

**APROBADO**  
16 dic 2022

Bogotá D.C., 13 de diciembre de 2022

*Prop 167*

**PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA**

**PROPOSICIÓN N° \_\_\_\_\_ de 2022**

**DEBATE DE CONTROL POLÍTICO SOBRE**

Cítese al Ministro de Hacienda y Crédito Público, Dr. JOSÉ ANTONIO OCAMPO GAVIRIA, a la Ministro de Transporte, Dr. GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ y al Director del DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP, Dr. JORGE IVÁN GONZÁLEZ, para que de manera atenta respondan el siguiente cuestionario que a continuación se relaciona, en relación con las problemáticas presentadas en la ciudades capitales intermedias con los SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TARNSPORTE PÚBLICO.

Invítese Al CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA y A LA PROCURADORA GENERAL DE LA NACIÓN y AL FISCAL GENERAL DE LA NACIÓN para que informen de lo de su competencia, en relación con las investigaciones que se llevan a cabo sobre este mismo tema.

**PROBLEMÁTICA GENERAL**

1. ¿Cuál es el monto de los recursos girados por parte de la nación según los convenios de cofinanciación para las nueve ciudades que tienen CONPES y que hacen parte de los SETP?
2. ¿Qué porcentaje de esos recursos se han girado para el componente operativo de los sistemas, entiéndase transporte?
3. ¿Con relación a las consultorías adelantadas, bien sea con recursos propios, del BID o la Nación, sírvase indicar cuántas, qué tipo y el valor de cada una de ellas, por ciudades que se encuentran descritas en el CONPES 3167 de 2002, "Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros"?
4. ¿A cuánto asciende el costo de las gerencias de los entes gestores durante el tiempo que llevan los proyectos?
5. ¿En qué estado se encuentra cada uno de los proyectos (Armenia, Ibagué,

Teléfono Celular: 320 699 00 53

ccscotn@gmail.com

*13 dic 2022*

Montería, Neiva, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar) y por qué no hay ningún SETP en funcionamiento?

6. ¿Existe una línea que determine cuáles son los pasos para lograr la implementación de los sistemas, toda vez, que no existe claridad en la institucionalidad con relación a la puesta en marcha de los SETP's?. Es decir, los Decretos de Adopción de los sistemas iniciaron en 2008, no obstante, según los cronogramas de los sistemas, estos debían estar implementados máximo dos años después de su adopción; sin embargo, han transcurrido 14 años y contando, sin entrar en funcionamiento como SETP. ¿Cuánto se ha incrementado el costo y cuánto falta para culminarlos?
7. Una vez los sistemas pasaron de ser **autosostenibles a sostenibles**, según la Ley 1753 del 2015, Plan De Desarrollo 2014-2018 "*TODOS POR UN NUEVO PAIS*", el Gobierno Nacional vio la necesidad de establecer fuentes de financiación de los sistemas, a través del artículo 33, modificado mediante el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 "*PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD*". En este sentido, ¿bajo qué mecanismos el Gobierno Nacional garantizará la creación, implementación y desarrollo de estas fuentes por parte de los entes territoriales? Lo anterior, dado que los Alcaldes en su mayoría han señalado la carencia de recursos para alimentar los FONDOS DE ESTABILIZACION Y SUBVENCION DE LA TARIFA "FEST". Así las cosas, todas las esperanzas de la sostenibilidad de los sistemas estratégicos están basadas en la creación de los fondos de estabilización

tarifaria; preocupa que solo Montería y Neiva, los hayan constituido solo de forma, más no cuentan con recursos suficientes para iniciar operación. En el resto de ciudades, ni siquiera han sido presentados los proyectos a los concejos y aún es incierta su fuente de financiación, la cual será seleccionada por cada ente territorial, a través de los Concejos.

8. ¿Por qué el Ministerio de Transporte insiste en mantener agentes equiparando los SETP's con los sistemas de transporte masivo, cuando en estos municipios las demandas de pasajeros son muy bajas y se encuentran contraídas? Estos elementos son: Sistema de Gestión y Control de Flota, Sistema de Recaudo Centralizado, Sistema de Información al Usuario, Aliado Tecnológico, Aliado Financiero, operador de transporte, patios y talleres, y, en muchos casos, se ha manifestado que también se debe sostener el ente gestor; todos ellos pagados con los ingresos provenientes del pago de la tarifa del usuario; usuario, que cada día disminuye por factores como la motorización, la informalidad en el transporte y las plataformas que ofrecen servicio ilegal de transporte, entre otros; en este sentido ninguna tarifa que pague el usuario será capaz de sostener todos los gastos y costos que le están cargando los entes gestores. Actualmente los entes gestores tienen recursos para compra de elementos, pero, se carece de la definición de cómo y con qué recursos se realizará el mantenimiento, renovación, reposición, actualización de software y hardware y operación de los Sistemas de Gestión y Control de Flota, Sistema de Recaudo Centralizado, Sistema de Información al Usuario, arrendamiento y operación de patios y talleres, entre otros. ¿Entonces dónde queda la sostenibilidad de los sistemas?
9. ¿Qué políticas, mecanismos y estrategias ha implementado el Ministerio de Transporte como ente regulador, con relación a incentivar el uso del transporte público, a lograr el incremento de las velocidades de operación, transversalmente ligada a la mejora en la movilidad de las ciudades, a la disminución o sostenimiento del costo del combustible para los sistemas y la generación o formación de conductores en el país, dado el déficit de conductores en las ciudades?
10. ¿Por qué el Gobierno Nacional durante la Pandemia, no tuvo en cuenta a las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo, futuros SETP de las ciudades intermedias, pero sí apoyo económicamente a los operadores de los sistemas masivos, con las medidas emitidas en el Decreto 575 del 2020, bajo la premisa de que no existía en el país ningún SETP implementado?

