

PROYECTO DE LEY

Por la cual se dictan normas tendientes a la reorganización e integración del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Metropolitano, Distrital o Municipal

El Congreso de la República de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto dictar normas que permitan dotar a los Alcaldes y Juntas Metropolitanas de facultades para reorganizar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Distrital, Metropolitano o Municipal e integrarse con los diferentes tipos o modalidades de servicio público de transporte de pasajeros, dentro de las autonomía que les reconocen la Constitución y la ley.

Capítulo I

Organización de los prestadores del servicio y elementos para su operación

Artículo 2. Empresas Operadoras. Operador de Transporte Colectivo. Son quienes en el momento de la reorganización prestan legalmente el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo a nivel Metropolitano, Distrital o Municipal de pasajeros en el municipio, distrito o área metropolitana, y se deberán organizar en empresas operadoras o bajo figuras como convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales, consorcios, Uniones Temporales, y cualquier otra modalidad de organización que la ley permita y prestaran el servicio con un permiso de operación otorgado por la autoridad competente.

Artículo 3. Administración. El operador del transporte colectivo podrá ser propietario o administrador de la totalidad de los equipos con lo que se preste el servicio. Los conductores deberán ser contratados de acuerdo con las normas laborales vigentes.

Artículo 4. Elementos para la operación. Serán aquellos predios, equipos que posean Están Conformados por los predios, equipos, sistemas, señales, paraderos y estaciones necesarios, útiles y acorde con las tarifas que se establezcan para el usuario para la prestación del servicio. Serán definidos por la autoridad competente y podrán ser explotados comercialmente.

Parágrafo: Salvo lo aquí previsto, los elementos requeridos para la prestación de este servicio público de transporte colectivo de pasajeros serán de cuenta exclusiva del operador del transporte colectivo, esto es, patios, talleres, equipos y sistemas, los cuales estarán supeditados a la tarifa. Los Alcaldes y Juntas Metropolitanas establecerán carriles exclusivos o preferentes para la prestación del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros organizado en los términos de la preste ley, su construcción o adecuación será de cuenta de dichas entidades territoriales y administrativas. Igualmente, serán de su cuenta la infraestructura, amoblamiento urbano, estaciones de transferencia, señalización de vías y demás elementos requeridos para la prestación del servicio.

Artículo 5. Equipos. Los equipos destinados a la operación, deberán tener criterios de modernidad, estandarización, uniformidad, y estar homologados por el Ministerio de Transporte. Los equipos deberán operar con combustibles limpios, siempre y cuando el suministro se encuentre garantizado.

Capítulo II Operación

Artículo 6. Cantidades de equipo o capacidad transportadora. Será el necesario para cubrir la demanda de movilización existente de acuerdo con los estudios técnicos que adelante la autoridad competente. El operador de transporte Colectivo podrá en cualquier momento presentar estudio técnico al respecto para modificar las cantidades de equipo.

Artículo 7. Tarifas. La tarifa que establezca la autoridad competente para el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros a nivel municipal, distrital o metropolitano debe cumplir con principios de sostenibilidad, costeabilidad, recuperación de la inversión y rentabilidad mínima. Las tarifas deberán ser revisadas anualmente y sustentadas en estudios técnicos al respecto.

Artículo 8. Rutas. Deberán ser determinadas por la autoridad competente de oficio o por iniciativa de los interesados, teniendo en cuenta el estudio técnico de demanda de movilización existente que adelante la autoridad competente, la movilidad del municipio o área metropolitana, el tipo de vías existentes aptas para la operación, la densidad de población, el cubrimiento del municipio o área metropolitana, la complementariedad de las rutas y diferentes servicios de transporte y la ubicación de las estaciones de integración.

Artículo 9. Sistema de Recaudo. El sistema de recaudo para la reorganización podrá ser contratado por el operador del transporte colectivo, vigilado por la autoridad competente y sus ingresos administrados y distribuidos por una sociedad fiduciaria autorizada para ello a través de un patrimonio autónomo. El sistema de recaudo debe permitir conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario. Será una sola tarjeta de integración tecnológica.

