

1700-19.18/195
Villavicencio, febrero 24 de 2023

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General Senado de la República
Secretaria-general@senado.gov.co

Atención: Dr. MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO

Doctor
OSCAR JANUARIO BOCANEGRA RAMIREZ
Asesor Oficina Asesora de Jurídica
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
relacionciudadano@minhacienda.gov.co
Bogotá D.C.

Asunto: Traslado interrogantes -Proposición 167 Debate Control Político

Cordial saludo,

Atendiendo su oficio enviado mediante correo electrónico de fecha 13 de febrero a las 16:06 pm, me permito descorrer el traslado de los interrogantes propuestos por el Honorable Senador para el debate de control político sobre "Las problemáticas presentadas en las ciudades capitales intermedias con los Sistemas Estratégicos de Transporte Público", en los siguientes términos:

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.

Respuesta. La alcaldía de Villavicencio suscribió Convenio interadministrativo No: 0042 de 2021 con la Financiera de Desarrollo Territorial S.A FINDETER, con el objeto de aunar esfuerzos para llevar a cabo la contratación de la consultoría que tenga como objeto la "ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL



FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO"

A su vez la Financiera de Desarrollo Territorial S.A FINDETER celebró, según proceso de selección del 16 septiembre 2021 por convocatoria pública No: FDT-C-021-2021, el CONTRATO DE CONSULTORIA No: 0104 – 2021 con el CONSORCIO NTS VILLAVICENCIO, con personería Jurídica NIPPON KOEI Co. LTDA Sucursal Colombia, con OBJETO: "ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO"

Actualmente el municipio se encuentra trabajando con el gobierno nacional en el proyecto para la implementación de un Sistema Estratégico de Transporte Público, que cumpla con los requisitos establecidos en la Ley y la reglamentación nacional para acceder a los recursos de cofinanciación de la Nación. Este Sistema se está estructurando con la finalidad de garantizar altos estándares ambientales y de calidad del servicio a los usuarios.

No obstante, a la fecha no se ha adoptado medida alguna por parte de la administración que obligue a que "las empresas de transporte pusieran en funcionamiento algunos componentes de un SETP". Por el contrario, como se explicará más adelante, las medidas que se han expedido lo que han generado es un marco de seguridad jurídica para la ciudad, las empresas, los propietarios, los conductores y los usuarios durante la etapa previa a la entrada e operación del SETP, estableciendo reglas de juego claras para cada uno de estos actores.

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



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.



Respuesta. Previo a dar respuesta a esta manifestación haremos referencia a lo que ha dicho la Honorable Corte Constitucional, en sentencia C-1078 de 2002, expediente D-4095, Demanda de Inconstitucionalidad contra los artículos 13, 18 parcial y 60 parcial de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. MP. RODRIGO ESCOBAR GIL. Bogotá Diciembre 5 de 2002, respecto de las habilitaciones:

"3.2. De las habilitaciones y permisos para la operación del servicio público de transporte

En materia de transporte, de conformidad con el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar, habilitación que consiste en la autorización expedida por la autoridad competente para la prestación del servicio en cada modo de transporte.

La misma norma dispone que corresponde al Gobierno Nacional fijar las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización, capacidad económica y capacidad técnica, así como señalar "... los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio."

En el artículo 12 de la Ley 336 de 1996, a su vez, se señalan los criterios que, en materia de organización, condiciones técnicas, condiciones de seguridad, capacidad financiera y origen de los recursos, deberá tener en cuenta el Gobierno para la regulación correspondiente, al paso que en los artículos 14 y 15 de la ley se regulan la forma, el procedimiento y las características generales de la habilitación, entre las que se destaca la posibilidad de que la misma sea modificada cuando surjan cambios en las condiciones que se tuvieron en cuenta para otorgarla.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 3º numeral 7 de la Ley 105 de 1993, "[s]in perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente." Agrega esa disposición que "[q]uien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación."



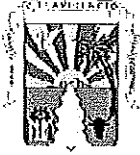
En el artículo 16 de la Ley 336 de 1996 se reitera que, en las condiciones previstas en el artículo 3º numeral 7º de la Ley 105 de 1993, además de la habilitación, para la prestación del servicio público de transporte se requiere "... la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional."