11. En los resultados de las ETLF, se establece que para que cierre el modelo financiero, se hace necesario la reducción del parque automotor, lo que implica la salida del negocio de los pequeños transportadores históricos, sin que haya claridad sobre cómo se va a dar una salida digna de los pequeños empresarios ni cómo van a ser indemnizados.
12. ¿Si ni siquiera se pueden asumir los gastos de mantenimiento del Sistema de Gestión y Control de Flota, por parte de los transportadores, debido a la escasez de recursos, cómo pretenden implementar de manera acelerada el Sistema de Recaudo Centralizado, cargándole a la tarifa al usuario, un nuevo costo sin una política seria y coherente de implementación de esta herramienta tecnológica?
13. ¿Cómo y cuáles son los vehículos que se tienen que adquirir para el SETP, cuando no existen las condiciones para gas, eléctricos y Euro VI? ¿Cómo es el cierre financiero con el costo de estos vehículos?
14. ¿Hasta dónde va la responsabilidad de los Ministerios de Transporte, Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, en la debacle de los SETP's, si se tiene en cuenta que hacen parte de las Juntas Directivas de los entes gestores?
15. ¿Por qué la inoperancia de los órganos de control como son la contraloría, procuraduría y fiscalía, frente a la inversión desde hace más de 14 años de recursos públicos, sin que a la fecha no se pueda decir que ha sido exitosa implementación de los sistemas?
16. El Gobierno Nacional mediante el Decreto 575 del 2020, habilitó a los propietarios de los vehículos de servicio público para retirar hasta el 85% de los recursos aportados a los fondos de reposición, con el fin de garantizar unos ingresos mínimos; en este sentido la Ley 2198 del 2022 en su artículo 2, establece la posibilidad por una única vez a los propietarios de retirar hasta el 100% de los recursos aportados al mismo fondo. Sin embargo, con esta disposición, se desfinanciaron totalmente los fondos de reposición que las empresas, por Ley, deben constituir, cercenado la posibilidad de hacer la reposición de muchos vehículos que están próximos a cumplir su vida útil. Los recursos depositados en estos fondos de reposición, apalancaban en muchos casos los créditos destinados para renovación y/o reposición vehicular: Ahora bien, cabe preguntarse: ¿Cómo el Gobierno Nacional y Municipal pueden apalancar los créditos? La banca, considera a las empresas operadoras de transporte y/o sus asociados, clientes de alto riesgo; ¿podría entonces, concluirse que la banca está cerrada para los SETP's?

## PROBLEMÁTICA POR CIUDADES

### ARMENIA:

De acuerdo con funcionarios de la UMUS, el SETP de Armenia, cuenta con todos los elementos para iniciar su implementación, a saber:

- Homogenización de la flota
  - Renovación y reposición de flota: se cuenta con vehículos con plataformas que atienden demanda de usuarios con movilidad reducida.
  - Programas de mantenimiento preventivo y/o correctivo
  - Patios y Talleres de propiedad de cada una de las empresas de transporte
  - Formalización de la contratación del personal operativo y/o administrativo
  - Implementación del Sistema de Gestión de Control de Flota (SGCF), el cual fue avalado mediante acto administrativo emitido por autoridad competente.
  - Desde 2010, integración al sistema urbano para los usuarios del vecino municipio de La Tebaida.
  - Implementación de un ejercicio piloto de recaudo durante la vigencia 2021, que, sobre la base de los resultados obtenidos, permita a RECAUDAR TINTO S.A.S., la implementación o no del sistema; que igualmente, el análisis pendiente por la administración municipal concluya su viabilidad o no del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC).
1. No obstante, el ente gestor se empeña en que algunos componentes deben ser licitados, como el SGCF, ¿Qué recursos y qué fuentes, serán destinados para el mantenimiento, renovación, reposición, actualización de software y hardware y operación de los Sistemas de Gestión y Control de Flota, Sistema de Recaudo Centralizado, Sistema de Información al Usuario?
  2. A pesar de contar con patios y talleres, en los que se adelantan actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, se suministra el combustible, se hace el recaudo, el Estado propone como alternativas para la implementación: a) construir patios y talleres en predios del municipio; b) comprar predios a privados, incluidas empresas transportadoras del sistema tradicional; c) Entregar patios de las empresas transportadoras al municipio de Armenia; y, c) Desarrollar el proyecto bajo la figura de una asociación público privada. Las dos primeras alternativas, contemplan como forma de entrega el arrendamiento y/o concesión. Cualesquiera de las figuras propuestas, encarecen el proyecto. ¿Por qué el Estado, no reconsidera las alternativas anteriores y recompone los recursos