Capítulo III

Reorganización y actos administrativos

Artículo 10. Reorganización e Integración. La autoridad competente previa realización de los estudios técnicos necesarios, mediante acto administrativo reorganizará e integrará el servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Metropolitano, Distrital o Municipal de Pasajeros con sus componentes y cronogramas, los sistemas de rutas o las zonas en que será dividido el municipio o área metropolitana para la prestación del servicio, vías de operación, los elementos requeridos para la operación, los parámetros para su explotación comercial, la conformación y estructura mínima de los operadores del transporte colectivo, la estructura del sistema de recaudo centralizado, el término de duración de los permisos de operación los que no podrán ser inferiores a veinte años. Se establecerá un cronograma de expedición de los actos administrativos necesarios para la reorganización.

Si no se conformaren operadores del transporte colectivo para una ruta o zona, la autoridad competente procederá de acuerdo con la ley.

Parágrafo Único. Las empresa que prestan el servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Metropolitano, Distrital o Municipal de Pasajeros podrán dentro del plazo fijado establecer acuerdos o convenios para la operación de las rutas o zonas.

Artículo 11. Estructura Operativa. Una vez conformadas las empresas y expedidos los actos administrativos correspondientes la autoridad competente establecerá la estructura operativa que se requiera para la prestación del servicio, las empresas que operaran en las rutas o las zonas, el ajuste del equipo (parque automotor) conforme con los estudios técnicos que se realicen, la metodología de reposición dichos equipos, la tipología y número de equipos requeridos para la operación, el combustible de los mismos y la cantidad de los mismos, las rutas, los horarios y frecuencias, así como las condiciones mínimas de calidad, eficiencia, seguridad y comodidad, el Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF), las certificaciones de calidad con las que se deberá contar, la ubicación de los elementos para la prestación del servicio y los seguros que deberán contratarse.

Artículo 12. Habilitaciones y tarjetas de operación. La autoridad competente suspenderá las habilitaciones y tarjetas de operación de quienes no se sujeten a lo preceptuado en la presente ley hasta por la vigencia de los permisos de operación antes indicados.

Capítulo IV

Disposiciones finales

Artículo 13. Seguros. Previo al inicio de la operación las empresas operadoras deberán contratar por lo menos seguros de responsabilidad civil contractual, extracontractual y de accidentes que cubran los riesgos propios de la operación y de las actividades que se llevarán a cabo tanto a bordo de los equipos como en todo tipo de estaciones y paraderos.

Artículo 14. Integración. La integración operacional del servicio público de transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Metropolitano, Distrital o Municipal de Pasajeros con los diferentes tipos o modalidades de servicio público de transporte de pasajeros será gradual y por etapas de acuerdo con el cronograma establecido por los alcaldes o junta metropolitana para lo cual la autoridad competente dictará los actos administrativos que correspondan. La integración operacional deberá iniciarse con el servicio público de transporte masivo de pasajeros. Los

elementos requeridos para la integración operacional serán de cuenta exclusiva del municipio, distrito o área metropolitana. La integración operacional deberá llevarse a cabo bajo parámetros de complementariedad y no competencia entre los diferentes tipos o modalidades de servicio público de transporte de pasajeros. Los Alcaldes y las Juntas Metropolitanas deberán combatir la informalidad en el servicio público de transporte de pasajeros.

