. Para el 2021 este indicador ascendía a 50%, en 2022 se proyecta a 84,3%. (Ver Imagen 03).

En finanzas, a este análisis se le denomina el nivel de endeudamiento y siendo un comportamiento predecible permiten inferir la capacidad de repago de las obligaciones financieras de un ente público con alto grado de certeza.

En este sentido, la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI), en el documento «Indicadores de deuda» (INTOSAI, 2010), realiza una recopilación de los indicadores más comúnmente utilizados para estudiar el comportamiento de la deuda pública, agrupándolos en tres categorías<sup>1</sup>, entre la cual se destaca:

(...)

c. Los indicadores financieros de la deuda, que muestran el comportamiento de los pasivos del Estado como variables de mercado.

Habida cuenta que las cifras de Ingreso Corriente del año 2022 están presentes en el Marco Fiscal de Mediano plazo (en adelante MFMP) analizado, la proyección de este rubro se realiza mediante un estimado de Inflación y Producto Interno Bruto, para así obtener en pesos corrientes el espacio fiscal correspondiente.

<sup>1</sup> Urbina, Juan José. La sostenibilidad de la deuda pública de los países centroamericanos. Boletín de estudios fiscales. ISBN: 978-9929-674-37-0. agosto 2016. Página 22.

## 2. Información relevante del proyecto

### 2.1. Localización del proyecto

El proyecto por desarrollar se localiza en la región Bogotá – Cundinamarca, con el objetivo de comunicar al centro de la ciudad con el municipio de Soacha, para lo cual dentro de la Etapa 3 de esta consultoría se han estudiado un total de 7 corredores, que partieron de la base de dos trazados, el primero el del corredor férreo del Sur y el segundo del trazado del POT de la Línea 3 del Metro de Bogotá. Una vez analizados estos corredores, se descartaron dos de los mismos, para llegar a un total de 5 corredores, de los cuales se determinaron 6 alternativas de trazado, 3 de ellas en tren ligero, 1 en metro pesado y 1 en las dos opciones de tecnología.

Dentro de Bogotá, las alternativas discurren por las localidades de Tunjuelito, Rafael Uribe Uribe, Antonio Nariño, Mártires, Bosa, Ciudad Bolívar, Kennedy y Puente Aranda, en el municipio de Soacha las alternativas pasan por las comunas 1,2,3,4,5 y 6.

Para el desarrollo de esta etapa se plantearon 5 alternativas posibles para desarrollar el proyecto, éstas son el resultado de los análisis de demanda y socialización con el IDU y la empresa Metro de Bogotá, a continuación, se relaciona los corredores a evaluar en esta etapa:

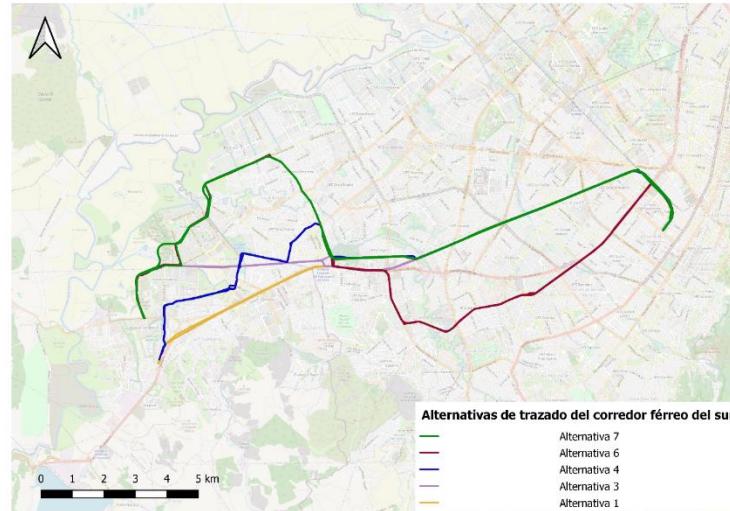
Tabla 2-1. Alternativas a evaluar

Corredor	Tipo	Alternativa	Longitud
1	Tren Ligero	Alternativa 1	19,2 Km
3	Tren Ligero	Alternativa 2	20,5 Km
4	Tren Ligero	Alternativa 3	22,1 Km
6	Tren Ligero	Alternativa 6	27,2 Km
6	Metro Pesado	Alternativa 6A	27,2 Km
7	Metro Pesado	Alternativa 7	24,5 Km

Fuente: Elaboración propia.