- destinados a este componente, de tal forma que coadyuve a mejorar las condiciones de los patios y talleres de los privados?
3. ¿Qué alternativas de compensación de flota se tienen contempladas por el gobierno, en el caso de la disminución de unidades operativas, bajo el afán de cierre financiero de la ETLF?
  4. ¿Cómo se controlará el incremento de los costos de operación versus los ingresos del sistema?. La demanda de usuarios cada día se contrae más, los costos operativos incrementan debido a que están sujetos a factores macroeconómicos, con el valor del dólar, por ejemplo.
  5. Si el parecer del gobierno nacional es que Armenia debe empezar operación de SETP, ¿Cuándo el ente gestor cuantificará con exactitud, el monto anual que deberá preverse para la financiación del SETP, a través del FEST?. Adicionalmente, ¿Cuáles de las fuentes previstas en la Ley del Plan, considera el gobierno nacional que deberán alimentar dicho fondo?.
  6. ¿Qué estrategia ha estimado el gobierno nacional para suscitar la integración con los transportadores intermunicipales, dado el grado de influencia recíproca de la Armenia con los municipios aledaños?

## **IBAGUÉ**

### **Estabilidad jurídica**

Teniendo en cuenta que la Ley 769 de 2002, en su artículo 3 determina, cuáles son las autoridades de tránsito, entre ellas se encuentran, los alcaldes municipales y los organismos de tránsito de carácter municipal. Ante dicha situación, la implementación del SETP en la ciudad de Ibagué y su normatividad reglamentaria, ha sido variante cada cuatro (4) años de acuerdo a las políticas establecidas por el gobernante de turno.

1. ¿Qué control ejerce el Ministerio de Transporte ante la constante modificación normativa por parte de una autoridad de transporte?
2. ¿El ministerio de transporte, estudia y analiza que la normatividad expedida por las autoridades de tránsito no vaya en contravía con la normatividad superior jerárquicamente?
3. ¿El ministerio de transporte, hace un seguimiento a cada ente gestor y autoridad de tránsito sobre el cumplimiento de la normatividad nacional y municipal?

### **Recursos desembolsados del SETP**

De acuerdo a lo establecido en el Decreto 3422 de 2009, en su Artículo 6, reglamenta el esquema de administración de los recursos destinados para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, lo cual los mismos debe que ser manejados a través de un encargo fiduciario. En el caso en particular en la ciudad de Ibagué, nacen los siguientes interrogantes:

1. ¿Qué control ejerce el Ministerio de Transporte sobre los dineros destinados para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, ya sean recursos municipales o de la Nación?
2. ¿El Ministerio de Transporte, realiza seguimiento de los manejos de los dineros desembolsados para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público?
3. ¿El Ministerio de Transporte realiza control y seguimiento de la ejecución de los recursos desembolsados y si los mismos se ajustan a un presupuesto, cronograma y estudios previamente aprobados?
4. ¿Qué interventoría a realizado el Ministerio de Transporte sobre el presupuesto que tiene la ciudad de Ibagué para la ejecución del Sistema Estratégico de Transporte Público, después de la aprobación del CONFIS y firma del documento CONPES?
5. ¿Cuántas interventorías y/o reuniones de seguimiento a realizado el Ministerio de Transporte sobre la ejecución presupuestal que ha realizado el municipio sobre los dineros destinados y/o desembolsados para el SETP?

**Cierre Financiero del SETP (Demanda de usuarios – proyección de tarifa – impuestos).**

Para la implementación, de un Sistema Estratégico de Transporte Público en una ciudad, el alcalde municipal deberá que adoptar el mismo a través de un acto administrativo y también el mismo deberá que estar soportado a través de unos Estudio Financieros, Técnico y Legales.

En la ciudad de Ibagué, a través del Decreto Municipal No. 1000-1126 del 20 de noviembre de 2019, *“Por medio del cual se aprueba el estudio técnico legal y financiero (factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial) para la implementación del SETP del Municipio de Ibagué”* la oferta y demanda determinada en los mismo se realizó con base en 250.000 pasajeros/día, pero, hoy en día la movilidad en el municipio de Ibagué se redujo a 140.000 pasajeros/día.