Artículo 15. Vigencias y Derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. Sistemas existentes

El servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros es definido como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas. Su radio de acción puede ser metropolitano cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida por la ley y distrital o municipal cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Este es un servicio regulado y las autoridades de transporte de cada jurisdicción definen previamente las condiciones de prestación del servicio y las tarifas de acuerdo con lo indicado por el Decreto 1079 de 2015 *“Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”*. Las autoridades de transporte en la jurisdicción Distrital o Municipal corresponde a los Alcaldes Distritales o Municipales o a quienes estos deleguen tal atribución. En la jurisdicción Metropolitana corresponde a la autoridad única de transporte metropolitano o a los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

En el país en ciudades de capitales como Medellín, Barranquilla, Cartagena, Rioacha, Cúcuta, Bucaramanga, Arauca, Pereira, Manizales, Tunja, Yopal y Cali se mantiene el servicio de transporte terrestre automotor colectivo. El Sistema Público de Transporte Masivo de Pasajeros, entendido como el que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización tiene presencia en ciudades como Bogotá, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga y Pereira. Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público son aquellos sistemas de

transporte público colectivo integrados y accesibles para la población en un radio de acción, para municipios y áreas metropolitanas entre los 250.000 y 600.000 habitantes. Prestados por empresas administradoras integrales de los equipos con sistema de recaudo centralizado y equipos apropiados cuya operación está a cargo de un Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF), por la autoridad de transporte o por quien este delegue y se desarrollan con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la nación a través del DNP, tiene presencia en ciudades como Neiva, Santa Marta, Popayán, Pasto, Valledupar, Villavicencio y Sincelejo.

En Bogotá se tiene implementado un Sistema Integrado de Transporte- SITP, definido en objeto y alcance en el Plan Maestro de Movilidad de 2006 - Sistema Integrado de Transporte Público "SITP" y comprendió las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada a los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema. En desarrollo de dicho plan de Movilidad, se asignaron a TRANSMILENIO S.A., las funciones de integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como la competencia para adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo "TPC" con el actual sistema de transporte público masivo, bajo las condiciones previstas en el artículo 17 del mismo Plan Maestro de Movilidad.

La Secretaria Distrital de Movilidad contrato estudios previos para la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público "SITP", los cuales plantearon la conformación de trece zonas de operación para la ciudad, así como un esquema de recaudo, las cuales deberían funcionar bajo la noción de sistema, con un esquema de operación unificado.

En el año 2009, se adoptó el SITP como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá, se establecieron las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o

entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y el servicio al usuario del sistema. La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, inició con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo. Posteriormente y de acuerdo con el cronograma definido por la Secretaría Distrital de Movilidad con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional definidas por el Alcalde Mayor, se integrará el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el Plan Maestro de Movilidad. Se designó como Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. encargándola de la planeación, gestión y control del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación. En el 2010 TransMilenio adjudicó las trece zonas en que se dividió la ciudad a nueve conformadas en su esencia por quienes operaban el transporte público colectivo y por los propietarios de los vehículos con los que se prestaban el servicio. Se establecieron como objetivos del Sistema Integrado de Transporte mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad, la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, garantizando su sostenibilidad financiera, racionalizando la oferta de servicios de transporte público, estableciendo una red jerarquizada de rutas, modernizando la flota vehicular de transporte público, estableciendo un modelo organizacional para la prestación del servicio por parte de los operadores privados, integrando la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, promoviendo el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema y contribuyendo a la sostenibilidad ambiental urbana.

En caso de Medellín, en el 2014 la alcaldía estableció las políticas y parámetros para la reorganización del transporte público colectivo de pasajeros y su integración con el metro, con base en el plan de desarrollo 2012- 2015 *“Medellín un hogar para la vida”* . Se implanto un sistema empresarial asociativo de operación conjunta a partir de convenios de colaboración empresarial a los cuales se otorgó permisos de operación de rutas. La Secretaría de Movilidad autorizó los convenios de colaboración empresarial bajo figuras de

Consortio, Unión Temporal o de Asociación entre empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte colectivo. La Secretaría de Movilidad estableció los parámetros para la presentación de propuestas de operación conjunta en cada sistema de rutas los cuales servían de referencia para la evaluación y conciliación del diseño operacional. Los objetivos trazados para la reorganización del servicio fueron mejorar la calidad, promover los convenios de colaboración empresarial para la operación conjunta de un sistema de rutas, mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad, la expansión e integración del servicio de la tarifa, establecer una red jerarquizada del servicio, modernizar la flota, establecer un modelo de organización empresarial para la prestación del servicio, empresas responsables por la prestación eficiente y segura del transporte, estructurar un servicio de transporte público colectivo que opere coordinada y complementariamente al transporte masivo.

