

## **MESAS DE POLITICA EN ACCION: UN MECANISMO DE CONCERTACION CON EL TRANSPORTE**

**FINALIDAD DE LAS MESAS DE POLÍTICA EN ACCIÓN.** Las mesas de política en acción fueron convocadas por el Gobierno nacional para concertar algunas de las políticas públicas del sector transporte. En la primera reunión con el Viceministro Nicolás Estupiñán éste reconoció la necesidad de que el Ministerio de Transporte abordara las distintas temáticas expuestas por los dirigentes gremiales del Consejo Superior del Transporte generando submesas para cada modalidad.

Para darle viabilidad al trabajo de manera concertada se estableció el objetivo, la metodología, la integración de las mesas, así como la necesidad de exponer solamente temas relacionados con la política general y con una clara orientación a la construcción institucional de un sector competitivo, con formalización laboral, seguro y que incorpore TICS para mejorar los niveles de información para los usuarios, las empresas y los reguladores del transporte terrestre de pasajeros en Colombia.

**OBJETIVO GENERAL DE LAS CONVOCATORIAS.** Como objetivo general se fijó la posibilidad de establecer un espacio de diálogo participativo y propositivo, integrado por los sectores público y privado, para el estudio de la política del transporte de pasajeros en sus distintas modalidades, buscando que el Ministerio de Transporte aborde la regulación sectorial a partir del conocimiento y la experiencia de los prestadores del servicio en cada modalidad. Igualmente se acordaron los siguientes objetivos específicos:

- 1.- Establecer una visión sectorial de mediano y largo plazo que permita tomar medidas que promuevan el desarrollo organizado del transporte público de pasajeros y sus servicios conexos, la promoción de la seguridad vial, el fortalecimiento empresarial y buenas prácticas administrativas que busquen la eficiencia y transparencia en las relaciones entre las empresas y el sector público.
- 2.- Generar un espacio de concertación y socialización de las políticas públicas en materia de transporte terrestre de pasajeros entre el gobierno nacional y los gremios representativos del transporte terrestre de pasajeros y los servicios conexos.
- 3.- Promover acciones concretas desde lo público y lo privado, con el fin de generar soluciones a los temas transversales expuestos en las mesas, buscando una comprensión de los problemas sociales y económicos que presenta la realidad del transporte de pasajeros en el país.

Algunas de las reglas que se acordaron fueron expuestas por la Directora de Tránsito y Transporte, Dra. Ayda Lucy Ospina quien reconoció la importancia de

que cada gremio se acreditara con el certificado de existencia y representación expedido por la Cámara de Comercio Correspondiente. De igual manera sugirió un trato respetuoso entre los integrantes de las mesas y que máximo habrá tres (3) personas por agremiación, más el acompañamiento del Consejo Superior.

El Presidente del Consejo Superior del Transporte, Dr. Marino Quintero Tovar, realizó una exposición general sobre los problemas existentes en materia de integración del transporte intermunicipal y urbano colectivo, con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Ante esto los asistentes explicaron los distintos problemas en materia de integración que se están presentando en algunos municipios y áreas metropolitanas, al tiempo que reiteraron que desde el Departamento Nacional de Planeación (DNP) continúan impulsando los SETP sin que hasta la fecha exista una norma que sustituya el Decreto 3422 de 2009.

Como conclusión de la primera reunión se acordó la discusión de los siguientes temas:

- 1.-Competencias en materia de transporte de los municipios, distritos, áreas metropolitanas y el Ministerio de Transporte.
- 2.-Revisión del marco jurídico sobre el que se está desarrollando la integración.
- 3.-Definición de las bases para un decreto nacional que fije líneas generales sobre todos los tipos de integración.
- 4.-Inclusión de los transportadores en los procesos de nuevos modelos de transporte.

Tanto el Viceministro como la Directora de Tránsito y Transporte insistieron en aplicar la directriz ministerial de avanzar en una regulación que promueva la seguridad vial, debido a la accidentalidad registrada en el servicio especial, por lo que se agilizará la reforma de la normatividad de esta la modalidad. En este sentido los integrantes de la mesa apoyaron la iniciativa del Ministerio pero sugirieron que la solución no es abordar la reforma del Decreto 174 de 2001 de manera rápida sino la de acometer reformas integrales en el sector.

**CAPITULO I.- SUBMESA DE AGENDA LEGISLATIVA.** El Subdirector de Transporte Dr. Andrés López enunció los documentos que se analizaran en las futuras reuniones:

- 1) Proyecto 153/2011 Cámara: "Por medio del cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre". Sobre este proyecto los asistentes explican que enviaron observaciones a los ponentes y participaron en un foro para su socialización.