1. ¿Conoce el señor ministro si existen por parte de su despacho una restructuración en este sentido?
2. ¿El municipio de Ibagué o el Ente Gestor ha presentado actualización de los estudios técnico legales y financieros, referente a la base de la oferta y demanda de la ciudad?
3. ¿El municipio de Ibagué o el Ente Gestor ha presentado actualización de la proyección tarifaria del Sistema Estratégico de Transporte Pública, teniendo en cuenta la reducción del número de pasajeros/día?
4. ¿Qué seguimiento ejerce el Ministerio de Transporte sobre las cifras reflejadas en los estudios técnicos, legales y financieros de los municipios (oferta y demanda)?
5. Posterior a la Pandemia, ¿cuál es la política para subsanar el desfase financiero debido a que los estudios técnicos, legales y financieros fueron generados antes de la emergencia sanitaria?

**Transporte ilegal e informal**

1. ¿Qué mecanismos de control a efectuado el Ministerio de Transporte para combatir la ilegalidad e informalidad del transporte?
2. ¿Qué políticas van a implementar para ayudar al transportador que se ha visto afectado por la ilegalidad e informalidad del transporte?
3. ¿Señor ministro usted conoce que políticas o controles a realizado el gobierno municipal de Ibagué para mitigar la ilegalidad?
4. ¿El ministerio de Transporte tiene un control y/o seguimiento a través de cifras de la ilegalidad e informalidad del transporte, en especial la del municipio de Ibagué?

**Creación del Fondo de estabilización de tarifa y recursos para alimentar el mismo y el Sistema.**

1. ¿Conoce señor ministro si en el Municipio de Ibagué, se ha creado un fondo de estabilización tarifaria, con el fin de sostener el Sistema?
2. ¿Qué medidas ha tomado la autoridad municipal de Ibagué para que el SETP, tenga una estabilidad financiera? ¿El ministerio de transporte hace seguimiento a dichas medidas?
3. ¿Conoce el Ministerio de Transporte qué fuentes de financiamiento tienen proyectados para la sostenibilidad y mantenimiento del Sistema Estratégico de Transporte Público para Ibagué (SETP)? ¿Son factibles de acuerdo a la realidad económica de la ciudad?

4. Informe si tiene conocimiento que las fuentes de financiamiento proyectados para la sostenibilidad y mantenimiento del Sistema Estratégico de Transporte Público para Ibagué (SETP), fueron reglamentados y estén en ejecución por Administración Municipal de Ibagué. ¿Que de no estar reglamentado y en ejecución, estaría en desequilibrio financiero?
5. ¿Conoce si las fuentes de financiamiento generan factibilidad y rentabilidad al Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué?

**Política de renovación y reposición**

En el Decreto 3422 de 2009, contempla en su artículo 12, el parque automotor destinados para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, deberán que contar con homologación previa del Ministerio de Transporte y para ello se debe que tener en cuenta los estudios técnicos definirán la flota actual del transporte público colectivo que se utilizará para cada SETP y las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor. Ante ello nacen los siguientes interrogantes:

1. ¿Con qué fundamento jurídico la administración municipal no ha permitido la reposición de los vehículos para modernizar y racionalizar el parque automotor de acuerdo a lo contemplado en el Decreto Municipal 1000- 00806 del 2019?
2. ¿Qué plan de choque tiene la administración municipal para permitir la modernización y racionalización del parque automotor de acuerdo al Decreto Municipal 1000- 00806 del 2019?
3. ¿Qué políticas a establecido el Gobierno Nacional para los inversionistas que son pequeños transportadores, para la implementación de cambio de tecnología vehicular, teniendo en cuenta el alto valor de inversión que se requiere?
4. ¿Qué clase de acompañamiento realiza el Ministerio de Transporte al pequeño transportador para efectuar la modernización de la flota?

**Recaudo – Etapas de implementación**

1. ¿Conoce el Ministerio de Transporte, el estado de implementación del Recaudo Centralizado para el sistema SETP de Ibagué?
2. ¿Conoce el ministerio de Transporte las propuestas presentadas por las empresas transportadoras para manejar el Recaudo Centralizado del Sistema de Transporte Público de Transporte en la ciudad de Ibagué?
3. ¿Qué control ha realizado el Ministerio de Transporte para la implementación del Recaudo Centralizado de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público?

4. ¿Cómo se ha manejado la estabilidad jurídica para los Sistemas de Recaudo Centralizados de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público?

**Gestión y control de flota**

1. ¿Conoce el Ministerio de Transporte la Gestión y Control de Flota de cada uno de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público?
2. ¿El ministerio de Transporte Público, conoce como el SETP de la ciudad de Ibagué a ejercido el Control de Flota? ¿Bajo que normatividad y políticas se encuentran regulados?