Posteriormente, se aprueba el Plan de Desarrollo 2016-2019 *“Medellín Cuenta Con Vos”* en la Dimensión Estratégica 5 “Movilidad Sostenible”, cuyo objetivo principal es proporcionar a los ciudadanos una movilidad accesible, segura y confortable, que aporte al mejoramiento de la calidad de vida, de una manera coherente con los principios de sostenibilidad, estableció el Reto 5.3. “Medellín gestiona sus sistemas de movilidad”, a través del Programa 5.3.1. “Fortalecimiento a la integración multimodal del transporte público”, en el cual incorporó diferentes proyectos de inversión, entre ellos el 5.3.1.2. “Fortalecer la reestructuración del transporte público colectivo de Medellín TPM”, a través del cual se busca impulsar la reestructuración del transporte público colectivo de Medellín y sus corregimientos, en armonía con el sistema masivo, bajo los principios de eficiencia, seguridad y accesibilidad. Incluye los componentes de infraestructura necesaria: mediante la adecuación de carriles segregados o preferenciales, para el transporte público colectivo, construcción de estaciones de transferencia, adecuación de paraderos y gestión para la implementación de centros logísticos de transporte (patios); incorporación de medios tecnológicos para la gestión y control de flota y plataformas informativas, interactivas e incluyentes que generen información y comunicación entre usuarios/as, y el servicio de transporte autoridad y prestadores de servicio; y vehículos que cumplan los requerimientos

en materia de accesibilidad física y sensorial con una imagen institucional técnica unificada.

Todos estos sistemas de transporte de pasajeros que hoy día operan en las diferentes ciudades del país constituyen el antecedente del proyecto que hoy día se presenta a consideración del Congreso de la República.

I. Estadísticas y Cifras

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE-, realiza la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros –ETUP-, con el fin de obtener información estadística relacionada con este medio de transporte público. La cobertura abarca 8 áreas metropolitanas (Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cúcuta, Manizales, Medellín, Pereira), 15 ciudades del país. Mensualmente se recolecta y consolida información por tipo de vehículo y nivel de servicio; en lo referente al parque automotor se recoge información sobre viajes recorridos, kilómetros recorridos, pasajeros movilizados y tarifa diaria vigente. La encuesta se basa en el estudio del parque automotor y la movilización de pasajeros de las empresas legalmente constituidas, que prestan el servicio de transporte y que tienen asociado el pago de una tarifa cuyo valor es determinado por las autoridades competentes (Secretaría de Tránsito y Transporte) en cada uno de los municipios. El Boletín técnico de marzo de 2017 indica:

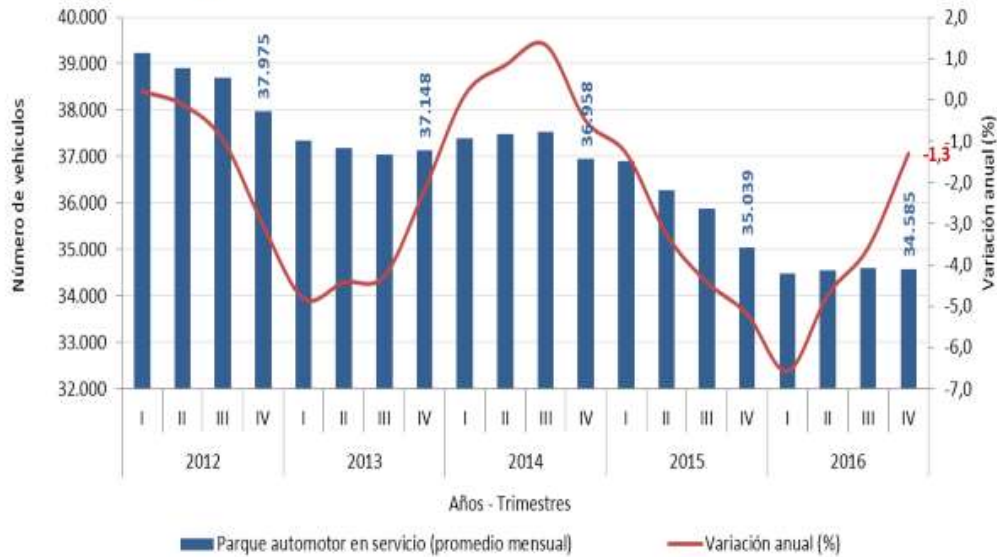
“Durante el segundo trimestre de 2017, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 34.544 vehículos en servicio cada mes, registrando una reducción de 0,02% con respecto al mismo período de 2016. Por su parte, el número de pasajeros transportados fue 981,5 millones, presentando una disminución de 1,4% (gráficos 1 y 2, anexo 1).”