- 2) P. 215/ 2012 Cámara: "Uso del cinturón de seguridad y revisión técnico mecánica. "Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".
- 3) P. 243/2012 Cámara, 147/2011 Senado acumulado con el P.L. 157/11 "Por medio de la cual se establecen tarifas diferenciales para el transporte público".
- 4) P. 022/2012 Cámara "Por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones".
- 5) 090/2012 Supertransporte – Sanciones: "Por la cual se legisla para el ejercicio de la función de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte y otras autoridades, se establece el régimen sancionatorio y se dictan otras disposiciones". La Dra. Tatiana hace la aclaración que este proyecto fue archivado pero que tiene entendido que la Supertransporte va a presentar de nuevo el PL.
- 6) P. 093/2012 Cámara: "Por medio de la cual se asignan cupos de taxi para las personas con discapacidad de Colombia como inversión social y generación de empleo y se dictan otras disposiciones".
- 7) P. 110/2012 Cámara: "Por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio público de transporte en tricimóviles".
- 8) P. 115/2012 Cámara: "por el cual se adiciona un artículo nuevo (128 a) a la ley 769 de 2002 - Código de tránsito y terrestre".
- 9) P. 147/2012 Cámara: "Por la cual se garantiza el derecho a la defensa en los procedimientos administrativos sancionatorios en materia de tránsito terrestre".
- 10) P. 162/2012: "Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones".
- 11) P. 116/2011/Movilidad personas con discapacidad: "Por medio de la cual se adicionan unos artículos a la Ley 769 del 2002 y se dictan otras disposiciones"
- 12) P. 252/2012: Reglamentación para conductores de motos.
- 13) P. 016/2012 Senado.
- 14) P. 017/2012 Senado: "Por la cual se establece en Colombia, la figura del Defensor de las Víctimas de la Movilidad y se definen los mecanismos de participación de los usuarios del transporte público en Colombia. [Defensor de las Víctimas de la Movilidad]"
- 15) P. 056/2012 Senado: "Por medio de la cual se reglamenta el uso de las motocicletas en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. [Uso de motocicletas]"
- 16) P. 080/2012: por medio de la cual se modifican los artículos 110 y 120 de la Ley 599 de 2000 y se crea un nuevo título de las contravenciones en el Código Penal, como medidas para proteger la vida y la integridad personal, y fomentar la seguridad vial en Colombia.
- 17) P. 138/2012 Cambio de servicio de transporte público a particular.
- 18) P. 202/2012 Código Nacional de Policía: "Por la cual se expide el Código Nacional de policía y convivencia"

- 19) P. 141/2011: Aéreas Metropolitanas. "Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expiden el Régimen para las Áreas Metropolitanas "
- P. 250/2011 Régimen Departamental: "Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los Departamentos".
- 20) Tasas para Bogotá.
- 21) Medidas de restricción.

La idea es monitorear el avance de los proyectos en el Congreso, buscar un acuerdo para apoyar conjuntamente algunos o varios de ellos y procurar que las normas que salgan del Congreso no estén orientadas a eliminar a los transportadores del servicio que prestan. Igualmente conocer los conceptos del Ministerio de Transporte sobre cada uno de los proyectos de ley.

**CAPITULO II.- SUBMESA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA Y MIXTO.** El Dr. Marino Quintero Tovar dijo que uno de los temas principales a tratar es el de las competencias de los Alcaldes en el manejo de las rutas de transporte intermunicipal, porque las autoridades locales están empalmando rutas urbanas para crear posibilidades de movilización entre dos municipios limítrofes.

El Dr. José Yesid Rodríguez presentó un documento para estudio de los participantes donde se incluyen los siguientes temas:

- 1.-) Seguridad en carreteras del país y amenazas de orden público relacionadas con la prestación del servicio público de transporte.
- 2.-) Pólizas contra el terrorismo.
- 3.-) Plan Nacional de Seguridad Vial (2011 – 2016) y Reglamentación de la Ley y 1503 de 2011.
- 4) Política de Transporte Intermunicipal. Promoción de los procesos de Autorregulación. Estudio del transporte intermunicipal.
- 5) Política de Terminales. Terminales no homologadas, paraderos en vía y Terminales de transferencia.
- 6) Integración del transporte intermunicipal con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).
- 7) Inserción en las TICS del sector intermunicipal. Sistemas Inteligentes de Transporte. (SIT). Documentos Electrónicos para la operación del transporte.
- 8) Proyectos de Ley de reforma al Código Nacional de Tránsito, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Sistemas de Transporte.