**Vida útil**

1. ¿Qué políticas ha implementado el Ministerio de Transporte para la aplicabilidad de la Ley 2198 del 25 de enero de 2022, *"Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixtos y se dictan otras disposiciones"*

**Sostenibilidad de los SETP y Ente Gestores**

1. ¿De acuerdo a los estudios técnicos, legales y financieros qué obras e inversiones se han realizado para el Sistema Estratégico de Transporte Público para Ibagué (SETP)?
2. ¿En la administración del actual Alcalde Andrés Fabián Hurtado, ¿cuál ha sido la gestión del Ente Gestor para el cumplimiento del cronograma establecido en el estudio y cuáles son las evidencias en el desarrollo de estas actividades?
3. ¿En la actualidad el Ente Gestor cómo está conformado, cómo funciona y cuál es la ubicación de su sede administrativa?
4. ¿Qué recursos o gastos ha generado el Ente Gestor, en qué están invertidos?, ¿Cuál es la fuente de financiamiento y sostenimiento del Ente Gestor?
5. ¿Qué seguridad jurídica brinda el Ministerio de Transporte a los Operadores y demás agentes del Sistema al momento de implementarse y entrar a operar un Sistema Estratégico de Transporte Público?

**Operadores**

1. ¿El Ministerio de Transporte realiza seguimiento a las reorganizaciones concertadas por las autoridades de transporte para la operación de los sistemas estratégicos de transporte público?

## MANIZALES:

1. ¿El Municipio de Manizales, ha adelantado o viene adelantando ante ese organismo, alguna gestión para la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)? En caso positivo, se solicita se informe ¿cuál es el estado del proyecto?.
2. ¿Cuáles son las normas nacionales bajo las cuales se debe gestar e implementar un proyecto dirigido a la formulación e implantación de un Sistema Integrado de Transporte Público?. Sobre tal aspecto se solicita se informe ¿cuáles son los productos que a nivel del proyecto se deben entregar por los entes territoriales para efectos de ser cofinanciados por la Nación?.
3. ¿Los proyectos formulados para la implementación de un Sistema Integrado de Transporte, deben estar formulados sobre las bases previas de un Plan de Movilidad como escala de intermedia de planeación que articule el POT con el esquema de transporte?.
4. ¿Desde ese Ministerio se tiene previsto dar continuidad a los esquemas de reorganización del Transporte Público Colectivo Municipal de Pasajeros (entiéndase urbano) bajo esquemas Integrados y Estratégicos de Transporte?
5. Conforme a concepto técnico de este Ministerio ¿se puede generar un sistema integrado para determinar la conectividad a modalidades de prestación del servicio cuya infraestructura no existente, como un sistema de cable? En caso positivo se solicita responder si en el marco de la integración de la tarifa ¿pueden ser incorporados y asumidos los costos de generación de la infraestructura requerida por todos los operadores del sistema incluyendo las empresas transportadas que, tradicionalmente los han asumidos?
6. En el marco de la integración a un sistema cuya infraestructura es inexistente, ¿cómo se asume la sobre oferta de sillas generada por el desarrollo de este tipo nuevas modalidades de transporte?
7. En el marco de la integración a un sistema cuya infraestructura es inexistente, ¿cómo se garantizan los derechos de los transportadores, dado que se genera un cambio de la demanda hacia la oferta de esta nueva modalidad de transporte?.
8. ¿Por qué se plantea la implementación de los SITP en ciudades intermedias, cuando es mucho más complejo y costoso que la implementación de los SETP. Si aún no hay operando ningún SETP y se tiene una curva de aprendizaje, ¿cómo iniciar un proceso nuevo e incierto como son los SITP es estas ciudades?
9. ¿Por qué a la fecha no se tienen lineamientos claros sobre la Estructuración Jurídica, Técnica, Social y Financiera en los SITP para ciudades intermedias?

## NEIVA:

En la ETLF estipula recomendaciones de orden técnico para el control al transporte ilegal

- Continuidad del Decreto Municipal 033 de 2018 de tal forma que se prohíba la circulación de motocicletas con acompañantes ("parrillero") en el microcentro de la ciudad.
- Prohibir por completo el estacionamiento de motocicletas en el espacio público (en vía, andenes, plazas y parques).
- Restricción en toda la ciudad, un día a la semana la circulación en motocicleta particular.

Las tres anteriores recomendaciones la Administración Municipal no las ha tenido en cuenta.