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Grafico 1. Variación anual y parque automotor en servicio

Total nacional

2012 – 2016 (I - IV trimestre)^P



Fuente: Cálculos DANE- ETUP.

^P Cifra provisional

Tomado de: DANE Boletín técnico. Encuesta de transporte Urbano de Pasajeros – ETUP, IV trimestre de 2016.

Gráfico 2. Variación anual y número de pasajeros transportados

Total nacional

2012 - 2017 (II trimestre)^P



Fuente: Cálculos DANE- ETUP.

^P Cifra provisional

En el segundo trimestre de 2017, el 65,3% del parque automotor en servicio en el área de cobertura correspondió al transporte tradicional y 34,7% a los sistemas integrados de transporte masivo¹. En términos de utilización del servicio, 45,8% de los pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y 54,2% en los sistemas integrados de transporte masivo. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró Bogotá con el 36,9% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 10,3% (gráfico 3 y cuadro 1

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

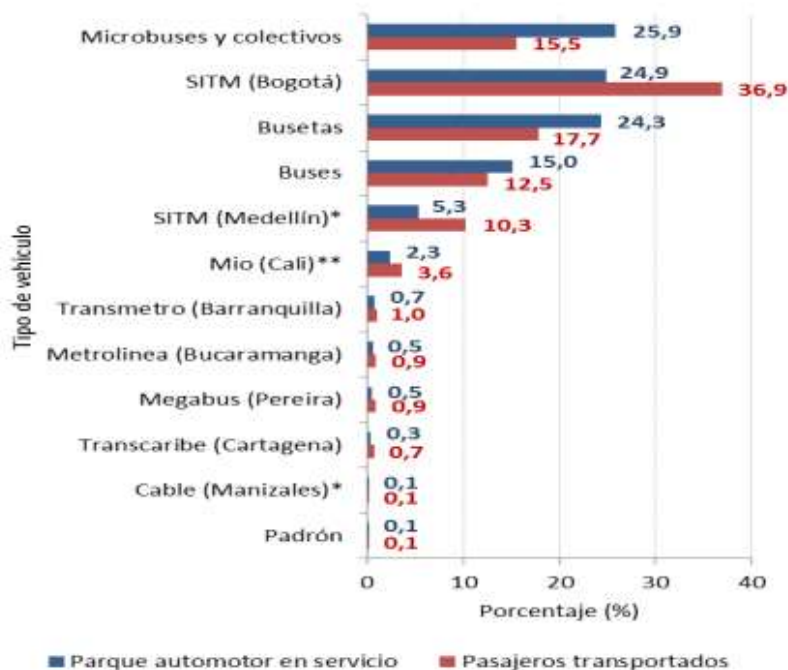
Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros - ETUP

II trimestre (2016 - 2017)^P

Tipo de Vehículo	Variables	II Trimestre 2016	II Trimestre 2017 ^P	Variación Porcentual Anual
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	40.241	40.108	-0,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio	34.551	34.544	0,0
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	994.978	981.485	-1,4
Tadicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	26.907	26.866	-0,2
	Promedio mensual de vehículos en servicio	22.543	22.571	0,1
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	455.746	449.720	-1,3
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	13.334	13.242	-0,7
	Promedio mensual de vehículos en servicio	12.008	11.973	-0,3
	Total trimestre pasajeros Transportados (Miles)	539.231	531.765	-1,4