A diferencia de la habilitación, para cuyo otorgamiento se toman en cuenta, fundamentalmente, aspectos subjetivos del empresario, tales como la capacidad administrativa, financiera y técnica, el permiso se orienta hacia los requerimientos objetivos del servicio y de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 336, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización. De esta manera, en general, el transporte de pasajeros queda sometido a ese régimen de regulación o libertad, al paso que la ley expresamente señala que, en materia de carga, si bien es necesaria la habilitación y el permiso, y el servicio habrá de prestarse de acuerdo con las condiciones que se fijen para el efecto, "... no existirán restricciones para rutas y frecuencias, éstas serán determinadas por el mercado."

No obstante que de acuerdo con la transcripción que se ha hecho del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de los permisos respondería a una competencia estrictamente reglada, no se puede desconocer que limitaciones fácticas, tales como, por ejemplo, la capacidad de las rutas, imponen restricciones de acceso a la prestación del servicio. A esos efectos, el artículo 19 de la ley dispone que "[e]l permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional."

Establece el mismo artículo que cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados "... el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte." (Negrilla y subraya fuera de texto)

La Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" y la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", son leyes que regulan el Transporte, dentro de él, la habilitación y los permisos para la prestación del servicio de transporte.



En efecto, para la habilitación se tiene en cuenta aspectos subjetivos del empresario, tales como la capacidad administrativa, financiera y técnica.

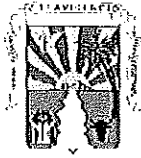
El permiso, se orienta hacia los requerimientos objetivos del servicio y de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 336 de 1996, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización; además que la Ley 105 de 1993 dispone expresamente que "el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas..."

Atendiendo lo anterior, la habilitación de empresas de transporte público colectivo en el municipio durante el actual período de gobierno, es un proceso que se ha regido integralmente por las disposiciones de orden legal y reglamentario que regulan esta materia, como se puede observar en los actos administrativos que concedieron dichas habilitaciones, los cuales se anexan, no siendo cierto que el artículo 19 de la Ley 336 de 1996 establezca que 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 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.

El Artículo 19 de la Ley 336 de 1996, textualmente dice: "El permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida al Gobierno Nacional.

Cuando el servicio a prestar no está sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte."

Contrario a lo que se afirma en el cuestionario, el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, establece: "De conformidad con lo establecido por el artículo 3, numeral 7 de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o



Así quedó plasmado en el Decreto 530 de 2022, específicamente en sus artículos 3 y 4, donde se puede observar que ninguna empresa habilitada en esta administración tienen rutas asignadas. Tan es así, que la propia inquietud señala expresamente que no se han adjudicado rutas en el acto de habilitación, como tampoco se ha hecho en ningún otro acto administrativo porque está prohibido por las normas vigentes. Sin embargo, lo que si se ha propiciado y se continuará propiciando es la búsqueda de acuerdos de operación que involucren a todos los actores de transporte de la ciudad. Esto no puede verse como una amenaza, sino como una invitación a buscar acuerdos en beneficio de la calidad del servicio de transporte en la ciudad.

Ahora bien las reglas de operación y asignación de rutas durante la etapa de operación del SETP, se encuentran contenidas en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y especialmente el Decreto 1079 de 2015 "por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", en particular los siguientes artículos de esta última norma:

*"PARTE 2 - REGLAMENTACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE
TÍTULO 1 - TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR
CAPÍTULO 1 - Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo
Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros*

(...)

SECCIÓN 7 - Alternativas de acceso al servicio

(...)

Artículo 2.2.1.1.7.3. Reestructuración del servicio. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

SECCIÓN 8 - Alternativas en la operación y en la prestación del servicio

(...)

Artículo 2.2.1.1.8.2. Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.



frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

Atendiendo la normatividad se debe informar que las actuaciones de la administración están sujetas a la legalidad, no son contrarias al marco normativo enunciado, ni puede decirse que se ha obrado en total contravía con la línea de decisión de todas las anteriores administraciones municipales, porque cada administración goza de autonomía, presenta y ejecuta su programa de Gobierno, y su decisiones solo estan limitadas por la Constitución y la Ley.