Para los corredores 1, 3, 4, 6 y 7, se tiene un punto de inicio en común (La Estación de la Sabana) y el punto de finalización que se ubica en el municipio de Soacha, cerca al sector industrial.

Ilustración 1. Localización general del Proyecto



Fuente: Elaboración propia.

## 2.2. Marco temporal

El contrato 1860, tiene como objeto “Elaborar los estudios de prefactibilidad, del Corredor Férreo del Sur en la modalidad ferroviaria, y su articulación con otros proyectos de transporte de la Región Bogotá-Cundinamarca”. En el marco de este contrato, se desarrollarán un total de 4 etapas, de las cuales ya se han cerrado las etapas 1 y 2. El desarrollo del presente informe hace parte de la Etapa 3 que tiene una duración de 6 meses, una vez esta sea terminada, se continuará con la Etapa 4, que tiene una duración total de 5 meses y consiste en los Estudios de Profundización de la Alternativa Seleccionada, con lo cual se dará cierre a la Prefactibilidad en el primer trimestre del 2023.

Una vez sea terminado el presente contrato, y si la Entidad cuenta con la disponibilidad de recursos podrá continuar con los estudios a nivel de factibilidad para lo cual deberá determinar el esquema de transacción y financiación a que haya lugar, con lo cual, en el marco de sus facultades, se definirá el cronograma de licitación, adjudicación y duración de la siguiente etapa de estructuración integral.

No obsta indicar que el presente estudio de Prefactibilidad es el primer paso para sentar las bases de estructuración integral, por lo cual se realizarán los supuestos pertinentes en la siguiente etapa de la consultoría para estimar los potenciales flujos asociados a la ejecución del proyecto y el eventual esquema de transacción de este.

### 3. Análisis de la capacidad financiera de la ciudad

#### 3.1. Introducción

La estimación del potencial de recursos públicos a involucrar en proyectos de transporte suele estar relacionada con las tasas o impuestos propios del sector (sobretasas a los combustibles, por ejemplo), o con los ingresos corrientes de libre disposición que podrían dirigirse a soportar los sistemas de transporte, si es una prioridad de la respectiva administración.

Mejorar las condiciones de movilidad de Bogotá, es uno de los retos más importantes del Distrito, basados en las necesidades de garantizar mayor accesibilidad y menores tiempo de viaje para los usuarios, con la construcción de un sistema de transporte que genere beneficios para la sociedad, mejorando la calidad de vida de los habitantes. En respuesta el Distrito avanza en la implementación de proyectos que mejoren el sistema de transporte público y las condiciones de movilidad.

Proyectos que trascienden geográficamente un municipio, departamento, o localidad, cuentan generalmente con recursos públicos provenientes de diferentes entes territoriales y del orden nacional.

Todas las inversiones realizadas con recursos públicos deben ser coherentes con los planes de desarrollo o de gobierno y estar acordes con las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo-MFMP.

Fuentes tradicionales como los recursos públicos, cuentan con una dinámica de uso extendida. Esto, aunque facilita en la práctica su ruta de acceso, hace que su disponibilidad tienda a estar saturada dado su alto nivel de compromiso que implica periodos de tiempo significativos (vigencias futuras), lo que motiva la necesidad de explorar otras alternativas de financiamiento, de la misma o de distinta naturaleza.

#### 3.2. Análisis de capacidad financiera del Distrito Capital

El presupuesto de ingresos de la Administración Central de Bogotá está compuesto por los recaudos tributarios<sup>2</sup> (directos e indirectos) y los recaudos no tributarios (ingresos corrientes), las transferencias corrientes (nacionales, departamentales y distritales) y los recursos de capital (desembolsos de créditos, recursos del balance, rendimientos financieros, excedentes de las empresas públicas, cofinanciación y venta de activos, entre otros).