9) Reformas a la modalidad de transporte especial y su relación e impacto sobre el transporte intermunicipal.

10) Proyecto de Decreto “Por medio del cual se adopta el Sistema Nacional de Identificación Electrónica Vehicular – SINIEV”.

11) Certificación por competencias para los conductores del servicio público intermunicipal de pasajeros.

12) Desvinculación administrativa de vehículos de la modalidad. Los asistentes dejaron constancia de la Sentencia de 22 de septiembre de 2011 del Consejo de Estado, que declara nulos algunos apartes del Decreto 171 de 2001.

Adicionalmente, propuso el Dr. Quintero que se trate también el tema de reposición y chatarrización de los vehículos de transporte intermunicipal, teniendo en cuenta que en la Reforma Tributaria se obtuvo un beneficio de exclusión del IVA para vehículos nuevos, subrayó que en una oportunidad se pensó en una reglamentación del Decreto 171 de 2001 buscando la seguridad y fortalecimiento de la modalidad mediante la homologación de los vehículos de servicio público que cumplan las características.

Continuó subrayando la importancia de evaluar la competitividad de las empresas de transporte que operan en el mercado del transporte intermunicipal frente a la competencia con el transporte aéreo, refiriéndose especialmente a la competencia tarifaria. Otro tema a tratar son las obligaciones que se le imponen a las empresas formales y cómo los informales no tienen ninguna responsabilidad frente a la prestación del servicio público de transporte, esto solo hace que los empresarios formales busquen o quieran salirse de la formalidad.

A lo anterior la Dra. Ospina opinó que los otros temas a tratar son:

- 1) Chatarrización, vida útil y desintegración.
- 2) Homologación de vehículos.
- 3) Consultoría que ICOVIAS está realizando el estudio sobre transporte intermunicipal.
- 4) Seguridad en Carreteras – invitar al General Mena, pero se debe pensar en una mesa que trate solo este tema.
- 5) Orden Público – Pólizas. – Reactivar las Mesas del Ministerio de Transporte.
- 6) Con respecto a las TICS se debe pedir la asistencia de un asesor.
- 7) Marco Regulatorio - modificación del Decreto 171 de 2001- al respecto se pueden ir generando normas que lo vayan modificando.
- 8) Reglamentación del tema de los servicios o permisos: (en este punto toma la palabra el Dr. Quintero que dice que hay un punto con respecto al contrato de vinculación, y cabe resaltar que un contrato es una relación bilateral entre el gerente y el afiliado, el MT intervino en este marco privado

y eso agrego un obstáculo. Respondió la Dra. Ospina que el problema es que en Colombia esos contratos no se hacen valer, al igual que las tarifas.

- 9) Competencias de los Alcaldes en rutas Intermunicipales.
- 10) Seguridad Jurídica.
- 11) Seguridad Social de los conductores.
- 12) Regulación Transporte Mixto.
- 13) Motocarros.
- 14) Niveles de Servicio.
- 15) Seguridad del Transporte Mixto.

**CAPITULO III.- SUBMESA DE POLÍTICA EN ACCIÓN DE INTEGRACIÓN.** El Dr. Quintero explicó que la realidad del sector transportador hoy ha obligado a generar una mesa que discuta la afectación a las distintas modalidades a causa de los sistemas integrados de transporte y los sistemas estratégicos, agregó que los gremios han respetado la política propuesta por el gobierno en la constitución de los SITP – SETP, aunque se evidencia que en las regiones estos sistemas no han dado ganancias y en muchos casos han generado pérdidas.

Resaltó que las distintas medidas que han optado algunas directivas y entes gestores han generado inconvenientes para otras modalidades, por ejemplo en la ciudad de Cali la Gerente del MIO está generando los proyectos para la construcción de unos terminales en las cabeceras de la ciudad y al no permitir que las empresas de transporte intermunicipal ingresen a las terminales sino a las cabeceras, donde se supone que el masivo dejará y recogerá usuarios, ha generado inconvenientes en las rutas de corta distancia, donde se han vulnerado las rutas existentes y se han creado otras por los municipios, por ende se le ha solicitado al MT la intervención y que resalte las reglas para estas compañías que están tomando las ciudades y poniendo sus reglas con el aval de las Alcaldías.