Respecto a la afirmación de obrar en contravía de los conceptos del Ministerio de Transporte, debo referir que los conceptos son criterios orientadores que no obligan y que en este caso, lo afirmado en el cuestionario, son manifestaciones subjetivas que no tienen un sustento jurídico, como tampoco lo tiene la afirmación de que "...viene habilitando de manera ilegal a múltiples empresa en esta modalidad, a sus allegados políticos, amigos de compañía y personal asesor de su administración", faltando a la verdad, en cuanto quienes así lo manifiestan, no aportan ninguna prueba que sustente las mismas, simplemente porque son falsas.

No se pretende crear una afrenta al sector transportador legalmente habilitado, ni les crea una amenaza directa de ingreso de nuevos agentes de competencia en esta actividad, por cuanto es la misma ley 336 de 1996 la que en el artículo 19 que trata del permiso para la prestación del servicio público de transporte señala que se otorgará mediante concurso en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada. Luego en el concurso para la prestación del servicio público de transporte pueden participar los habilitados y los no habilitados.

Finalmente, tanto en comunicaciones de la Secretaría de Movilidad como en las mesas técnicas convocadas por la administración municipal, el gobierno de Villavicencio ha sido claro en señalar que durante la etapa de transición previa a la entrada en operación del SETP se avanzaría en dos aspectos: (i) una asignación de las rutas a las empresas y (ii) un esquema de operación, aclarando que la asignación de rutas solo podía efectuarse vía reorganización lo que implica que solo puede estar en cabeza de las empresas que previamente tuvieron rutas y que el esquema de operación debe incorporar a todos los actores (empresas habilitadas con rutas previas, empresas habilitadas sin rutas previas, propietarios y conductores) en un modelo que garantice equidad en la programación de rutas y en la distribución de recursos.



Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

Igualmente se autorizarán convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.

Parágrafo. En caso de disolución de la unión empresarial, cada empresa continuará prestando la ruta o servicios que tenía autorizado antes de constituirla.

(...)

CAPÍTULO 2 - Sistemas de transporte de pasajeros

(...)

SECCIÓN 2 - Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)

Artículo 2.2.1.2.2.7. Adopción del Sistema Estratégico de Transporte Público (...)
El mencionado acto administrativo, deberá contener:

(...) 8. La definición de los incentivos a las fusiones y convenios de colaboración empresarial en los que se establezcan esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio.

(...)

SUBSECCIÓN 1 - Prestación del servicio

(...)

Artículo 2.2.1.2.2.1.2. Reorganización del servicio. La autoridad de transporte competente deberá oficiosamente, sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

Parágrafo 1°. La reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos.

Parágrafo 2°. En caso que la implementación del SETP se realice a través del esquema de reorganización del servicio definido en el presente artículo y las empresas transportadoras incumplan los indicadores de calidad de servicio mínimos definidos por la autoridad competente, el permiso de operación se perderá y la



autoridad competente procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

Artículo 2.2.1.2.2.1.3. Licitación pública. La autoridad de transporte competente que no adopte la reorganización del servicio que trata el artículo anterior, deberá adjudicar el servicio mediante licitación pública cumpliendo las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y las demás normas vigentes”.

En cumplimiento de lo establecido en estas disposiciones y como requisito para acceder a la cofinanciación del Sistema por parte de la ciudad, se tiene proyectada la expedición del Decreto de adopción del SETP, cuyo borrador será puesto en conocimiento para discusión y comentarios del sector transportador, al igual que se ha hecho con los actos administrativos expedidos para la etapa previa a dicha operación.

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.

Respuesta. El Decreto 530 de 2022 no elimina los mecanismos de unión entre las empresas existentes, por el contrario el artículo 4 expresamente señala que:

“(…) Las empresas de transporte habilitadas y con permisos de operación, deberán presentar a más tardar el 10 de enero de 2023, un plan de rodamiento unificado que cumpla con los parámetros definidos en el presente artículo (...).

Parágrafo. Sin perjuicio de lo anterior, las Empresas de Transporte Público Colectivo podrán presentar a la Secretaría de Movilidad, convenios de colaboración empresarial para la racionalización y optimización de la prestación del servicio (...).”



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.

Respuesta. La mesa consultiva, tal y como se señala en el artículo 9 del Decreto 530 de 2022 tiene como pretensión la de servir de mecanismo de participación del sector transportador y de interlocución con la administración con el fin de recibir recomendaciones frente al esquema de transición adoptado en dicho decreto, así como servir de mecanismo de información y socialización de la estructuración del SETP.