---

<sup>2</sup> Recaudos tributarios directos son; los impuestos Predial y de vehículos. Recaudos tributarios indirectos son: ICA, delineación y sobretasa a la gasolina, además de consumo de cerveza y de cigarrillos extranjeros. Recaudos no tributarios son: tasas, contribuciones, multas, sanciones e intereses, además de venta de bienes y servicios.



Teniendo en cuenta lo previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) del periodo 2022-2032, para la vigencia 2022 se prevén ingresos totales por el orden de \$17,9 billones, de los cuales \$11,6 billones corresponden a ingresos corrientes, \$4,6 billones a transferencias y \$1,7 billones a recursos de capital.

Tabla 3-1. Ingresos fiscales Distrito 2021-2022  
Ingresos fiscales de la Administración Central 2021 - 2022

Miles de millones de \$ y %

Concepto	2021	2022	Var%22/21	%PIB2021	%PIB2022
<b>Ingresos totales</b>	<b>15.938</b>	<b>17.867</b>	<b>12,1</b>	<b>5,5</b>	<b>5,8</b>
<b>Ingresos corrientes</b>	<b>10.282</b>	<b>11.590</b>	<b>12,7</b>	<b>3,6</b>	<b>3,8</b>
Tributarios	9.495	10.494	10,5	3,3	3,4
No tributarios	786	1.095	39,3	0,3	0,4
<b>Transferencias</b>	<b>3.741</b>	<b>4.608</b>	<b>23,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>
<b>Recursos de Capital</b>	<b>1.915</b>	<b>1.669</b>	<b>-12,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>

Fuente: SDH - Dirección Distrital de Tesorería, Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales, Dirección Distrital de Presupuesto  
Cálculos: SDH - Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales

Fuente: MFMP 2022. Pág. 87.

Entre los ingresos tributarios, se destacan los ingresos por concepto de ICA (\$4,6 billones), seguido por los ingresos por impuesto predial que ascienden a \$3,8 billones, el impuesto a los vehículos automotores \$787 mil millones, el impuesto al consumo de cerveza \$358 mil millones y la sobretasa a la gasolina con \$371 mil millones.

Tabla 3-2. Ingresos Tributarios Distrito 2021-2022  
Ingresos corrientes de la Administración Central 2021 - 2022

Miles de millones de \$ y %

Concepto	2021	2022	Var %	% PIB 2021	% PIB 2022
<b>Ingresos corrientes</b>	<b>10.282</b>	<b>11.590</b>	<b>12,7</b>	<b>3,6</b>	<b>3,8</b>
<b>Ingresos Tributarios</b>	<b>9.495</b>	<b>10.494</b>	<b>10,5</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>
<b>Impuestos Directos</b>	<b>4.270</b>	<b>4.622</b>	<b>8,2</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>
Impuesto Predial	3.508	3.835	9,3	1,2	1,2
Impuesto Vehículos Automotores	762	787	3,2	0,3	0,3
<b>Impuestos Indirectos</b>	<b>5.225</b>	<b>5.872</b>	<b>12,4</b>	<b>1,8</b>	<b>1,9</b>
Industria, Comercio y Avisos	4.121	4.629	12,3	1,4	1,5
Delineación Urbana	90	93	3,74	0,03	0,03
Consumo de Cigarrillos Extranjeros	244	255	4,6	0,1	0,1
Consumo de Cerveza	330	358	8,6	0,1	0,1
Sobretasa Gasolina	322	371	15,0	0,1	0,1
Otros indirectos	118	167	41,6	0,04	0,1
<b>Ingresos No Tributarios</b>	<b>786</b>	<b>1.095</b>	<b>39,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>
Tasas y Derechos Administrativos	149	256	71,5	0,05	0,1
Contribuciones	222	246	11,0	0,1	0,1
Multas	158	254	60,8	0,1	0,1
Sanciones e Intereses	236	318	34,4	0,08	0,1
Venta Bienes y Servicios	21	22	2,8	0,007	0,007

Fuente: Fuente: MFMP 2022. Pág. 88.