1. ¿Cuál es la razón de ser, de unos estudios con costos tan elevados si no se tienen en cuenta sus recomendaciones técnicas?
2. Dado el impacto cercano ya al 50% del Transporte ilegal sobre la matriz ORIGEN - DESTINO (O.D.), el sistema no da cierre financiero, generando una alta preocupación a todos ciudadanos y transportadores de la ciudad. ¿Cómo no adoptar medidas perentorias para salvar el sistema?
3. El área técnica de las empresas de Transporte y de la Operadora OPITA, han solicitado de manera insistente la modificación del modelo del sistema de transferencia (trasbordo), por cuanto la ciudad no cumple con las condiciones para implementar este modelo, sin que hasta la fecha el ente gestor haya analizado y viabilizado dicha solicitud.
4. En el actual gobierno municipal, durante los últimos 2 años y medio, solo se ha iniciado la andenización de la carrera 2da y la peatonalización de la calle 8, desarrollo de obra muy lento. No hay avance en el inicio de la construcción de los patio talleres por problemas administrativos y judiciales.
5. En la actualidad el Ente Gestor TRANSFEDERAL S.A.S se encuentra embargado hace 4 meses por la unión temporal que construyó el intercambiador de la Universidad Surcolombiana, como se puede apreciar son múltiples los problemas administrativos y judiciales que está viviendo el Ente Gestor en la ciudad de Neiva. ¿Hasta donde va la responsabilidad de las entidades nacionales (Ministerio de Transporte, Alcaldía Minicipal, Ministerio de Hacienda, DNP) cuando hacen parte de la junta directiva del Ente Gestor?

6. Como se puede observar, nos encontramos ante un evidente detrimento patrimonial de la Nación y el Municipio de Neiva, por cuanto el cronograma de obras e infraestructura física establecido por el Conpes fue del año 2014 al 2018. ¿Dónde están las entidades de control.?
7. ¿Cuánto se tenía presupuestado para gastos de sostenibilidad del Ente gestor y cuánto han gastado, teniendo en cuenta que en el año 2020 (Plena Pandemia) tenían 140 contratistas?

**PASTO:**

1. ¿Por qué se han validado resultados de estructuraciones técnicas, legales y financieras (ETLF) cuyos datos e información fueron tomados y realizados en plena pandemia por el COVID - 19, caso Pasto (año 2020), y donde están las implicaciones de la pandemia en la ETLF de cada proyecto, respecto de las modificaciones en la dinámica de movilidad de las ciudades?
2. ¿Por qué los entes gestores al terminar el proceso de implementación, tiempo en el cual deben terminar su gestión y dejar en manos de la autoridad del transporte la supervisión y control del sistema, pretenden como en el caso de Pasto, perpetuarse como un "órgano supervisor" creándole una carga adicional a los sistemas ya que establece como fuente de financiación, los arrendamientos de los patios y talleres entregados a los operadores, quienes deben recibirlos de manera obligatoria, so pena de perder la habilitación.
3. En Pasto, se han realizado grandes inversiones en tecnología, específicamente en equipos y software de gestión y control de flota, el cual entró en funcionamiento en el año 2018 (solo funcionó hasta finales del año 2019). Hoy, se encuentra apagado, fuera de servicio y sin mantenimiento, ya que su costo anual es de más de \$1.500 millones, los cuales deben ser asumidos por los transportadores. De otra parte, proveedor (LG CNS), informa a los empresarios del transporte, que de las unidades lógicas instaladas en el proyecto ya fueron discontinuadas. Es decir que una inversión pública de \$17.000 millones en su momento, en menos de 5 años ya sea obsoleta.
4. ¿Por qué, a toda costa, pretenden los entes gestores presionar para que los cierres financieros de las ETLF se logren única y exclusivamente con la reducción de la capacidad transportadora, sin importar que se sacrifica la calidad en la prestación del servicio, en cuanto a cobertura y frecuencias? En ciudades como Pasto y Popayán, está congelado el parque automotor, desde hace más de 10 años. Es decir, se reduce la capacidad transportadora de los municipios,

sin tener en cuenta el crecimiento de los mismos ni las normas que sobre planificación se han dictado en los últimos años.

### **POPAYÁN:**

1. Se programó la implementación del SETP incluyendo obras de infraestructura para tres años, esto es 2009 – 2010 – 2011 – 2012, han transcurrido 13 años y contando, sin entrar en funcionamiento del sistema. ¿Cuánto se ha incrementado el costo y cuánto falta para culminarlo?
2. La proyección del SETP, está en las estructuraciones técnica, legal y financiera que fueron avalados por el Departamento de Planeación Nacional, con algunas observaciones año 2019, ¿Dónde está la nueva ETLF que acoge los problemas generados con la pandemia Covid-19, que modificó la movilidad de la ciudad?
3. NO SE HA CREADO EL FONDO DE ESTABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD. ¿Dónde está el fondo de estabilidad y sostenibilidad para preservar el equilibrio económico? ¿Cómo y con qué se alimentará este fondo?
4. ¿Qué medidas efectivas se han tomado para atacar de fondo la ilegalidad e informalidad?
5. En Popayán, se insiste en que el ente gestor debe permanecer en el tiempo, como órgano de gestión y control ¿Cómo y con qué lo van a sostener?
6. ¿Cuánto es el detrimento patrimonial de la Nación, Municipio y empresas transportadoras?
7. ¿Quién va a responder por este detrimento? atendiendo al tiempo transcurrido sin culminar las obras ni entrar a funcionar la operación congelado por acto administrativo municipal el ingreso de vehículos desde el año 2009. Hace 13 años no se puede reponer ni renovar el parque automotor. Las empresas de transporte, operan con menos del 50% de la capacidad autorizada. ¿Hasta cuándo?
8. El ente gestor, no cuentan con recursos para construir patios y talleres por parte del ente gestor. ¿Cómo se van a construir y con qué dineros? No se le puede adicionar a la tarifa como lo habían proyectado inicialmente.