En ningún caso se ha pretendido que en esta mesa se "entreguen o cedan rutas", reiteramos que si se ha propiciado y se seguirá propiciando acuerdos entre los diferentes actores para la presentación de propuestas.

Para la administración municipal es del mayor interés recibir las propuestas del sector respecto del futuro de la prestación del servicio de transporte en el municipio. Esta convicción es la que ha orientado tanto la expedición de las normas, como la realización de las mesas de trabajo.

En este sentido se ha aclarado en las mesas y en comunicaciones de la Secretaría de Movilidad que la Administración Municipal no está solicitando al sector transportador que asuma las funciones de autoridad de transporte ni que adopte decisiones que son de estricta competencia del municipio.

El objetivo, es darle la oportunidad al sector de presentar sus propuestas con el fin de que las mismas sean evaluadas por la Administración, tanto para las decisiones inmediatas como para la estructuración del Sistema Estratégico de Transporte Público actualmente en marcha. Evaluación esta que se realizará en el marco de los estudios técnicos que adelanta la Secretaría de Movilidad.

Naturalmente se trata de un proceso participativo y de libre decisión por parte de los diferentes actores del sector, convocado por la Administración dentro del proceso de reestructuración del transporte.



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".

Repuesta. Ver respuesta a la pregunta 1.

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.

Repuesta. Ver respuesta a la pregunta 1.

A las preguntas 6, 7 y 8:

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

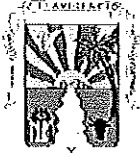


8. En adición, el proceder de este alcalde, además de habilitar de manera ilegal nuevas empresas a sus amigos, denota una falta de apoyo total al gremio transportador a los procesos de mejora tecnológica y de infraestructura que se venían desarrollando en la agenda de las anteriores administraciones 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.

Repuesta. Se reitera que actualmente el municipio se encuentra trabajando con el Gobierno Nacional en el proyecto para la implementación de un Sistema Estratégico de Transporte Público, que cumpla con los requisitos establecidos en la Ley y la reglamentación Nacional para acceder a los recursos de cofinanciación de la Nación.

Este Sistema se está estructurando con la finalidad de garantizar altos estándares ambientales y de calidad del servicio a los usuarios. El interés de la administración municipal, como se ha señalado, es trabajar en el proyecto de la mano de todos los actores actuales de transporte en la ciudad por lo cual espera propuestas y está atenta a presentar los resultados y avances de la estructuración.

No se trata de la inclusión intempestiva de un sistema Estratégico. El Sistema Estratégico de Transporte Público responde a la Política de Gobierno Nacional de mejorar las condiciones del transporte en el país, con el propósito de brindar calidad de vida a los ciudadanos, a través de un servicio eficiente y eficaz y es aquí donde debemos recordar que Villavicencio hizo parte de este Programa dentro de la Estrategia de Ciudades Amables consignada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 "Estado Comunitario desarrollo para todos".



Al efecto la Ley 1151 de 2007, en los artículos 52 y 53 textualmente dice:

“ARTÍCULO 52. Apoyo a los Sistemas de Transporte Masivo. Reglamentado por el Decreto Nacional 3422 de 2009. El Gobierno Nacional continuará cofinanciando los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá, Cali, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Área Metropolitana de Bucaramanga, Área Metropolitana de Centro Occidente, Área Metropolitana de Barranquilla, Cartagena, Soacha y Cúcuta, de acuerdo con los compromisos presupuestales previamente adquiridos.

*El Gobierno Nacional propenderá, en conjunto con el sector privado, por conseguir los recursos para la construcción de los proyectos de infraestructura y analizará las condiciones particulares y los esfuerzos fiscales locales que permitan impulsar los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos (SETP) de Ibagué, Pasto, Popayán, Neiva, Armenia, Santa Marta, Manizales, Montería, Valledupar, **Villavicencio**, Buenaventura y Sincelejo.*

PARÁGRAFO 1°. Teniendo en cuenta el impacto en el desarrollo económico, social, cultural y urbanístico de los sistemas de transporte masivos Departamento Administrativo de la Función Pública Ley 1151 de 2007 45 EVA - Gestor Normativo en las ciudades donde se desarrollan, el Gobierno Nacional podrá ampliar los convenios cofinanciados suscritos con el fin de aumentar la cobertura de estos de acuerdo con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

PARÁGRAFO 2°. Los sistemas deben propender por una operación segura, con el menor riesgo de accidentes. Para ello los entes gestores deben en conjunto con el Fondo de Prevención Vial desarrollar programas que alcancen este objetivo, con su adecuada difusión e información.