En la vigencia 2022 los ingresos no tributarios de recaudo propio ascenderían a \$1,1 billones, 39,3% más que el recaudo esperado al cierre de 2021 (ver tabla anterior). Dentro de estos recursos se destacan las multas de tránsito y transporte, que alcanzarían un recaudo de \$240 mil millones, aportando 12,1 puntos porcentuales al crecimiento total de los ingresos no tributarios

Para el periodo 2023-2032 se prevé un crecimiento promedio de los ingresos corrientes de recaudo propio (tributarios y no tributarios) del orden del 4,5% anual en términos reales, donde su principal componente (los ingresos tributarios) contempla un crecimiento promedio para el mismo periodo del 3,2% anual.

Entre los principales ingresos tributarios, el mayor crecimiento promedio en términos reales para el período 2023-2032 se presenta el ICA (5,3%), el impuesto predial (3,4%), el impuesto a los vehículos (0,9%) y la sobretasa a la gasolina con el 0,5%.

Respecto de los ingresos no tributarios, se espera que tengan un crecimiento promedio anual real de 7,7%, gracias en parte a la dinámica de las nuevas fuentes del sector de Movilidad para financiar el SITP. Se espera que a partir de 2023 se comience a percibir recaudo por las tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e igualmente, se consolide el recaudo de la tasa por el derecho de libre circulación, con la totalidad de sus fases a partir de 2028. De la misma forma, se espera percibir recaudo por peajes a partir de 2029.

Por otra parte, a partir de los ingresos y gastos previstos en el MFMP 2023-2032, se establece un déficit primario para la vigencia 2023 del 0,6% del PIB. Entre las vigencias 2024 y 2027, se estima un superávit primario, llegando al 0,2% del PIB en el año 2027. Para la vigencia 2028 se proyecta un déficit del -0,1% del PIB y entre el periodo 2029 – 2032, se estima superávit primario, finalizando la proyección con el 0,1% del PIB en el año 2032.

Tabla 3-3. Balance primario Distrito 2023-2032  
Balance Administración Central Distrital 2023-2032  
% del PIB

Concepto	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Ingresos</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,5%</b>	<b>5,4%</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,1%</b>	<b>5,1%</b>	<b>5,0%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,8%</b>	<b>4,8%</b>
<b>Ingresos corrientes</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,6%</b>
Tributarios	3,4%	3,4%	3,4%	3,3%	3,3%	3,2%	3,2%	3,2%	3,1%	3,1%
No tributarios	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%
<b>Transferencias</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,9%</b>
<b>Recursos de capital</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,3%</b>
<b>Gastos</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,4%</b>	<b>5,4%</b>	<b>5,1%</b>	<b>5,3%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,8%</b>	<b>4,7%</b>
Gastos de Funcionamiento	1,1%	1,0%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,8%	0,8%	0,7%
Intereses	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Otros Gastos Corrientes	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Inversión	5,0%	4,4%	4,3%	4,3%	4,1%	4,3%	3,9%	4,0%	3,9%	3,9%
<b>Balance Fiscal</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-0,03%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>0,02%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,003%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,03%</b>
<b>Balance primario</b>	<b>-0,6%</b>	<b>0,002%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,2%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,1%</b>

Fuente: SDH – Dirección Distrital de Presupuesto, Dirección Distrital de Tesorería, Dirección Distrital de Crédito Público y Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

Cálculos: SDH – Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales.

Fuente: Fuente: MFMP 2022. Pág. 99.

Adicionalmente, el CONFIS en sesión del 22 de julio de 2022 otorgó aval fiscal proyecto diseño, construcción y puesta en operación de la línea 2 del Metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias, como requisito previo para la declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES<sup>3</sup>. Se aclara que se espera la publicación de un nuevo MFMP, que cuando esté disponible, permitirá la actualización de las cifras presentadas en este informe de acuerdo con la metodología propuesta.