Gráfico 3. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados

II trimestre de 2017^P



Fuente: Cálculos DANE- ETUP

^P Cifra provisional

*Incluye SITM, metro y cable

** Incluye SITM y cable

El sistema integrado de transporte masivo que presentó mayor crecimiento en el parque automotor en servicio y en el número de usuarios movilizados fue Pereira 9,6% y 7,5% y Medellín con 4,3% y 0,3% respectivamente. En contraste, en el área Metropolitana de Bucaramanga el promedio mensual de vehículos en servicio y el número de pasajeros presentó una disminución de 12,4% y 12,7% respectivamente (cuadro 2 y anexo 3.1). En el segundo trimestre de 2017, en el transporte tradicional las busetas fueron el tipo de vehículo que registró la mayor disminución en el parque automotor en servicio (-0,9%) y en el número de pasajeros transportados (-3,1%), comparado con el mismo período de 2016.

Cuadro 2. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros - ETUP
II trimestre (2016 - 2017)^P

Tipo de Vehículo	VARIABLES	II Trimestre 2016	II Trimestre 2017 ^P	Variación Porcentual Anual
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	40.241	40.108	-0,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio	34.551	34.544	0,0
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	994.978	981.485	-1,4
Buses	Promedio mensual de vehículos afiliados	5.878	5.972	1,6
	Promedio mensual de vehículos en servicio	5.080	5.195	2,3
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	120.795	122.611	1,5
Busetas	Promedio mensual de vehículos afiliados	9.677	9.649	-0,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio	8.477	8.398	-0,9
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	179.743	174.140	-3,1
Microbuses y colectivos	Promedio mensual de vehículos afiliados	11.352	11.199	-1,3
	Promedio mensual de vehículos en servicio	8.986	8.934	-0,6
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	155.209	152.372	-1,8
Padrón	Promedio mensual de vehículos afiliados		46	-
	Promedio mensual de vehículos en servicio		44	-
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)		596	-
SITM (Bogotá)	Promedio mensual de vehículos afiliados***	9.565	9.308	-2,7
	Promedio mensual de vehículos en servicio***	8.799	8.590	-2,4
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)***	368.844	361.764	-1,9
Megabús (Pereira)	Promedio mensual de vehículos afiliados	162	174	7,4
	Promedio mensual de vehículos en servicio*	146	160	9,6
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)*	8.169	8.782	7,5
Mio (Cali)	Promedio mensual de vehículos afiliados**	974	975	0,1
	Promedio mensual de vehículos en servicio**	749	802	7,2
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)**	37.387	35.102	-6,1
Metrolínea (Bucaramanga)	Promedio mensual de vehículos afiliados**	236	236	0,0
	Promedio mensual de vehículos en servicio**	210	184	-12,4
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)**	9.585	8.372	-12,7
Transmetro (Barranquilla)	Promedio mensual de vehículos afiliados**	284	284	0,0
	Promedio mensual de vehículos en servicio**	225	237	5,0
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)**	9.473	9.439	-0,4
Transcaribe ³ (Cartagena)	Promedio mensual de vehículos afiliados	130	152	17,2
	Promedio mensual de vehículos en servicio	69	120	74,8
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	4.496	6.648	47,9
Cable ¹ (Manizales)	Promedio mensual de vehículos afiliados	57	57	0,0
	Promedio mensual de vehículos en servicio	53	46	-13,2
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	801	858	7,1
SITM ² (Medellín)	Promedio mensual de vehículos afiliados	1.926	2.056	6,8
	Promedio mensual de vehículos en servicio	1.757	1.834	4,3
	Total trimestre pasajeros transportados (Miles)	100.476	100.800	0,3

Fuente: DANE - ETUP

¹ Los vehículos hacen referencia a las góndolas utilizadas en el cable.