ARTÍCULO 53. Sistema de Recaudo. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación adoptarán un sistema de recaudo centralizado que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, utilizando mecanismos que lo permitan y preferiblemente el sistema de pago electrónico.

Para efectos del presente artículo, se entiende como subsistema de transporte complementario el sistema de transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte colectivo que no cubre el sistema de transporte masivo. Así mismo, se entiende como recaudo centralizado aquel sistema mediante el cual se recaudan los dineros provenientes de la tarifa del servicio de transporte en un patrimonio autónomo o en cualquier otro sistema de administración de recursos.

PARÁGRAFO 1°. Mediante el sistema de recaudo centralizado el municipio en el cual se desarrolle el sistema de transporte podrá captar recursos de la tarifa del subsistema de transporte complementario, para la reducción de la sobreoferta de transporte. Dicha sobreoferta se determinará técnicamente mediante el análisis de la oferta y demanda.



PARÁGRAFO 2°. En ningún caso los operadores o empresas de transporte ni sus vinculados económicos, entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos 450 a 452 del Estatuto Tributario, podrán participar en la administración de los recursos recaudados bajo este concepto. La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas que no se integren al sistema de recaudo centralizado". (Negrilla y subraya fuera de texto)

A ello obedeció que para la viabilidad de la implementación del SETP se realizó el "Estudio de viabilidad financiera, jurídica y técnica para la implementación del sistema estratégico del transporte público (SETP), realizados años 2007 y 2008 por UNION TEMPORAL IVARSSON Y ASOCIADOS-LOGITRANSLTDA., y UNION TEMPORAL STEER DAVIES GLEAVE-AKIRIS DE COLOMBIA S.A", y posteriormente el estudio de actualización del Plan de Movilidad elaborado por la Universidad Nacional de Colombia en los años 2012-2013, estructuración del SETP que si bien no se materializó, al no ser incluido el Municipio de Villavicencio en el CONPES por el Gobierno Nacional, si constituyó el sustento para que la Administración Municipal, a manera interna, continuara en ese proceso.

Se afirma lo anterior, por así se extracta del Decreto 256 de 2014 "Por medio del cual se establecen las Políticas, parámetros y reestructuración del transporte público colectivo en la ciudad de Villavicencio", decreto que dentro de las consideraciones consigna:

Que debido a la evidencia del desorden en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Villavicencio, la Administración Municipal en el año 2007 contrato con las empresas UNION TEMPORAL IVARSSON Y ASOCIADOS – LOGITRANS LTDA., y UNION TEMPORAL STEER DAVIES GLEAVE – AKIRIS DE COLOMBIA S.A., En el marco del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, solicitadas por el Departamento Nacional de Planeación, la realización del "Plan de Movilidad de la ciudad de Villavicencio" y "El Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo de Villavicencio", el cual se desarrolló durante los años 2007 y 2008.

Que posteriormente, en el año 2012 la Administración Municipal de Villavicencio contrató con la Universidad Nacional de Colombia la actualización y Formulación del Plan de Movilidad para la Ciudad de Villavicencio, el cual se adelantó sobre la base del estudio de movilidad realizado en el año 2007 y 2008.



Que en el informe de formulación del Plan de Movilidad propuesto por la Universidad Nacional de Colombia, se plantea revisar la estructura de las rutas del sistema debido a una baja articulación de los medios de transporte, se estableció la existencia de 237 rutas de transporte autorizadas para la ciudad y se evidencio un bajo porcentaje de cubrimiento de las mismas, es importante mencionar que dado el exceso de oferta en vehículos de transporte público en el Municipio Villavicencio se requiere de una estrategia que permita reducir la sobreoferta y los servicios informales e ilegales, a partir de las necesidades operativas del nuevo sistema.