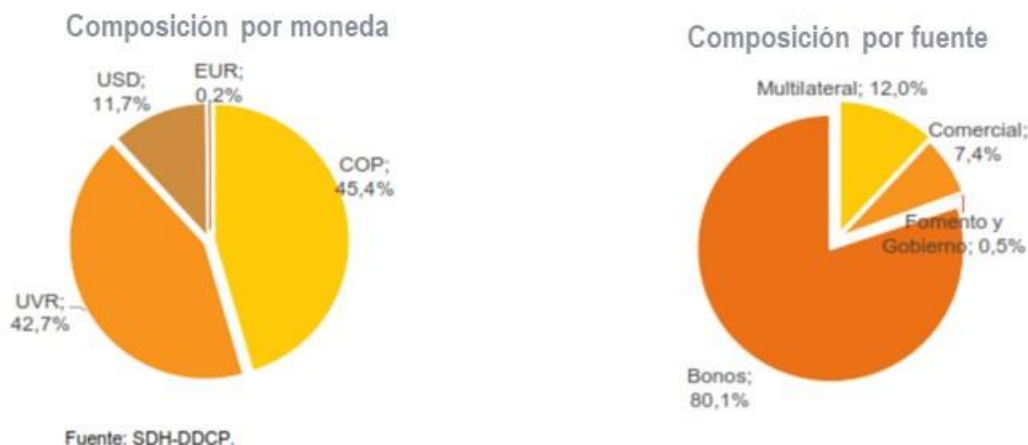
La administración del portafolio de deuda del Distrito Capital se ha caracterizado por preservar su sostenibilidad, bajo lineamientos de administración de riesgo y contribuyendo a la financiación eficiente de los planes de desarrollo. Esto ha sido reconocido por las calificaciones de riesgo de crédito otorgadas tanto a nivel local como nivel internacional, donde resaltan la fortaleza económica de la ciudad, lo que permite al Distrito Capital, contar con todas las fuentes disponibles de financiación en el mercado financiero y tener la posibilidad de acceder a los recursos más baratos para ampliar la diversificación, reducir el costo y mejorar el perfil de la deuda.

Al 30 de septiembre de 2021, el saldo de la deuda pública del Distrito Capital ascendió a \$4.523 mil millones. Su composición por moneda está determinada de la siguiente forma: Pesos 45,4%, UVR 42,7%, dólares americanos el 11,7% y el 0,2% en euros. Al analizar el origen de los recursos de financiamiento, las fuentes internas representan el 87,5%, mientras que las externas participan del 12,5% restante.

<sup>3</sup> Documento CONPES. Concejo Nacional de Política económica y social. República de Colombia. Departamento Nacional de Planeación. BPIN 2022011000104. Página 63

Ilustración 2. Composición de la deuda Distrito

Composición por moneda y fuente a 30 de septiembre de 2021



Fuente: Fuente: MFMP 2022. Pág. 100.

En cuanto al tipo de interés, el 68,8% de la deuda del Distrito Capital se encuentra pactada a tasa fija y el 31,23% restante a tasa variable. El tipo de interés variable está compuesto en un 57,5% con indexación a IPC, un 19,78% indexado al IBR, un 13,64% a Libor con referencia de seis meses, un 4,84% a Libor con referencia de tres meses, un 3,99% a la DTF y un 0,26% a la tasa ajustable del BID.

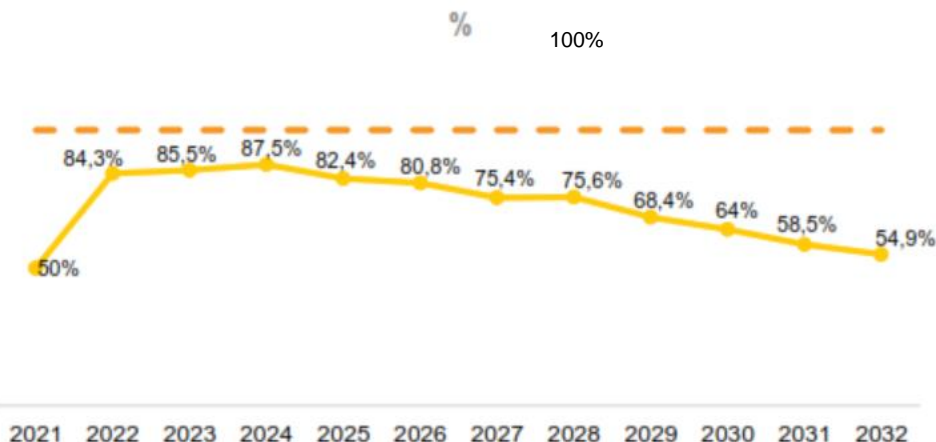
Respecto a la concentración de las obligaciones de pago de amortización o perfil de vencimientos, de acuerdo con la estructura de la deuda, ésta presenta una vida media de 12,23 años.