² Incluye servicio de cable (góndolas), el SITM y metro.

³ A partir del II trimestre de 2017 inicia operación el SITM de Cartagena.

* Incluye buses troncales y alimentadores.

** Incluye buses troncales, alimentadores, padrones y cable.

*** Incluye buses troncales, alimentadores, zonales y complementarios.

^P preliminar.

- No es posible calcular la variación.

El Decreto 2170 de 2016 *“Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2017, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos”* establece inversiones para o aportes de la Nación a Sistemas Integrales de transporte masivo para Baranquilla y su área metropolitana, Sistema de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Armenia, implementación del Sistema Estratégico de Transporte para las ciudades de Pasto, Popayán, Santa Marta, Valledupar, Montería, Sincelejo, Sistema Masivo de Transporte para la ciudad de Cali, Diseño y Construcción de corredores del sistema de Transporte Masivo en el Valle de Aburra, Sistema de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Neiva, Sistema Integrado de Transporte Masivo en Bucaramanga y Primera Línea del Metro de Bogotá.

CTA PROG	SUBC SUBP	OBJG PROY	ORD SPRY	REC	CONCEPTO	APORTE NACIONAL	RECURSOS PROPIOS	TOTAL
1302	0600	6			IMPLEMENTACION DE LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DE VALLEDUPAR	39,958,000,000		39,958,000,000
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	39,958,000,000		39,958,000,000
1302	0600	7			IMPLEMENTACION SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE MONTERIA	19,032,000,000		19,032,000,000
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	19,032,000,000		19,032,000,000
1302	0600	8			IMPLEMENTACION SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO	14,082,000,000		14,082,000,000
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	14,082,000,000		14,082,000,000
1302	0600	9			CONSTRUCCION SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE SANTIAGO DE CALI DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA	42,431,000,000		42,431,000,000
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	42,431,000,000		42,431,000,000
1302	0600	10			IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DE NEIVA	36,030,285,314		36,030,285,314
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	36,030,285,314		36,030,285,314
1302	0600	11			DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LOS CORREDORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE MEDIANA CAPACIDAD METROPLUS EN EL VALLE DE ABURRA	39,560,553,451		39,560,553,451
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	39,560,553,451		39,560,553,451
1302	0600	13			CONSTRUCCION SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS PARA BUCARAMANGA Y SU AREA METROPOLITANA	16,250,000,000		16,250,000,000
				14	PRESTAMOS DESTINACIÓN ESPECIFICA	16,250,000,000		16,250,000,000
1302	0600	14			ESTRUCTURACIÓN PRIMERA LÍNEA METRO PLM-BOGOTÁ	5,000,000,000		5,000,000,000

II. Planteamiento

La Ley 310 de 1996 estableció que La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, el Sistema de Servicio Público urbano de transporte masivo de pasajeros con un mínimo del 40% y un máximo del 70%.

La Ley 86 de 1989, *“Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento”* estableció la llamada autosostenibilidad al establecer que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, estableciendo además que el Gobierno Nacional no podría realizar transferencias para cubrir dichos costos. Posteriormente, la Ley 1753 de 2015 *“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”*, ante la situación financiera de dichos sistemas de transporte estable que además de la tarifa, estos sistemas se podrán financiar con fuentes de financiación de origen territorial, que pudieran ser el impuesto predial, el ICA y la sobretasa a la gasolina. Finalmente se estableció la posibilidad de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, en los casos que cofinancie dichos sistemas puedan hacer inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y para la adquisición inicial o total de material rodante para los sistemas metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros, bajo la premisa de incentivar la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados; estableció además la implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema.

Al año 2014, la Nación había invertido a partir del año 2000 en los diferentes sistemas de transporte (SITM y SETP) la suma de 7,3 billones de pesos aproximadamente, en ciudades como Bogotá, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Medellín, Armenia, Montería, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo, Valledupar y Neiva. En el presupuesto General de la Nación para el 2017 se establecieron inversiones del estado en los diferentes sistemas de transporte por mas de 200 mil millones de pesos.