### **SANTA MARTA:**

1. ¿Cuáles son las garantías jurídicas y el respaldo frente a la inversión que como transportadores de los futuros SETP's, se han realizado y asumido, en acatamiento de las directrices del gobierno nacional?
2. Frente a la proximidad de la terminación de las vigencias jurídicas de los plazos del proyecto aprobado en documento CONPES, ¿es posible aprobar una ampliación como garantía para la continuidad de los transportadores

Teléfono Celular: 320 699 00 53

asesor@setp.com

tradicionales en la participación de los SETP's? Evitando de esta forma, el riesgo jurídico en el desarrollo de posteriores etapas.

#### **SINCELEJO:**

El sistema de transporte colectivo municipal de pasajeros (entiéndase Urbano), no existe. Fue aniquilado como consecuencia de la ilegalidad e informalidad. La única empresa habilitada, no está operado. La ilegalidad está posicionada en la prestación del servicio de transporte.

El gobierno nacional, UMUS, ha manifestado que el componente operativo del SEPT, debe ser licitado, desconociendo la existencia de la única empresa habilitada en la modalidad de colectivo. En la licitación, tendrán cabida todos los ilegales (mototaxistas) siempre y cuando la operación sea en vehículos autorizados. Esto implica la creación de empresas de transporte.

#### **VALLEDUPAR:**

A pesar de estar a punto de entrar en operación, no se cuenta con recursos que alimenten el FEST.

La ilegalidad, tiene cooptada la mayor parte de la operación, se requieren medidas que contrarresten este fenómeno.

#### **VILLAVICENCIO:**

A pesar de no contar con CONPES para Sistema Estratégico de Transporte Público, desde hace algunos años, se han dictado medidas por parte de las administraciones que conllevaron a que las empresas de transporte pusieran en funcionamiento algunos componentes de un SETP.

1. Habilitación ilegal de nuevas empresas a los amigos del alcalde sin el presupuesto previo de adjudicación de rutas ni existencia de nuevas rutas. Como es bien conocido en todo el articulado del Decreto 170 de 2001, en armonía con las previsiones del artículo 19 de la Ley 336 de 1996, en esta modalidad de transporte, que está sujeta a rutas, horarios y frecuencias, sólo pueden habilitarse nuevas empresas en esta modalidad, si de manera previa se han identificado necesidades de rutas nuevas, mediante los respectivos estudios de oferta y demanda efectuados por las personas autorizadas al efecto y previa

Teléfono Celular: 320 699 00 53

asesetn@gmail.com

adjudicación de dichas rutas, como consecuencia de un proceso de licitación de tales rutas, en el cual pueden participar empresas habilitadas y empresas no habilitadas en esta modalidad.

En caso que las empresas no habilitadas logren adjudicarse rutas como vencedores de la respectiva licitación que ordena la ley, por disposición legal cuentan con un plazo de 6 meses para acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Decreto 170 de 2001 para ser habilitados como empresa de transporte en esta modalidad.

En este sentido, se tiene que la administración municipal de Villavicencio, contrariando totalmente este marco normativo especial propio para esta modalidad de transporte, y de igual manera, obrando en total contravía con la línea de decisión de todas las anteriores administraciones municipales y de igual manera, en contra de los conceptos que al efecto y en este sentido ha emitido el Ministerio de Transporte, viene habilitando de manera ilegal a múltiples empresas en esta modalidad, a sus allegados políticos, amigos de campaña y personal asesor de su administración.

Con este indebido proceder, el alcalde municipal, si bien no les adjudica rutas en el acto administrativo de habilitación, sí crea una enorme afrenta al sector transportador legalmente habilitado y actualmente prestador de este servicio público a la ciudad, pues les crea una amenaza directa de ingreso de nuevos agentes de competencia en esta actividad y genera en el imaginario colectivo otro mundo transportador que no lo es como tal en la medida que nunca han prestado el servicio, pero que con el acto de habilitación simple, los introduce en los procesos de reestructuración de transporte que la misma administración municipal, sin existir fundamento para ello, genera con la finalidad de ingresar estas nuevas empresas mediante asignaciones de rutas de manera ilegal y sin la observancia de las normas y procedimientos especiales que la ley ha previsto al efecto.