Que de acuerdo con los estudios elaborados para la ciudad de Villavicencio entre el año 2007 y 2008, por las empresas UNIÓN TEMPORAL IVARSSON Y ASOCIADOS – LOGITRANS LTDA., y UNION TEMPORAL STEER DAVIES GLEAVE – AKIRIS DE COLOMBIA S.A., y el Estudio de Actualización del Plan de Movilidad elaborado por la Universidad Nacional de Colombia entre el año 2012 y 2013, la Ciudad de Villavicencio cuenta con una sobre oferta de vehículos de servicio público colectivo municipal y proponen prestar el servicio con un total de Trescientos Quince (315) Microbuses y Trescientos Treinta y Cinco (335) Busetones, mejorando las condiciones de operación y control de la flota.

(...)

Que en la actualidad el sistema es operado por ocho (8) empresas de transporte público colectivo legalmente habilitadas para prestar el servicio en la ciudad de Villavicencio, las cuales cuentan con rutas similares hasta en un 90% de su recorrido, lo que implica varios despachos de vehículos en un mismo periodo de tiempo en una misma ruta, esto lleva consigo un incremento en la guerra del centavo que pone en riesgo la integridad de los usuarios de las vías.

Que desde febrero del año 2012, las empresas de transporte público colectivo municipal le han venido solicitando a la administración municipal dar aplicación al artículo 34 y 36 del Decreto 170 de 2001 los cuales establecen:

Artículo 34.- REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO. *La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.*



ARTÍCULO 36.- CONVENIOS DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL. La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

En el mismo proceso, la Administración Municipal expidió el Decreto No. 1000-21/158 de 2018 "Por medio del cual se modifica el Decreto 1000-21/256 de 2014 y se toman medidas tendientes a adoptar la implementación de medios tecnológicos para el mejoramiento del servicio de transporte público colectivo en el Municipio de Villavicencio" y en este Decreto ya se habla del SITP y del SETP.

Al efecto, en los considerandos de ese Decreto se señala:

"Que el Gobierno Nacional mediante Decreto 2060 del 2015 reglamentó el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011 y a su vez redefinió los sistemas inteligentes de tránsito mediante el numeral 7 del artículo 2.5.1.3. como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.

Que en consecuencia, se hace necesario retomar el Decreto 256 de 2014 con el fin de reestructurar el transporte público colectivo en la ciudad de Villavicencio, definiendo niveles de implantación tecnológica contemporáneos, que permitan alcanzar calidad, excelencia en el servicio a los usuarios de la ciudad.

Que de acuerdo con la actualización del estudio de movilidad elaborado por la Universidad Nacional de Colombia en la ejecución del contrato interadministrativo No. 1336 del 2017, se debe realizar una reorganización del servicio de transporte de tal manera que brinde las herramientas para que el transporte colectivo en la ciudad pueda evolucionar hacia un sistema estratégico de transporte público colectivo"

Igualmente, en este Decreto 158 de 2018, en el artículo séptimo, numeral 4, se crea el Comité Técnico Operativo, integrado por el Secretario de Movilidad o quien este delegue, el Director de Planeación y Prospectiva, el Director de Control de Tránsito

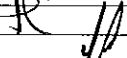


y Transporte, el Representante legal de la Unión Temporal, dos representantes del gremio de los conductores que integran la mesa multisectorial, dos representantes de los propietarios y un inspector de rutas de las empresas de transporte, con el fin de analizar las condiciones de operación de las soluciones implementadas y los resultados de la operación del sistema.

Como se puede observar, existía una mesa consultiva del transporte, se creó un comité Técnico Operativo, como espacios creados por la administración para que los actores viales participen de forma activa en las decisiones relacionadas con transporte, el que ahora se denomine "Mesa consultiva del Transporte" no significa que no sea una forma de participación local y que tenga otra finalidad como se dice en el punto 3 del cuestionario.

Lo anterior deja sin sustento la afirmación que la implementación del SETP es algo intempestivo, por cuanto la reestructuración del transporte es un proceso que esta Administración retomó gestionando recursos para su implementación como una realidad necesaria para el Municipio de Villavicencio.


HERNANDO MAURICIO FRIAS BARRETO
Secretario de Movilidad

NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO	FIRMA
Vo. Bo: N/A	N/A	N/A
Revisó: Erica Escobar	Abogada Contratista	
Elaboró: Blanca Moya	Asesor de despacho	