En cuanto a los indicadores de sostenibilidad<sup>4</sup> de la deuda y capacidad de pago<sup>5</sup>, Bogotá presenta un Indicador de Sostenibilidad de Deuda por debajo del límite establecido. En la proyección prevista en el Marco Fiscal de Mediano Plazo para el período 2021 - 2032, el indicador alcanzaría su máximo valor en el año 2024 con el 87,5% y terminaría en el año 2032 con un 54,9%, mientras que el mínimo reciente corresponde al 50% en 2021. Este valor de 50% es que se utilizará como cifra de largo plazo, ya que se evidencia un gradiente decreciente en la proyección explícita, la cual termina en 2032 con un valor de 54,9%

<sup>4</sup> La Ley 358 de 1997 define el indicador de sostenibilidad como la proporción del saldo de la deuda con respecto a los ingresos corrientes, y el indicador de capacidad de pago como la razón entre los intereses de la deuda y el ahorro operacional. Dichos ingresos y el ahorro operacional deben ajustarse con la inflación objetivo, fijada por el Banco de la República. Igualmente, la mencionada ley establece que existe capacidad de pago cuando la relación entre los intereses y el ahorro operacional no supera el 40%, mientras que la Ley 2155 de 2021, que modificó la Ley 358 de 1997, estableció que las entidades territoriales deben acatar un límite de 100% para el indicador de sostenibilidad con el fin de poder contratar nuevas operaciones de crédito público.

<sup>5</sup> La Ley 2155 de 2021, que modificó la Ley 358 de 1997, estableció que las entidades territoriales deben acatar un límite de 100% para el indicador de sostenibilidad con el fin de poder contratar nuevas operaciones de crédito público.

Ilustración 3. Indicador sostenibilidad Distrito



Fuente: SDH - Dirección Distrital de Crédito Público y Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales  
Cálculos: SDH – Dirección de Estadísticas y Estudios Fiscales

Fuente: Fuente: MFMP 2022. Pág. 102.

Tal como lo establece la Ley 358 de 1997, el indicador de Sostenibilidad deriva su cálculo de la siguiente fórmula:

$$\text{Indicador de sostenibilidad} = \frac{\text{Saldo de Deuda}}{\text{Ingresos Corrientes}}$$

En conclusión, el Distrito Capital presenta condiciones fiscales para adelantar inversiones estratégicas y comprometerse con deuda, toda vez que la inversión y la deuda corresponden al 66% del presupuesto distrital, con lo que se demuestra un significativo compromiso de este rubro dentro de las finanzas de la ciudad, como se puede apreciar en la gráfica a continuación en la cual la inversión destaca entre los rubros de los egresos (ver ilustración 5 a continuación).

### 3.3. Aplicación de la metodología

Utilizando la metodología planteada, a partir del Indicador de Sostenibilidad objetivo y los Ingresos Corrientes del Distrito, se puede realizar un planteamiento general acerca del espacio fiscal del Distrito como se desarrolla en la tabla a continuación:

Tabla 3-4 Proyección del espacio fiscal en millones pesos corrientes

<i>p:Proyectado</i> <i>e:Estimado</i>	Ingresos corrientes COP Millones	Δ PIB	Δ Inflación	ISDmax	ISDpry	Espacio fiscal en ISD	Espacio fiscal en COP Millones corrientes
<b>2022p</b>	11.590.000	6,10%	11,22%	87,50%	84,30%	3,20%	370.880
<b>2023p</b>	13.676.712	3,10%	6,47%	87,50%	85,50%	2,00%	273.534