2. Para cumplir este propósito ilegal de asignarle rutas a las empresas que el mismo alcalde creó, se ha dado a la carrera de perseguir y atacar de manera directa y en redes sociales a todas las empresas legalmente habilitadas y actuales prestadoras del servicio, tildándolas falsamente de monopolio, desinformando a la comunidad y mediante "decreto" eliminando todos los mecanismos de unión de estas empresas existentes para propender por la mejora continua del servicio, para lo cual, mediante decreto, acaba a la UNIÓN

TEMPORAL UNIRUTAS, la cual tiene más de 9 años de existencia y mediante mecanismo similar al SAR, articula la generación de despachos de servicio de las empresas prestadoras del mismo.

3. Pretende el Alcalde que mediante una arbitraria creación de una por él denominada "mesa consultiva del transporte" y bajo la muletilla de "participación local", las empresas legalmente habilitadas le entreguen o cedan parte de las rutas a las empresas que él ilegalmente habilitó; pues en la ciudad no existen nuevas rutas por adjudicar.
4. Si bien el alcalde es la máxima autoridad de transporte en el municipio, no puede abusar de esta autoridad ni de su poder, para de esta manera trasgredir el ordenamiento jurídico y evadir los procedimientos de asignación de rutas y de habilitación de nuevas empresas que al efecto determina la ley, mucho menos salir en medios posando con los amigos a los que les ha habilitado nueva empresa ni anunciar ello como un gran logro en la "democratización del transporte de la ciudad".
5. Se debe tener en cuenta que bajo la tesis de este alcalde, toda persona que cree una empresa formal y la inscriba en cámara de comercio, podría ir a pedirle, por derecho a la igualdad que los habilite como empresa de transporte en esta modalidad, lo cual es un grave desacierto jurídico y genera más pánico económico y social en este gremio transportador, el cual, está plenamente regalado y no se pueden desconocer su marco normativo ni su razón de ser en el ámbito de la teoría del servicio público. Pues pese a que no existen nuevas rutas por adjudicar, si hoy le realizan 500 solicitudes de habilitación de nuevas empresas con el simple lleno de requisitos formales, pero sin rutas, él tendría que habilitarlos, como ha hecho con las nuevas empresas que les habilitó a sus amigos y de igual manera los tendría que incluir en la por él creada y llamada "mesa consultiva del transporte", generando falsas expectativas y aumentando la inseguridad jurídica y el caos económico en todos los actores de esta modalidad de servicio de transporte.
6. De igual manera, se destaca que nuestra ciudad no está en categoría para un SITP y no obstante, el alcalde alardea en redes con la inclusión intempestiva de un sistema Estratégico y recientemente llegó con la idea de un metro o tranvía para prestar este servicio en Villavicencio.
7. En fin, todo un sinnúmero de actuaciones ilegales y de ideas desarticuladas que de manera ligera e irresponsable pone en marcha este alcalde en la ciudad, sin respeto ni participación del sector transportador que en la actualidad y desde hace varias décadas presta este servicio en la ciudad y forzando la participación



H.S. MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO

e ingreso de empresas por él mismo habilitadas, al margen de los requisitos y presupuestos de orden legal.

8. En adición, el proceder de este alcalde, además de habilitar de manera ilegal nuevas empresas a sus amigos, denota una falta de apoyo total al gremio transportador a los procesos de mejora tecnológica y de infraestructura que se venían desarrollando en la agenda de las anteriores administraciones y que le corresponde como autoridad del municipio, pues ha enfocado sus esfuerzos en expropiar el servicio para trasladarlo a sus amigos y en estructurar modelos que le permitan a él tener el control de la caja única de recaudo, lo cual denota que su interés no es la mejora del servicio, sino el cambio, la usurpación y privatización del modelo de negocio, todo lo cual aspira de manera ilegal lograr mediante sus imposiciones supuestamente derivadas de la “mesa consultiva por él arbitrariamente creada”, en la cual es claro su interés indebido en la medida en que la estructuró con la participación de las empresas que él mismo y de manera ilegal habilitó y en donde busca satisfacer sus propios intereses ya creados, en grave afrenta a los verdaderas, legítimas y actuales únicas empresas prestadoras del servicio en la ciudad de Villavicencio.

De los Honorables Senadores,

Cordialmente,

**MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO**  
**SENADOR DE LA REPÚBLICA**

**AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA**

Carrera 7 No 8 – 68 - Edificio Nuevo del Congreso - Mezz. Norte Oficina 2 - Tel 3823178-3823179

Email: miguel@barretoc.com

Bogotá D.C