A pesar de las nuevas formas de financiación establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo vemos como dichos sistemas colapsan financieramente todos los días, no hay un equilibrio financiero entre el valor de las inversiones y operación frente a los ingresos efectivos, en la mayoría de casos la demanda estimada o proyectada de pasajeros a movilizar fue mayor que la real. En la ciudad de Bogotá de las nueve empresas que inicialmente tuvieron la operación del Sistema Integrado de Transporte, se encuentran en liquidación Ecobus y Egobus (rutas Usme, Fontibón, Suba), Tranzit que también opera Usme solicitó formalmente la terminación del contrato de Operación para ser devuelta al Distrito. Otros tres operadores Suma, Masivo Capital y Este es mi bus también se encuentran en grave situación económica. Por el lado de los Operadores Masivos de transporte el panorama también es muy grave, las obligaciones financieras de los Operadores de Cali, Pereira, Bogotá y Barranquilla superan los 3 billones de pesos.

Este panorama no lo podemos empeorar manteniendo las actuales estructuras legales y esquemas financieros y operativos.

Debemos tener en cuenta que hoy día se mantiene un transporte tradicional que corresponde al servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros que moviliza el 45% de los pasajeros y posee el 65% del parque automotor. Para el cuarto trimestre del 2016 contaba con cerca de 27.000 vehículos y transportó cerca de 450 millones de pasajeros.

Este sector tradicional del transporte merece un tratamiento diferenciado de las actuales estructuras legales, financieras y operativas. Por ello se presenta a consideración del Honorable Congreso de la República este proyecto de ley que tiene por objeto dictar normas que permitan dotar a los Alcaldes y Juntas Metropolitanas de facultades que les permitan reorganizar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Distrital, Metropolitano o Municipal e integrarse con los diferentes tipos o modalidades de servicio público de transporte de pasajeros.

En el esquema propuesto estará a cargo de los Operadores quienes conocen el servicio y su estructura bajo la coordinación y control del estado. Serán de cargo de los Operadores del servicio la infraestructura, predios, equipos, sistemas, señales, paraderos y estaciones utilizados para la

prestación del servicio. Serán de cuenta de los Alcaldes y Juntas Metropolitanas la construcción o adecuación de carriles exclusivos para esta modalidad de transporte. Los equipos destinados a la

operación, deberán tener criterios de modernidad, estandarización, uniformidad, y estar homologados por el Ministerio de Transporte. El combustible para la operación será el que ofrezca menor impacto ambiental. Las cantidades de equipo serán las necesarias de acuerdo con la demanda existente. Las tarifas las definirán las autoridades competentes bajo principios de sostenibilidad, costeabilidad, recuperación de la inversión y rentabilidad mínima.

Con dicho esquema el estado recupera su papel de autoridad administrativa encargada del control del servicio y las tarifas, ahorrando grandes cantidades de dinero en la financiación y puesta en marcha del servicio. Sumas que podrá invertir en sectores desfinanciados y sensibles a la comunidad en general como la salud, la educación y la seguridad. Los particulares con experiencia en la actividad de transporte harán inversiones en los elementos necesarios para la operación, los explotarán comercialmente buscando nuevos ingresos y tendrán el control de los sistemas de recaudo que serán manejados por sociedades fiduciarias.

La integración operacional del servicio público de transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros a nivel Metropolitano, Distrital o Municipal de Pasajeros con los diferentes tipos o modalidades de servicio público de transporte de pasajeros será gradual y por etapas de acuerdo con el cronograma establecido por los alcaldes o junta metropolitana. La integración debe hacerse bajo los parámetros de complementariedad y no competencia entre las diferentes modalidades de transporte de pasajeros de tal forma que se elimine el paralelismo.

Finalmente, este proyecto que ya había sido presentado a consideración del Congreso de la República, tuvo en cuenta las observaciones esenciales de los gremios y empresarios del sector expuestas en las sesiones de la Comisión VI y ante las autoridades del sector.