<i>p:Proyectado e:Estimado</i>	Ingresos corrientes COP Millones	Δ PIB	Δ Inflación	ISDmax	ISDpry	Espacio fiscal en ISD	Espacio fiscal en COP Millones corrientes
<b>2024p</b>	15.013.005	4,00%	3,00%	87,50%	87,50%	0,00%	0
<b>2025p</b>	16.081.931	4,00%	3,00%	87,50%	82,40%	5,10%	820.178
<b>2026p</b>	17.226.964	4,00%	3,00%	87,50%	80,80%	6,70%	1.154.207
<b>2027p</b>	18.453.524	4,00%	3,00%	87,50%	74,40%	13,10%	2.417.412
<b>2028p</b>	19.767.415	4,00%	3,00%	87,50%	75,60%	11,90%	2.352.322
<b>2029p</b>	21.174.855	4,00%	3,00%	87,50%	68,40%	19,10%	4.044.397
<b>2030p</b>	22.682.505	4,00%	3,00%	87,50%	64,00%	23,50%	5.330.389
<b>2031p</b>	24.297.499	4,00%	3,00%	87,50%	58,50%	29,00%	7.046.275
<b>2032p</b>	26.027.481	4,00%	3,00%	87,50%	54,90%	32,60%	8.484.959
<b>2033e</b>	27.880.638	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	10.455.239
<b>2034e</b>	29.865.739	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	11.199.652
<b>2035e</b>	31.992.180	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	11.997.067
<b>2036e</b>	34.270.023	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	12.851.259
<b>2037e</b>	36.710.049	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	13.766.268
<b>2038e</b>	39.323.804	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	14.746.427
<b>2039e</b>	42.123.659	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	15.796.372
<b>2040e</b>	45.122.864	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	16.921.074
<b>2041e</b>	48.335.612	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	18.125.854
<b>2042e</b>	51.777.107	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	19.416.415
<b>2043e</b>	55.463.637	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	20.798.864
<b>2044e</b>	59.412.648	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	22.279.743
<b>2045e</b>	63.642.829	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	23.866.061
<b>2046e</b>	68.174.198	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	25.565.324
<b>2047e</b>	73.028.201	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	27.385.575
<b>2048e</b>	78.227.809	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	29.335.428
<b>2049e</b>	83.797.629	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	31.424.111
<b>2050e</b>	89.764.020	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	33.661.508
<b>2051e</b>	96.155.218	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	36.058.207
<b>2052e</b>	103.001.470	4,00%	3,00%	87,50%	50,00%	37,50%	38.625.551

Fuente: Elaboración Propia

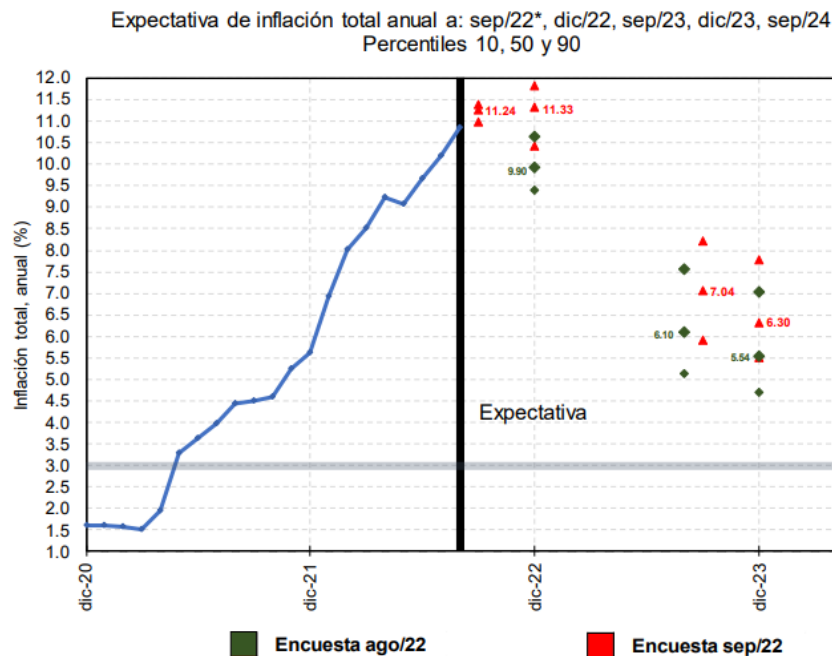
Esta metodología permite calcular la deuda adicional que puede contraer el Distrito en función del comportamiento esperado del ingreso corriente y el mantenimiento de un nivel de deuda ya previsto. Para el largo plazo, se utiliza un indicador de ISD equivalente al 50% observado en el 2021.