Prosiguió el Presidente del CST explicando que el Ministerio de Transporte en principio fue muy pasivo con respecto a la integración y se sintió en el sector que fue el Departamento de Planeación Nacional – DNP – quien lideró todo el tema sin un marco jurídico, a partir de modelos financieros y estudios que realmente no tuvieron en cuenta la operación misma.

**CAPITULO IV.- SUBMESA DE POLÍTICA EN ACCIÓN DE TRANSPORTE ESPECIAL.** La Directora de Transporte y Tránsito inició la reunión explicando en qué consiste el proyecto de Resolución sobre Seguridad Vial y finalizó con la presentación de las ideas que orientarán la reforma del Decreto 174 de 2001:

- 1) Solvencia Contable: Aumento del Capital/Patrimonio Líquido.
- 2) Radio de acción - Caracterizar empresas según su capacidad operativa y radio de acción (Nacional/Departamental/Municipal).
- 3) Causales de desvinculación - más operatividad y mejorar las condiciones para las partes.

- 4) Prohibir los cupos.
- 5) Reglamentar el contrato laboral: Obligar a las empresas a que la contratación tenga una remuneración por lo menos de un salario mínimo con prestaciones sociales, así el propietario deje el carro a la administración del vehículo.
- 6) Adopción de mecanismos de control de flota.
- 7) Las empresas están obligadas al mantenimiento de la flota.
- 8) Estructura Empresarial: pautas como que tengan Dpto. de Ventas, Dpto. de Recursos Humanos.
- 9) En revisión que en algunas regiones pequeñas que exista un persona natural que tenga 10 o más vehículos dependiendo de la zona y la jurisdicción. (Los asistentes piden que se quite este artículo).
- 10) Vida útil: 20 años y para transporte escolar 10 años.
- 11) No a la migración de ninguna modalidad a otra.

**CAPITULO V.- SUBMESA DE POLÍTICA EN ACCIÓN DE TERMINALES.** El Dr. Carlos Campillo Director Ejecutivo de Asotrans subrayó que, con respecto a la habilitación de terminales, el Gobierno Nacional debería priorizar que estos temas técnicos no se pueden usar como un tema de política local; lo que se ha evidenciado hasta el momento es que no hay estudios serios, actualmente hay inconvenientes con varias terminales por temas económicos y de sostenibilidad financiera, y no es claro si son de destino o de tránsito, por lo que señaló que es importante que se regule la política de terminales y no se les permita a los Alcaldes que realicen estas construcciones sin estudios previos y serios.

La Dra. Tatiana Serrato, Directora Ejecutiva de Conalter, agregó que los terminales son para brindarle al usuario seguridad, sin embargo lo que preocupa a Conalter es la construcción de nuevas terminales sin propósito y sin demostración de la necesidad del uso en un Municipio. La decisión de construir una terminal no puede obedecer simplemente a los intereses individuales de un Alcalde o tener una motivación política o económica para valorizar algunos predios, se deben aclarar varios interrogantes y por supuesto debe ser soportado por una investigación seria. Existen ejemplos de edificaciones construidas que no son usadas por los usuarios por la dificultad para llegar a las mismas. La construcción de terminales se está convirtiendo en una decisión por parte de la administración del momento y los Alcaldes están además regulando el uso de las rutas y deciden el uso o no de la terminal. Continuó la Dra. Serrato explicando que aunque actualmente se cuenta con la libertad de horarios que ha beneficiado a las terminales, estas libertades se pueden acabar y las proyecciones financieras cambiarían, bajando sus ingresos.

Otro de los temas abordado por los participantes fue la habilitación de terminales, para lo cual se debe exigir un registro previo que revise el Ministerio de Transporte, el cual puede hacerle observaciones. Si una terminal es construida por un particular y no produce utilidades o los recursos necesarios para mantener la operación en nivel adecuado, pues simplemente se le quita la habilitación y se cierra, pero cuando la construye una entidad territorial cuyos estudios no dieron los resultados previstos en las conclusiones del mismo, se debe investigar al

funcionario, generarle un proceso de responsabilidad patrimonial y denunciarlo penalmente, porque estamos llegando al colmo de la irresponsabilidad en estas materias.

El terminal debe ser inspeccionado por el Ministerio y, especialmente, exigir la presentación de un estudio financiero con proyección a 10 años como mínimo, que garanticen el funcionamiento de la misma. El Ministerio, finalmente debe dar una licencia de operación sujeta a unas condiciones, que deberán actualizarse dentro del plazo señalado por la autoridad del sector, si dichas condiciones no se cumplen deberá revocarse la licencia de operación de manera temporal o definitiva.