Las fuentes sobre el comportamiento de estos agregados económicos se encuentran disponibles en:

Tabla 3-5. Fuentes de información de agregados económicos

Variable	Concepto	Fuente
Inflación	Largo plazo 3% EA +/- 1%	<a href="https://www.banrep.gov.co/es/glosario/meta-inflacion">https://www.banrep.gov.co/es/glosario/meta-inflacion</a>
Inflación	Expectativa 2022 = 11,22% 2023 = 6,47%	<a href="https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/encuesta-mensual-expectativas-analistas-economicos">https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/encuesta-mensual-expectativas-analistas-economicos</a>
Var. PIB	Largo plazo 4%	Supuesto estimado por el consultor
Var. PIB	Expectativa 2022 = 6,1% 2023 = 3,1%	<a href="https://www.oecd.org/perspectivas-economicas/">https://www.oecd.org/perspectivas-economicas/</a>

Gráfica 3-6. Expectativa del comportamiento de la inflación



Fuente: Encuesta EME. Cálculos Banco de la República

### 3.4. Peso específico de la deuda del proyecto con relación a la capacidad fiscal

A ser desarrollado a partir de la entrega de la información secundaria de CAPEX, Ingresos y OPEX.

La metodología utilizada para desarrollar la proyección contempla la siguiente formulación en la hoja de cálculo:

$$\text{Ingresos Corrientes}_n = \text{Ingresos Corrientes}_{n-1} \times (1 + \text{Inflación}_{n-1}) \times (1 + \text{PIB}_{n-1})$$

$$\text{Espacio Fiscal en ISD}_n = \text{ISD}_{\text{max}} - \text{ISD}_{\text{pry}}$$

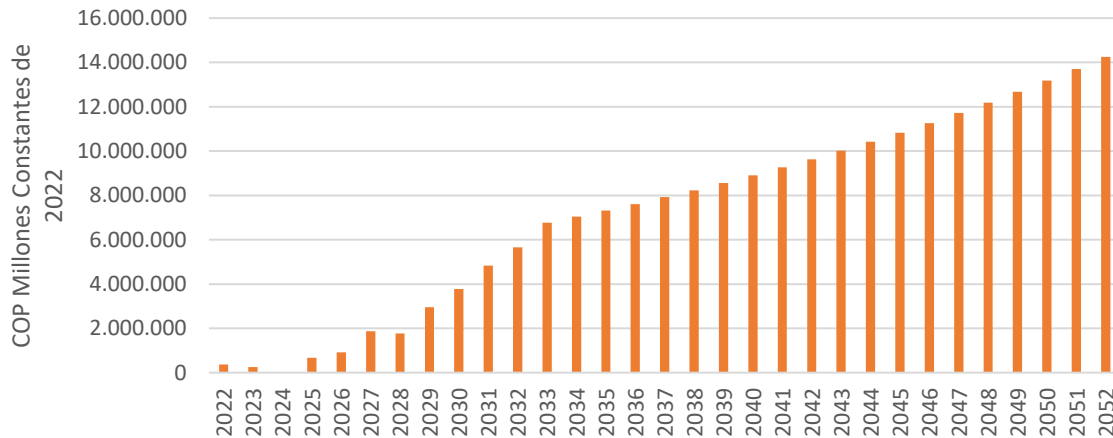
$$\text{Espacio Fiscal en COP Millones Corrientes} = \text{Ingresos Corrientes} \times \text{Espacio Fiscal en ISD}$$

#### 4. Conclusiones

La deuda ha sufrido un importante incremento, pasando de un ISD del 50% en 2021, tal como se evidencia en la Ilustración 3 que da cuenta del Indicador Sostenibilidad del Distrito un máximo esperado de 87,5% en 2024. Este aumento de la deuda, reduce el espacio fiscal para los años más próximos al origen, es decir, el 2025 y el 2026.

En términos temporales, se puede considerar que la deuda adicional (ver gráfico a continuación) superaría los COP 2.000.000 Millones (dos billones de pesos constantes a precios de 2022, es decir E<sup>12</sup>) en el año 2029 con un espacio superior a los COP 8.000.000 Millones de deuda adicional en los años 2038 en adelante.

Ilustración 4. Espacio fiscal en COP Millones constantes 2022



Fuente: Elaboración propia





**ANEXO 1. SOPORTE DE CALCULO (HOJA EXCEL)**

ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano