



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Bogotá D.C., 28 de febrero de 2023

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

SENADO DE LA REPÚBLICA

secretaria.general@senado.gov.co

Bogotá, D.C

Asunto: *Proposición No. 167 – Debate de Control Político*
Radicado MT No. 20233030207442

Respetado doctor Eljach,

En atención a la solicitud del asunto, a través del cual nos remite la Proposición No. 167, sobre “*Las problemáticas presentadas en las ciudades capitales intermedias con los Sistemas Estratégicos de Transporte Público*”, al respecto, en forma atenta nos permitimos dar respuesta, no sin antes realizar las siguientes precisiones:

La implementación de los sistemas de transporte público de pasajeros en nuestro país es compleja toda vez que su instrumentación implica una participación importante de actores públicos y privados, del orden Nacional y Territorial, cada uno con roles y deberes funcionales diferentes y asignados por ley. Esta complejidad implica tener presente los linderos funcionales de cada uno, toda vez que, por principio de legalidad, cada actor debe cumplir estrictamente las funciones establecidas por la ley y los reglamentos, tal como lo establece el artículo 5 de la Ley 489 de 1998¹, que describe el concepto de competencias administrativas catalogándolas como “exclusivas”.

A continuación, se presentan los principales actores y sus responsabilidades más relevantes a efecto de alinear los roles y deberes funcionales que confluyen, en la estructuración, financiación, implementación y desarrollo de los Sistemas de Transporte Público de pasajeros cofinanciados por la Nación (responsabilidades de primer nivel) y la coordinación, monitoreo y seguimiento a los convenios de cofinanciación a cargo del Ministerio de Transporte (responsabilidades de segundo nivel, que corresponden a actividades de gestión).

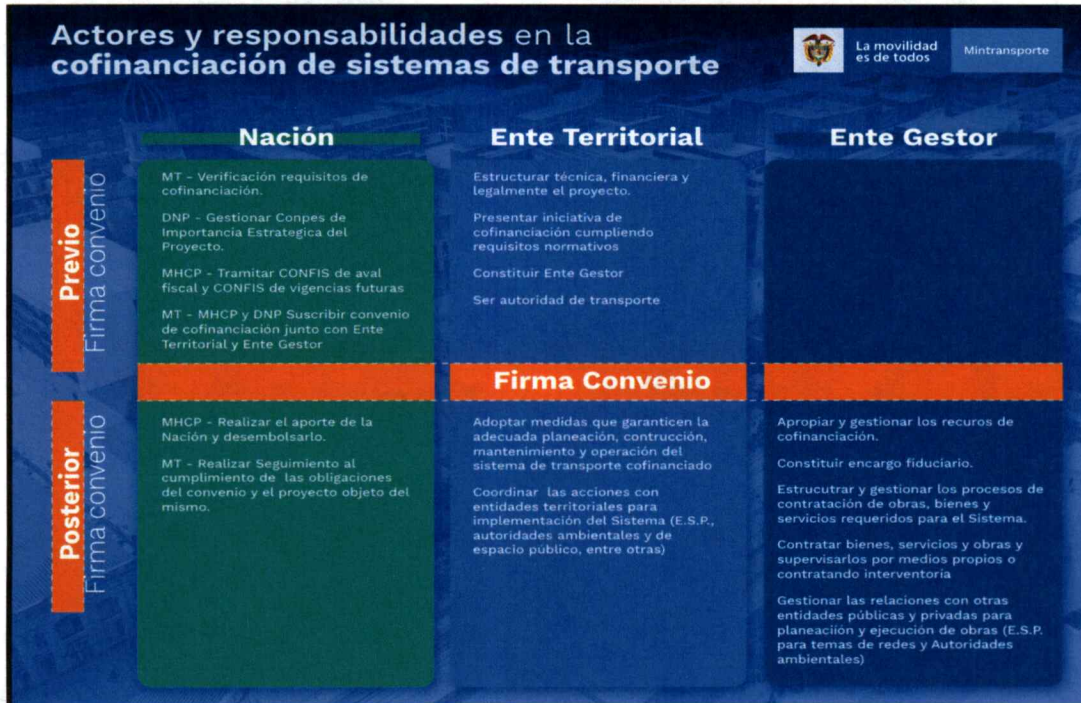
¹ Artículo 5 ley 489 de 1998. “*los organismos y entidades administrativas deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de manera directa e inmediata, respecto de los asuntos que les que les hayan sido asignados expresamente por la Ley, ordenanza, el Acuerdo o el reglamento ejecutivo.*”



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023



Fuente: elaboración propia Grupo UMUS

El fundamento de los roles y linderos funcionales graficados se sintetiza en la siguiente normativa:

1. Ley 86 de 1989
2. Ley 105 de 1993
3. Ley 310 de 1996
4. Ley 336 de 1996
5. Decreto 087 de 2011
6. Ley 1682 de 2013
7. Decreto 1089 de 2015
8. Ley 1955 de 2019
9. Decreto 1567 de 2020
10. Resolución MTTE 20223040012165 de 2022
11. Documentos CONPES emitidos para los Proyectos de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros cofinanciados por la Nación.

Lo expuesto, con el fin de precisar que el Ministerio de Transporte adelanta una serie de gestiones asociadas a la cofinanciación de los proyectos presentados por los diferentes entes territoriales, que no se traducen en un ejercicio de estructuración, ni ejecución, ni interventoría, ni supervisión a la ejecución de los proyectos de sistemas de transporte público, responsabilidad que solo le asiste al Ente Gestor.

El Ministerio de Transporte, a través del seguimiento a cada convenio efectúa la debida diligencia a título de monitoreo, que no traslapa, ni desplaza, ni concurre con el control a los contratos suscritos por el ente territorial o el ente gestor, para la implementación y operación de los proyectos, considerando que esa



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

gestión les compete exclusivamente a ellos, en el marco del principio constitucional de autonomía territorial, ya mencionado.

Así, el ente gestor, dentro de este modelo complejo, asume el papel de ejecutor del proyecto (contratante de obra, operación e interventoría, otorgante de permisos de operación, entre otras); en consecuencia, dicho ente es el responsable directo de la gestión contractual y la puesta en operación de todas las actividades requeridas para la operación de los sistemas de transporte.

Una vez efectuada la anterior precisión conceptual y normativa, con relación a los interrogantes planteados se procede a dar respuesta a las preguntas formuladas, así:

A. CUESTIONARIO

PREGUNTA 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?

RESPUESTA:

SETP CIUDAD	ENTE GESTOR	DESEMBOLSOS NACION
ARMENIA	AMABLE	99,201,858,949
MONTERIA	CIUDAD AMABLE	168,796,864,901
PASTO	AVANTE	240,824,069,715
POPAYAN	MOVILIDAD FUTURA	145,873,294,901
SANTA MARTA	SETP - SANTA MARTA	180,302,734,215
SINCELEJO	METROSABANAS	101,557,823,161
VALLEDUPAR	SIVA -SAS	184,487,650,569
NEIVA	TRANSFEDERAL	106,287,892,880
IBAGUÉ	SETP - IBAGUÉ	0

Cifras expresadas en pesos corrientes – Con corte del 31 de diciembre de 2022

Las cifras presentadas corresponden a los desembolsos realizados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público a los respectivos encargos fiduciarios constituidos por los entes gestores de acuerdo con las condiciones y obligaciones establecidas en los convenios de cofinanciación.

PREGUNTA 2

¿Qué porcentaje de esos recursos se han girado para el componente operativo de los sistemas, entiéndase transporte?



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

RESPUESTA

El gobierno nacional en el marco de la normativa de cofinanciación y los convenios de cofinanciación suscritos con los entes territoriales no ha pactado ni realizado giros, para la operación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público. Lo anterior de conformidad con la siguiente normativa:

- El artículo 100 de la Ley 310 de 1996, modificada parcialmente por la ley 1955 de 2019, indica que las inversiones que puede realizar el gobierno nacional mediante la cofinanciación de sistemas de transporte pueden ser infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte, adquisición de vehículos nuevos o material rodante nuevo y servicio a la deuda.

El mencionado artículo reza:

“ARTÍCULO 100. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 2o de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:

Artículo 2o. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo”.(...)”

- El artículo 98 de la ley 1955 establece la prohibición al gobierno nacional para realizar transferencias para cubrir los costos de operación y mantenimiento de los sistemas de transporte. El mencionado artículo reza:

“ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

*Artículo 14. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. **En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.** Los contratos de concesión y operación deben*



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar." (subraya fuera de texto)

PREGUNTA 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"?

RESPUESTA

A continuación, se presenta la relación de las consultorías realizadas desde el 2014, con el fin de brindarle a las ciudades, herramientas que les permitan, mejorar la operación y sostenibilidad de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación; detallando los recursos que las financian, su objeto, valor y Ciudades incluidas, según documento Conpes 3167 de 2002

RECURSOS	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR \$	CIUDADES CONPES 3167 DE 2002
MINISTERIO DE TRANSPORTE - 2022	GENERAR UN PROCESO DE REINGENIERÍA PARA LOS SITM DEL PAÍS DESDE LA VISIÓN DEL USUARIO CON EL FIN DE PROPONER POLÍTICAS Y MEDIDAS DE ORDEN OPERACIONAL, FINANCIERO, TÉCNICO Y DE COMPORTAMIENTO DEL USUARIO PARA PROPENDER POR LA ESTABILIDAD Y CRECIMIENTO EN LA DEMANDA DE PASAJEROS.	\$1.305.112.456	SERVIRÁ PARA TODOS LOS SISTEMAS SITM DEL PAÍS. PERO LAS MODELACIONES Y TOMA DE INFORMACIÓN SE DESARROLLARÁN EN LAS CIUDADES DE BOGOTÁ, BUCARAMANGA, BARRANQUILLA Y PEREIRA.
MINISTERIO DE TRANSPORTE - 2022	APLICAR, EVALUAR Y ACTUALIZAR LOS RANGOS DE MEDICIÓN DE LOS INDICADORES DE CALIDAD ESTABLECIDOS, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, CON BASE EN CRITERIOS DE CONFIABILIDAD, COBERTURA, SEGURIDAD, COMODIDAD, PERCEPCIÓN DEL USUARIO, ENTRE OTROS, PARA LOS SITM DEL PAÍS.	\$954.729.485	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002.
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO BID 2022-	ESTRUCTURACIÓN A NIVEL DE FACTIBILIDAD DEL FONDO PARA LA PROMOCIÓN DE ESCENSO	\$1.039.500.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

2023	TÉCNOLOGICO DISPUESTO EN EL ARTICULO 33 DE LA LEY 2169 – LEY DE ACCIÓN CLIMÁTICA.		CONPES 3167 DE 2002.
BANCO MUNDIAL 2022	ASESORÍA A LA METODOLOGÍA TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA, PARA CADA DE LAS FUENTES DE FINANCIAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, DESCRITAS EN ARTÍCULO 97 DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO DE COLOMBIA 2018 – 2022	N.D.	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002.
BANCO MUNDIAL 2022	ENHANCING OPERATIONAL AND FINANCIAL RESILIENCE AND SUSTAINABILITY OF COLOMBIA'S INTEGRATED MASS TRANSPORT SYSTEMS – SITMs. MEJORANDO LA RESILIENCIA OPERATIVA Y FINANCIERA Y LA SOSTENIBILIDAD EN COLOMBIA DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO – SITM	N.D.	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
BANCO MUNDIAL 2022	RECOMENDACIONES POLÍTICAS, REGULATORIAS Y TÉCNICAS A UNA PROPUESTA LEY NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA	N.D.	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
CONSENSO S.A.S. -2020	SERVICIO DE NO CONSULTORIA PARA EJECUTAR, DIGITAR Y COMPILAR ENCUESTAS PARA EL LEVANTAMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL MARCO DE RESULTADOS A LOS EMPRÉSTITOS DE LA BANCA MULTILATERAL Y CON BASE EN ELLO, REALIZAR UN ANÁLISIS	206.667.300	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA - METRO DE MEDELLÍN - 2017	REALIZAR LA ASISTENCIA TÉCNICA, ACOMPAÑAMIENTO EN LA PLANEACIÓN Y EJECUCIÓN DE LA ETAPA PREOPERATIVA (SETP SANTA MARTA Y MONTERÍA) Y OPERATIVA (METROLÍNEA – AM BUCARAMANGA) DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO BAJO LA	1.980.000.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

	CREACIÓN DE UN MODELO DE LINEAMIENTOS DE POLÍTICA DE GESTIÓN AMBIENTAL, SOCIAL Y DE CULTURA CIUDADANA EN TORNO A LA MOVILIDAD, COMO MARCO PARA LA FORMULACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN EJECUTABLES DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS		
CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE MÉXICO. 2017 - 2015	DE CONSULTORÍAS PARA EL DESARROLLO DE LA CAPACITACIÓN DE "CONSTRUYENDO LÍDERES EN PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA", DIRIGIDA A GENERAR ESTRATEGIAS DE LIDERAZGO Y CONOCIMIENTO EN LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA	83.944.253 193.521.524	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
EMPRESA DE TRANSPORTE PASAJEROS METRO S.A. (Metro de Santiago) 2016	DE ASISTENCIA INTEGRAL AL PROYECTO PARA CREAR LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVA, TÉCNICA Y OPERATIVA REQUERIDA PARA EL PROYECTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ-PMLB Y SU INTEGRACIÓN AL SITP (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO) DEL DISTRITO CAPITAL Y SITR (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE REGIONAL) Y ACOMPAÑAR AL ENTE GESTOR EN LOS PROCESOS DE ESTRUCTURACIÓN Y CONTRATACIÓN DE SUS COMPONENTES	4.570.000.000	
DATEXCO COMPANY S.A. - 2016	EL LEVANTAMIENTO DE INDICADORES DEL MARCO DE RESULTADOS DEL EMPRESTITO 8083-CO SUSCRITO ENTRE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y EL BIRF, PARA LA FINANCIACION DEL PROGRAMA DE APOYO A LA POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO	93.542.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRA LTDA - 2016	REALIZAR LA ASESORIA TECNICA Y ACOMPAÑAMIENTO A LA PUESTA EN MARCHA (OPERACION REGULAR Y RECAUDO) DEL SISTEMA OPERACIONAL SITM EN LA CIUDAD DE CARTAGENA	1.891.879.696	
GSD PLUS S.A.S. - 2016	ASISTENCIA TECNICA PARA REGLAMENTAR LA CONTRIBUCION POR EL SERVICIO DE GARAJES Y/O ZONAS DE ESTABLECIMIENTO DE USO PUBLICO COMO FUENTE DE FINANCIACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PUBLICO SETP,SITM,SITP Y SITR	1.069.243.050	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
GSD PLUS S.A.S. - 2015	ELABORACION DE LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACION DE CARRILES PREFERENCIALES EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO, APLICANDO LOS MISMOS EN LA GENERACION DE RECOMENDACIONES PARA LA IMPLEMENTACION DE CARRILES BUS PREFERENCIAL	372.644.654	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
EMPRESA DE TRANSPORTE PASAJEROS METRO SA - 2016	ASISTENCIA INTEGRAL AL PROYECTO DE LA PRIMERA LINEA DEL METRO DE BOGOTA-PLMB Y SU INTEGRACION AL SITP (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO) DEL DISTRITO CAPITAL Y SITR (SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE REGIONAL).	3.693.865.892	
CONSORCIO TRANSCONSULT - EGIS RAIL - 2015	LABORAR UN ESTANDAR BASICO PARA LA OPERACION DE LOS SISTEMAS DE RECAUDO Y DE GESTION Y CONTROL DE FLOTA, QUE PERMITA LA OPERACION DE LOS SETP (SISTEMAS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE PUBLICO), SITP (SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO)	724.642.360	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
CONSORCIO SISTEMAS ANDINOS DE	DETERMINACION DE LA VIABILIDAD TECNICA LEGAL PARA LA	752.372.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

INGENIERIA Y PLANIFICACION SAS GRUPO DE GESTION Y TECNOLOGIA S.A. - 2015	PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS MEDIANTE EL USO DE MOTOCARROS Y TRICICLOS, CON ESTUDIO DE CASO		ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
CONSORCIO DESPACIO GEA 21 - 2015	DISEÑAR UNA GUIA DE CICLO-INFRAESTRUCUTRA PARA CIUDADES COLOMBIANAS.	328.739.331	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
CONSORCIO DELOITTE MOTOTAXISMO - 2015	ELABORAR UN ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN TÉCNICA OPERATIVA Y SOCIOECONÓMICA DEL FENÓMENO DEL MOTOTAXISMO EN COLOMBIA	661.208.455	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
INGENIERIA Y SOLUCIONES INFORMATICAS DEL SUR S.L. - 2015	CONSULTORIA PARA LA ESTRUCTURACION, DISEÑO Y DIVULGACION DE UNA GUIA PRACTICA DE POLITICAS DE CAMBIO CLIMATICO PARA EL TRANSPORTE URBANO	131.250.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
SIGMA GESTION DE PROYECTOS S.A.S. - 2014	ASISTENCIA TÉCNICA AL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LA REALIZACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN DEL TRAZADO E INVENTARIO DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO (TPC) Y RECONOCIMIENTO DEL SISTEMA DE RUTAS	92.867.396	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
PROLAN INFORMATICA SAS - 2015	REALIZAR UNA EVALUACION DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE LA CONCESION DE RECAUDO DEL SISTEMA TRANSMETRO DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA, QUE PERMITA A LA NUEVA DIRECCION DEL ENTE GESTOR VALIDAR LA SITUACION ACTUAL DEL PROYECTO	105.000.000	
PROLAN INFORMATICA SAS - 2014	SISTENCIA TECNICA AL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LA REALIZACION DE UNA EVALUACION DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE LA CONCESION DE RECAUDO DEL SISTEMA METROLINEA	95.004.000	

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

AMEZQUITA Y CIA SA - 2020	REALIZAR LA AUDITORÍA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPÓSITO ESPECIAL DE LOS PRÉSTAMOS QUE FINANCIAN LOS PROGRAMAS DE SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETPS) Y SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITM), EJECUTADOS POR EL MINISTERIO	38.164.490	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
ERNST & YOUNG AUDIT S A S - 2019	REALIZAR LA AUDITORÍA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPÓSITO ESPECIAL DE LOS PRÉSTAMOS QUE FINANCIAN LOS PROGRAMAS DE SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETPS) Y SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITMS) EJECUTADOS POR EL MINISTERIO	241.872.486	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
ERNST & YOUNG AUDIT S A S - 2018	REALIZAR LA AUDITORIA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPOSITO ESPECIAL DE LOS PRESTAMOS QUE FINANCIAN LOS PROGRAMAS DE SISTEMAS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE PUBLICO (SETPS) Y SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITM), EJECUTOS POR EL MINISTERIO	325.573.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
ERNST & YOUNG AUDIT S A S - 2016	CONSULTORIA EXTERNA PARA DESARROLLAR LAS LABORES DE AUDITORIA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPOSITO ESPECIAL DEL PROYECTO BIRF CO. BID.2575/OC-CO Y 2576/OC-COPROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO NACIONAL	300.000.000	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002
ERNST & YOUNG AUDIT S A S - 2015	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE CONSULTORÍA EXTERNA PARA DESARROLLAR LAS LABORES DE AUDITORIAS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPÓSITO	270.221.400	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

	ESPECIAL DEL PROYECTO BIRF-CO BID 2575-CO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO NACIONAL		
PRICEWATERHOUSECOO PERS LTDA - 2015	AUDITORÍA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPÓSITO ESPECIAL DE LOS PRÉSTAMOS QUE FINANCIAN LOS PROGRAMAS DE SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP) Y SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO (SITM), EJECUTADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE	99.108.130	INCLUYE LOS SITM DE LAS CIUDADES ESTABLECIDAS EN EL CONPES 3167 DE 2002

PREGUNTA 4

¿A cuánto asciende el costo de las gerencias de los entes gestores durante el tiempo que llevan los proyectos?

RESPUESTA

El costo del componente de gerencia del proyecto de los SETP, es el detallado a continuación:

Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP			
Componente Gerencia del Proyecto			
Corte: 31 de diciembre de 2022			
Proyecto	Valor Nación	Valor Ente Territorial	Total
Armenia	6.037.820	13.058.956	19.096.776
Ibagué	0	0	0
Montería	12.186.317	8.251.884	20.438.201
Neiva	1.242.533	17.626.950	18.869.483
Pasto	2.604.227	35.939.778	38.544.005
Popayán	5.387.930	25.953.989	31.341.919
Santa Marta	3.956.525	37.394.327	41.350.851
Sincelejo	1.556.892	17.255.901	18.812.793
Valledupar	0	19.345.762	19.345.762

Valores en miles de pesos

Las cifras presentadas en el cuadro anterior corresponden a las suministradas, con corte 31 de diciembre de 2022, por los entes gestores, en el reporte denominado **Estado de Inversión Acumulada**.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

PREGUNTA 5

¿En qué estado se encuentra cada uno de los proyectos (Armenia, Ibagué, Montería, Neiva, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar) y por qué no hay ningún SETP en funcionamiento?

RESPUESTA

Con relación a la situación de los sistemas estratégicos de transporte público SETP, se presenta a continuación el estado de los mismos, en los siguientes aspectos: i) los convenios de cofinanciación, ii) el desembolso de los aportes y, iii) el cumplimiento de las metas Conpes de ejecución de las obras.

Al respecto, debe anotarse que, en la cofinanciación de los SETP, se surten diferentes instancias e intervienen diferentes actores, cada uno con roles específicos, en virtud del marco normativo vigente frente a la organización del estado y la competencia de los órganos del nivel nacional y territorial; así como las obligaciones de cada convenio:

- **Ente Territorial**, estructuración técnica, legal y financiera de los Proyectos de SETP, para someterlos a evaluación de cofinanciación por parte de la nación.
- **Ente territorial**, constitución de un ente gestor para garantizar la adecuada ejecución del proyecto SETP objeto de cofinanciación y su puesta en operación
- **Nación** a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Ministerio de Transporte, viabilizar la cofinanciación del respectivo SETP, previa validación de cumplimiento por parte del ente territorial de los requisitos de cofinanciación
- **Nación** a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y **ente territorial** a través de su Secretaría de Hacienda, les corresponde el aporte de los recursos de cofinanciación al ente gestor, para financiar las inversiones requeridas para el proyecto SETP, acorde con los perfiles de aportes establecidos en los convenios de cofinanciación.
- **Ente gestor**, contratación de las obras, adquisiciones e interventoría, para la construcción de la infraestructura del SETP, velar por la adecuada, oportuna y controlada ejecución de los contratos, gestionar los desembolsos de los aportes de cofinanciación y administrar los mismos de manera controlada, garantizar la puesta en operación de los sistemas.

Bajo este marco legal y contractual, la Nación y el ente territorial, se obligan a honrar los aportes de cofinanciación, en monto y oportunidad de giro, según las vigencias futuras pactadas y el ente gestor, constituido con la finalidad principal de implementar el SETP se obliga a contratar, vigilar y controlar la adecuada ejecución de las obras y adquisiciones y, garantizar la puesta en operación del sistema.

1) Estado de los convenios de cofinanciación

PROYECTO	FECHA FINALIZACIÓN CONVENIO COFINANCIACIÓN	FECHA SUSCRIPCION	FECHA ULTIMO OTROSI	AÑO PROYECTADO PARA LA TERMINACIÓN DE APORTES	FECHA TERMINACION	LIQUIDACIÓN	ESTADO
SETP ARMENIA	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las	12 DE NOVIEMBRE DE 2009	29 DE DICIEMBRE DE 2021	2025	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses	EN EJECUCION

12



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

	partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.		(otrosí 6)			posteriores a su terminación	
SETP IBAGUÉ	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	29 DE DICIEMBRE DE 2020	29 DE JUNIO 2022 (otrosí 2)	2035	DOCE MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 30 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION
SETP MONTERIA	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	6 DE AGOSTO DE 2010	29 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 5)	2023	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION
SETP NEIVA	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	7 DE NOVIEMBRE DE 2013	29 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 3)	2025	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION
SETP PASTO	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	12 DE NOVIEMBRE DE 2009	22 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 1)	2022	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION
SETP POPAYAN	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	12 DE NOVIEMBRE DE 2009	22 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 7)	2025	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION
SETP SANTA MARTA	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	12 DE NOVIEMBRE DE 2009	22 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 7)	2025	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

	al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.					su terminación	
SETP VALLEDUPAR	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	29 DE DICIEMBRE DE 2010	30 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 4)	2024	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION
SETP SINCELEJO	Igual al tiempo en el que se realizan los aportes de las partes y se sujetará al término máximo estipulado para la realización del último aporte y doce (12) meses más.	6 DE AGOSTO DE 2010	29 DE DICIEMBRE DE 2021 (otrosí 5)	2023	SEIS MESES DESPUES DE ULTIMO APORTE	Suscripción del acta dentro de los 18 meses posteriores a su terminación	EN EJECUCION

2) Estado de los aportes de cofinanciación

SETP	NACION		ENTES TERRITORIALES	
	APORTES PACTADOS	APORTES DESEMBOLSADOS	APORTES PACTADOS	APORTES DESEMBOLSADOS
ARMENIA	202,510	138,916	95,123	65,453
MONTERIA	261,478	241,634	118,240	88,911
PASTO	357,981	346,870	155,220	161,886
POPAYAN	262,430	191,979	122,346	107,003
SANTA MARTA	334,049	232,787	182,475	134,627
SINCELEJO	164,383	138,301	80,054	73,809
VALLEDUPAR	271,222	234,298	160,217	108,764
NEIVA	237,969	135,017	137,258	118,520
IBAGUE	318,789	-	190,295	21,338

Cifras expresadas en millones de pesos constantes 2022, con corte al 31 de diciembre de 2022

3) Estado de ejecución metas Conpes

A continuación, se presenta el estado de ejecución de las metas Conpes para cada proyecto SETP, al corte del 31 de diciembre de 2022, que corresponde a la información suministrada por los entes gestores, como responsables de la ejecución de los proyectos.

• SETP PASTO - CONPES 3549 DE 2008



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
Vías construidas - Km	11.81	100%
Vías rehabilitadas - Km	18.35	100%
PEP Paraderos con espacio público – Unid	134	33%
Patio Talleres – Unid	4	62%
Señalética y señalización – Unid	708	100%
Sistema de Gestión y control de flota – Unid	475	100%
Semaforización - Unid	75	100%
Sistema de Recaudo Centralizado – Unid	1	5%
Centro de atención Municipal CAMIS – Unid	4	62%

- **SETP ARMENIA – CONPES 3572 DE 2009**

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
Proyecto vial (km)	4,89	85,28
Rehabilitación Vial (km)	32,17	88,8
Renovación y construcción de andenes (km)	34,17	67,28
Terminales de intercambio	2	0,00
Terminales de ruta	6	16,7
Paraderos con espacio público	9	66,7
Red Semafórica	1	0
Sistema de Gestión	1	0
Sistema de recaudo	1	0
Patios y Talleres	3	0

- **SETP NEIVA – CONPES 3756 DE 2013**

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
Construcción total Km	50.5	14.54
Intercambiador vial Cra16 Unid	1	100
Intercambiador vial USCO Unid	1	100
Patios y talleres Unid	5	0
Semaforización (sistema centralizado) Unid	1	6
Rehabilitación incluyendo andenes Km	26.2	51
Gestión de flota Unid	1	0
Urbanismo Km/carril	58.6 Km/ Carril	0
Terminales Unid	5	0
Carril prioritario simple Km/carril	9.3	0
Centro Integrados de Servicios al Ciudadano (CISC) Unid	4	0



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Andenes Km/anden	4.2	61.9
Peatonalización Km	1.4	8.9

• SETP IBAGUE – CONPES 4017 DE 2020

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
INFRAESTRUCTURA Km	22,3	0
ESTACIONES Y PARADEROS		
Paraderos Tipo 1 - Unid	28	0
Paraderos Tipo 2 - Unid	144	0
Paraderos Tipo 3 - Unid	96	0
Estaciones de Integración - Unid	7	0
PATIO TALLERES Y TERMINALES	9	0
INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA		
Intervención Centro - M2	31.000	0
Ciclo Infraestructura - M2	41.400	0
TECNOLOGIA		
Sistema de Recaudo	1	0
Sistema de Gestión y Control de Flota	1	0
Sistema de información al usuario	1	0
Sistema de semaforización	1	0
Centro de Control	1	0

• SETP VALLEDUPAR – CONPES 3656 DE 2010

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
Rehabilitación malla vial - Km	10,91	117.51%
Construcción malla vial - Km	16,9	101,2%
Rehabilitación Espacio Público - Km	15,07	24.2%
Adecuación de intersecciones	6	66,7%
Construcción de Ciclorrutas- M2	43.375	63,6%
Construcción Zonas de integración PEP - M2	8	0,0%
Predios - M2	45.728	21,3%
Patios y talleres	2	0,0%
Construcción de zonas de integración (PEP) - M2	14.000	17,9%
Adquisición de Material Rodante nuevo de cero o bajas emisiones- Unid	130	100%
Implementación de componentes tecnológicos para el recaudo, gestión y control de la operación - Unid	1	100%



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

- **SETP SANTA MARTA – CONPES 3548 DE 2008**

COMPONENTE	META	% AVANCE
Corredores Estratégicos -Km	20,6	38,51%
Vías Preferencia Transporte Publico -Km	10	78,44%
Vías Precarga - Km	30	96,8%
Estaciones Prepago - Unid	26	0,0%
Paradores Cubiertos - Unid	112	139,3%
Paraderos Cubiertos con Bahía- Unid	42	7,1%
Paraderos demarcados y con señal - Unid	380	236.8%
Terminales Transferencia - Unid	3	33,4%
Terminal de Integración - Unid	1	0,0%
Puentes Peatonales - Unid	3	0,0%
Patios y talleres - Unid	3	0,0%

- **SETP MONTERIA – CONPES 3638 DE 2010**

COMPONENTE	META	% AVANCE
Obras Viales - km	33,17	98,0%
Recuperación de Andenes - M ²	122.856	151,5%
Puentes Peatonales - unidades	5	100%
Puentes Vehiculares – unidades	2	50%
Paraderos con Espacio Público – unidades	18	100%
Intercambiadores Viales – unidades	5	100%
Paradero Tipo Colombina – unidades	155	100%
Paradero Tipo M10 – unidades	75	100%
Puntos Descentralización - unidades	6	50%
Sistema de Control SETPC y Señalética - unidades	1	50

- **SETP SINCELEJO – CONPES 3637 DE 2010**

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
Vía Exclusiva (Anillo Exclusivo) – Km/Carril	1,8	0%
Vía Mixta Km/Carril	4,9	100%
	2,0	100%
	49,5	75%
Espacio Público -m2	283.550	40%
Box Coulvert / Deprimido-Canal - Unidades	4,0	75%



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Señalización Vertical y Horizontal - Km	65,5	18%
Plan Centro (espacio público) – m2/Carril	18.385,0	0%
Plan Centro (espacio público) – Km/Carril	4,5	0%
Plan Centro (espacio público) – m2	9.783,0	21%
Amoblamiento Urbano – GL	1,0	100%
Rehabilitación Parque Los Periodistas – GL	1,0	100%
Rehabilitación Parque Santander- GL	1,0	100%
Puentes Peatonales (NUEVOS) - Unidades- Unidades	2,0	50%
Puentes Peatonales (Rehabilitación) - Unidades	1,0	100%
Paraderos con Cobertizo- Unidades	206,0	48%
Paraderos con Espacio Público PEP- Unidades	9	89%
paraderos Señalizados- Unidades	17,0	100%
Estaciones de Transferencia- Unidades	1,0	0%
CAMIS- Unidades	3,0	0%
Plan Especial de Centro Histórico- GL	1,0	0%
Obras del Plan Especial de Centro Histórico- GL	1,0	0%
SEMAFORIZACION- GL	1,0	100%
SGCF- GL	1,0	0%

• SETP POPAYAN – CONPES 3602 DE 2009

COMPONENTE	META CONPES	% AVANCE
Vías Troncales - Km	28,7	90%
Vías Complementarias – Km	42,9	0%
Vías Alimentadoras – Km	83,5	0%
Terminales de Transferencia - Unid	2	25%
Paraderos con espacio público (PEP) -Unid	12	100%
Paraderos cubiertos – Unid	402	95%
Paraderos demarcados y señalizados – Unid	42	95%
Puentes peatonales -Unid	9	100%
Cicloruta – Km	15	78%
Puentes Vehiculares- Unid	1	100%



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

De lo expuesto, se concluye que, la Nación a través de la gestión que compete al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Transporte, ha honrado el compromiso adquirido en los convenios de cofinanciación, girando los aportes pactados y cuando así se ha requerido, ha gestionado las reprogramaciones que le han solicitado, a los aportes nación.

De otra parte, ha realizado seguimiento a la ejecución de los convenios de cofinanciación, instando de forma permanente a los entes gestores, para que cumplan sus obligaciones frente a la ejecución de las obras y adquisiciones financiadas con los aportes de cofinanciación con el fin que los SETP puedan entrar en operación. Sin embargo, su accionar está limitado por su competencia legal y no puede intervenir en la gestión de contratación propia de los entes gestores, ni en las decisiones de competencia territorial.

En este sentido, corresponde a cada ente gestor, definir el plan de acción para entrar en operación, en este proceso reciben el acompañamiento y asesoría del Ministerio de Transporte, a través de la UMUS.

A la fecha, ya se encuentra en operación el SETP Valledupar.

PREGUNTA 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? 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?

RESPUESTA

Para abordar el interrogante es necesario precisar que, en el marco de la implementación de la política nacional de transporte urbano, en cada una de las ciudades donde se ejecutan e implementan los proyectos de sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, se creó un Ente Gestor, del orden territorial encargado de planear, ejecutar y poner en marcha los proyectos de SETP respectivos, en virtud de lo exigido igualmente en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996.

- 1. ¿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?**

Sobre el particular, la línea que determina los pasos para lograr la implementación de los SETP se encuentra contenida en el marco normativo general que reglamenta los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos (SETP), Decreto 3422 de 2009 compilado en el decreto 1079 de 2015, que establece los elementos, definiciones, objetivos, agentes, además de las condiciones para la prestación del servicio.

Adicionalmente, los convenios de cofinanciación contemplan dentro de las obligaciones especiales de los municipios adoptar las medidas y los mecanismos necesarios, dentro de sus competencias,



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

incluyendo la suscripción de convenios, para garantizar la adecuada planificación, construcción, operación, mantenimiento y control del proyecto, condición igualmente asumida por el Ente Gestor. En términos generales, en el marco de los convenios de cofinanciación, corresponde a los Entes Gestores:

- Adelantar las acciones precontractuales, contractuales y postcontractuales, requeridas para el cabal desarrollo de los proyectos SETP.
- Cumplir a cabalidad con sus obligaciones legales, contractuales y las derivadas de los actos que expida.
- Realizar todos los trámites requeridos y tomar las medidas pertinentes para obtener las autorizaciones necesarias para la ejecución de los proyectos.
- Ejecutar los recursos de conformidad con la reglamentación que sobre el particular exista y conforme con los lineamientos pactados en los contratos.

Es importante mencionar que, para cada proyecto en particular, el ente gestor adelanta la contratación y recibo a satisfacción de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera de detalle, de cada proyecto SETP, dentro de los cuales, y bajo las condiciones particulares de cada territorio, define previamente, el detalle del plan de implementación de la operación de cada proyecto SETP.

2. ¿Cuánto se ha incrementado el costo?

Frente a los costos adicionales, los convenios de cofinanciación para la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público de Pasajeros, establecen que los Municipios o Departamentos deben asumir la totalidad de los riesgos y costos adicionales del proyecto de acuerdo con la distribución que de ellos se determine entre las partes. La asignación de riesgos del Proyecto deberá ser definida previamente a la contratación de cualquier obra por parte de los entes gestores como responsables contractuales y del desarrollo y ejecución de las mismas.

Los costos que asuma el Municipio o Departamento por estos esquemas no podrán ser pagados con los recursos de la Nación, ni tampoco se podrá generar la realización de aportes de la Nación distintos o superiores a los definidos en los convenios de cofinanciación. De cualquier manera, se encuentra establecido en dichos convenios que la Nación no asumirá ningún riesgo, ni pagos relacionados con garantías de ingreso o de mayor valor de obra durante la construcción o la operación de los SETP, ni riesgos financieros por concepto de las operaciones de financiamiento que el Municipio realice con destino a financiar al Ente Gestor en el marco de la ejecución del Convenio ni de las coberturas bancarias. Así mismo, es importante resaltar que en los Convenios de Cofinanciación de los SETP y sus otrosíes se establece en la *Cláusula 4 numeral 4.1 Reglas Relativas a los Aportes de la Nación en el literal h numeral v. ... "Ante una solicitud de reprogramación por parte del ENTE GESTOR el Ministerio de Hacienda y Crédito Público calculará el Valor Presente (VP) de los costos a cargo de la Nación del programa de los SETP, incluyendo la modificación propuesta y actualizará el VP del escenario base, utilizando para ello la metodología señalada en el Anexo 2 del Convenio de Cofinanciación. En todo caso el VP total que resulte de la realización de cualquier reprogramación de alguno de los perfiles de aportes de los proyectos no podrá aumentar bajo ninguna circunstancia..."*

Con relación a la inquietud puntual de cuanto se ha incrementado el costo de los proyectos SETP, es una información que solo compete a los Entes Gestores y que se cubre con las inquietudes y respuestas

20



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

puntuales formuladas a cada uno de estos.

3. ¿cuánto hace falta para culminar los proyectos?

A la luz de los convenios de cofinanciación, el plazo de ejecución está directamente relacionado con el giro de los aportes de cofinanciación, previendo la terminación de los mismos, con el giro del último aporte. Esta información se encuentra detallada para cada uno de los SETP en la respuesta a la pregunta número 5, en la cual se presenta la información sobre el estado de cada uno de los Convenios de Cofinanciación, de los aportes a los SETP y del estado de avance de las obras de infraestructura y del avance de los componentes definidos en el Documento CONPES de cada Proyecto.

Al respecto, debe resaltarse que, para cada proyecto SETP en particular, se requiere la terminación de las obras de infraestructura necesarias para la entrada en operación (paraderos, estaciones, patio taller), así como contar con el sistema de control y gestión de flota, con el sistema de recaudo centralizado y con la flota de vehículos con la que se operará cada sistema; adicionalmente se debe contar con la contratación de los agentes del sistema que se encargaran de la operación del mismo. Por lo tanto, cada uno de los Sistemas, podrá entrar en operación cuando cumpla con los elementos mencionados anteriormente.

Al respecto, el concurso de los entes territoriales es fundamental, en la vigilancia de las obras y adquisiciones requeridas, así como en la definición de las fuentes de financiación alternas que garanticen la puesta en operación de los sistemas y la sostenibilidad de los mismos.

PREGUNTA 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.

RESPUESTA

El Ministerio de Transporte, desde la Ley 1955 de 2019, ha establecido fuentes potenciales de recursos que podrán ser utilizados por las entidades territoriales para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte. Sin embargo, corresponde a la autonomía de cada ente territorial la definición de la herramienta que implementará.

El Ministerio de Transporte, consciente de la necesidad de recursos para garantizar la puesta en operación y sostenibilidad de los sistemas, en especial los SETP, ha elaborado una propuesta de artículos



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

para incluir dentro del proyecto de Ley del Plan Nacional de Desarrollo “POR EL CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022-2026 ‘COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA’ radicado en el Congreso de la República para su discusión; que permita a las ciudades avanzar en la implementación de fuentes adicionales, como las descritas a continuación:

1. **“ARTICULO 139 propuesta PND:** *Modificación artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 y artículo 97 de la Ley 1955 de 2019: Se ajusta las fuentes de financiación para los sistemas de transporte que las entidades territoriales podrán establecer como recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario para ser canalizados a través de sus fondos de estabilización y subvención tarifaria.*
2. **ARTICULO 142 propuesta PND:** *Adición del párrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1842 de 2017: Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas tecnológicos para detectar infracciones en la infraestructura de los Sistemas de Transporte y destinar hasta el 60% del recaudo para financiar la operación del sistema.*
3. **ARTICULO 143 propuesta PND:** *La posibilidad de gestionar proyectos inmobiliarios y de explotación de actividades operacionales para los entes gestores de los sistemas transporte público que podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público.*
4. **ARTICULO 144 propuesta PND:** *Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación, mediante la cofinanciación por parte del Gobierno Nacional, por una única vez dentro del periodo de gobierno, de hasta el 50% de los costos de capital de inversiones correspondientes a infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte, vehículos de cero y bajas emisiones ya vinculados a la operación, y repotenciación de material rodante para los sistemas férreos siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas y estén siendo pagadas con ingresos del sistema y/o recursos territoriales”.*

En el caso de viabilizarse esta propuesta de articulado, en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo, será responsabilidad de los entes territoriales, avanzar en las gestiones ante las instancias requeridas para concretar las fuentes de financiación y definir los mecanismos de control para que los recursos obtenidos se canalicen en debida forma hacia la sostenibilidad de los sistemas.

PREGUNTA 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,



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



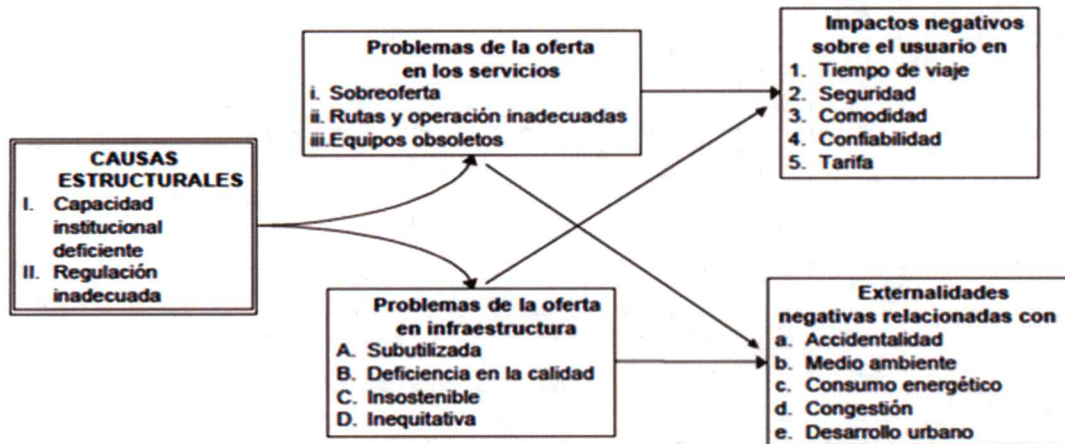
28-02-2023

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?

RESPUESTA

En primer lugar, se ha de mencionar que la política nacional de transporte urbano, de la cual hace parte los SETP, fue formulada para atender una serie de problemáticas en la prestación de los servicios de transporte urbano de los territorios, tal como lo muestra el siguiente gráfico tomado del documento Conpes 3167. Condiciones éstas aún vigentes en su gran mayoría, a pesar de los esfuerzos realizados por el conjunto de actores del transporte en los territorios.

Problemática del transporte público urbano de pasajeros



Es importante recalcar que existen diferencias sustanciales entre los modelos de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP y los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, en primer lugar, la definición que contempla el decreto 1079 en su artículo 2.2.1.2.2.2. menciona “Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) ... se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial.” Y la definición del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 contempla los SITM como “... entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos”

Con base en lo anterior a continuación, se presenta un comparativo de las diferencias principales identificadas que se tienen entre un SITM y un SETP.

Componente	SITM	SETP
Población Objetivo	Inicialmente planteados para ciudades con una población Mayor a 600 mil	Inicialmente planteados para ciudades con una población



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

	habitantes	entre los 250 y 600 mil habitantes
Estructura	Son Sistemas que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos.	Son servicios de transporte colectivo integrados
Prestación del servicio	Comprende Corredores exclusivos de Alta Capacidad alimentados por vehículos de menor tamaño	No requiere corredores exclusivos de alta capacidad
Infraestructura Vial	Requiere construcción de corredores exclusivos y segregados de Alta Capacidad	Requiere el mejoramiento de Corredores existentes donde se comparte con el tráfico mixto.
Infraestructura Complementaria	Construcción de zonas pagas como Portales y Estaciones	Mejoramiento e implementación de Mobiliario Urbano como paraderos
Flota	Articulada y Biarticulada para Altas demandas	Flota proveniente del TPC
Modelo de Transacción	Licitación Pública	Reorganización para la Operación o licitación pública si no se logra la reorganización
Recaudo	Agente independiente a la Operación	Agente Operador y de Recaudo

Además, actualmente los recursos de los convenios de cofinanciación de los SETP tienen la posibilidad de ser usados para la financiación de elementos de ITS de los sistemas de recaudo centralizado, del sistema de gestión y control de flota, del sistema de información al usuario, inclusive para la construcción de patios y talleres, inversiones que inicialmente fueron consideradas de aporte privado y que ahora tienen la posibilidad de ser financiadas con aportes públicos, como es el caso de los patios y talleres, elementos ITS de acuerdo con las condiciones establecidas en los documentos Conpes 3833 y 3896, además la ley 1955 de 2019 contempló como inversión financiable la adquisición total o parcial de vehículos nuevos de bajas o cero emisiones.

Asimismo, el artículo 117 de la ley 1955 contempla condiciones particulares de los sistemas de recaudo centralizado para SETP en las cuales se establece, por ejemplo, la posibilidad de participación de los transportadores, condición reglamentada a través del decreto 1567 de 2020 y la resolución 20203040034065 del Ministerio de Transporte.

Ahora, en relación con la sostenibilidad y disponibilidad de recursos territoriales para el mantenimiento, renovación y reposición de los elementos cofinanciados es importante indicar y reiterar la condición de autonomía y responsabilidad territorial que define y otorga la ley, y las restricciones que le asignan a la Nación. Al respecto, se ha de mencionar que el artículo 98 de la ley 1955, entre otras, contempla que los sistemas de transporte deben ser sostenibles bajo condiciones de calidad, así “...Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento. ...”

En el mismo sentido el artículo 99 de la mencionada Ley, entre otras, contempla: “... Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal. ...”

Además, será importante mencionar que el artículo 97 de la citada Ley contempla para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas que las entidades territoriales podrán establecer otras fuentes de financiación que pueden ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención:

“...OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.

2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

siempre que estas infraestructuras se encuentren ubicadas dentro de la jurisdicción donde operan los sistemas de transporte; así como contar con medidas orientadas a incrementar el uso de medios no motorizados y con empresas administradoras integrales encargadas de la operación. ...”

No obstante, es importante indicar el papel preponderante de los transportadores en la captación y conservación de la demanda, mediante la prestación de un servicio de transporte de calidad y medible a través de indicadores como regularidad, confiabilidad, seguridad y puntualidad, entre otros, según sean definidos por el ente territorial. El cumplimiento de los indicadores de calidad que establezca la entidad territorial depende en gran medida de la organización empresarial.

Por último, es importante mencionar que el Ministerio de Transporte, ha propuesto incluir en el nuevo PND 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, artículos que apoyen la sostenibilidad de los SETP, como son:

- Artículo 138, párrafo sexto, donde se propone la cofinanciación de componentes independientes, que no hayan sido cofinanciados
- Artículo 139, que propone ajustes para establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de tarifa al usuario, para ser implementados por la entidad territorial
- Artículo 144, que propone la cofinanciación a los sistemas en operación que hayan sido previamente cofinanciados por la Nación, por una única vez y hasta el 50% de los costos de capital de inversiones correspondientes a infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte, vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación

PREGUNTA 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?

RESPUESTA

Este Ministerio en cumplimiento de sus funciones, ha participado en el desarrollo de un marco normativo, que en conjunto establece políticas, mecanismos y estrategias para mejorar la calidad en la prestación de servicio del transporte público urbano, y así incentivar su uso.

1) MARCO NORMATIVO (relacionados en orden de fecha)

- **Ley 86/1989**

Dicta normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiación”



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Artículo 1° “define que la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros debe estar orientada a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano” – Financiación SITM – Autoriza garantías para crédito

- **Ley 310/1996, que Modifica la Ley 86/1989**

Define las condiciones para la participación de la Nación en los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros.

Artículo 2° define la participación de la Nación en la cofinanciación de los proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros, con un porcentaje comprendido entre el 40% y el 70% del servicio de la deuda del proyecto.

- **Ley 336/1996**

Adopta el Estatuto Nacional de Transporte, faculta al Ministerio de Transporte para evaluar a los entes gestores siempre y cuando la Nación y las entidades cofinancien a los SITM.

- **Decretos 3422/2009** - Sistemas Estratégicos de Transporte SETP

- **Decreto 1079/2015** Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte compila la reglamentación.

- **Ley 1955/2019 PND**

Modifica parcialmente la Ley 310/1996.

Artículo 100 define condiciones generales para la cofinanciación de la nación en proyectos de sistemas de transporte entre el 40 y el 70% del servicio a la deuda, infraestructura Física, SIT y adquisición de flota o material rodante.

La Resolución 20203040013685/2020, reglamenta el art 100 de la Ley 1955 sobre la cofinanciación de sistemas de transporte

- **Ley 1964 de 2019**

Establece incentivos y metas para la promoción de la movilidad eléctrica, como la tarifa para el impuesto sobre vehículos automotores eléctricos no podrá superar el 1% del valor comercial del vehículo, descuento en el SOAT y excepciones de restricción vehicular.

- **Decreto 1567/2020**

Se establecieron principios, condiciones, estándares y requisitos para facilitar la implementación de sistemas centralizados de recaudo en los Sistemas de Transporte cofinanciados con recursos de la Nación. En desarrollo de este Decreto, se expidió la **Resolución 20203040034065 del 2020**, que reglamenta las condiciones para la operación de los sistemas de recaudo centralizados, en los SETP; y la **Resolución 20213040060975 de 2021**, que regula el mismo tema con relación a los demás Sistemas de Transporte.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

- **Decreto 575/2020**

El Gobierno Nacional estableció, en los artículos 3 y 4 la posibilidad de incluir, **excepcionalmente**, la operación como componente elegible. A través de la implementación de este decreto, se dio viabilidad a \$269.000 millones.

- **Ley 2155/2021**

Cofinanciar hasta el 50% de los recursos por el déficit de operación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) por **efectos del covid-19**, recursos por un billón de pesos.

- **Ley 2099/2021**

Incentivos para la dinamización del mercado energético, la movilidad eléctrica para las empresas prestadoras de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros no estará sujetos a la contribución indicada en la tarifa de energía.

- **Ley 2169/2021**

Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico de los Sistemas de Transporte y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga.

2) MARCO DE POLÍTICA

Para consolidar la Política Nacional de Transporte Urbano, se han formulado los documentos CONPES, relacionados en orden de fecha

- CONPES 3167 de 2002 “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros”
- CONPES 3260 de 2003 “Política Nacional de Transporte Urbano y masivo”
- CONPES 3368 de 2005 “Política Nacional de Transporte Urbano y masivo – seguimiento”
- CONPES 3896 de 2017 “Seguimiento de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo: Lineamientos para la redistribución de componentes cofinanciables de los SETP”
- CONPES 3991 de 2020 “Política Nacional De Movilidad Urbana Y Regional”

Mediante estos documentos de política se han estructurado conceptualmente los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y su seguimiento.

3) Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026

La movilidad sostenible urbana y su descarbonización en Colombia es uno de los pilares en la que está avanzando el gobierno del presidente Gustavo Petro. Este es el Gobierno de la Vida, y nuestro compromiso es cuidarla desde todas las áreas, incluyendo, el transporte. En este sentido, en la propuesta de Plan Nacional de Desarrollo radicada en el Congreso el día 6 de febrero de 2023 este Gobierno ha propuesto:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

1. Modificación artículo 2 de la Ley 310 de 1996: Continuar con el apoyo de la Nación en la cofinanciación de los Sistemas de Transporte del país de un mínimo del 40% y hasta un 70%. Así mismo, amplía la posibilidad de cofinanciar componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional en el sistema de transporte público que se encuentren en operación.
2. Modificación artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 y artículo 97 de la Ley 1955 de 2019: Se ajustan las fuentes de financiación para los sistemas de transporte que las entidades territoriales podrán establecer como recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario para ser canalizados a través de sus fondos de estabilización y subvención tarifaria.
3. Adición del párrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1842 de 2017: Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas tecnológicos para detectar infracciones en la infraestructura de los Sistemas de Transporte y destinar hasta el 60% del recaudo para financiar la operación del sistema.
4. La posibilidad de gestionar proyectos inmobiliarios y de explotación de actividades operacionales para los entes gestores de los sistemas transporte público que podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público.
5. Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación, mediante la cofinanciación por parte del Gobierno Nacional, por una única vez dentro del período de gobierno, de hasta el 50% de los costos de capital de inversiones correspondientes a infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte, vehículos de cero y bajas emisiones ya vinculados a la operación, y repotenciación de material rodante para los sistemas férreos siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas y estén siendo pagadas con ingresos del sistema y/o recursos territoriales.
6. Modificación del artículo 14 de la Ley 86 de 1989 para que los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación presenten la estructura de costos de operación anual.
7. Modificación del artículo 33 de la Ley 2169 de 2021: Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como mecanismo del gobierno nacional para la transición energética de la flota de los sistemas de transporte a Cero emisiones.
8. Modificación del artículo 183 de la Ley 1753 de 2015: Posibilidad de constituir autoridades regionales de transporte como entidades especializadas a nivel regional que se encarguen de planear y gestionar la movilidad, así como formular lineamientos de ordenamiento territorial para las áreas de influencia de los corredores regionales de transporte como los trenes de cercanía propuestos por Cundinamarca, Antioquía, Valle del Cauca, entre otras regiones del país, para mejorar la conectividad regional con el apoyo del Gobierno nacional a través de la cofinanciación.

Adicionalmente mediante las comunicaciones 20232100151391 y 20232100151431 del 20 de febrero se dio traslado de esta inquietud, al Ministerio de Minas y Energía y al Ministerio del Trabajo para que en el marco de sus competencias complementen la respuesta a este interrogante. Anexos- **ANEXO MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA 01 – ANEXO MINISTERIO DE TRABAJO 01.**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

PREGUNTA 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?

RESPUESTA:

Con relación a las ayudas económicas establecidas por el gobierno nacional a través del decreto 575 de 2020 y en la ley 2155 de 2021 para mitigar los efectos económicos de la Emergencia Sanitaria COVID-19, es importante manifestar que dichos recursos fueron destinados de manera expresa a dar cabal cumplimiento a lo descrito en cada una de las citadas normas.

Ahora bien, dentro del Decreto Único reglamentario del sector transporte 1079 de 2015, cuyo objeto es la compilación temática y sistematizada de la normatividad emitida por el Gobierno nacional, se estableció lo siguiente para los Sistemas Estratégicos de Transporte (SETP), en su capítulo 2 – Sistemas de Transporte de Pasajeros, subsección 3:

“(…) Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)

Artículo 2.2.1.2.2.1. Objeto. *La presente Sección tiene como objeto reglamentar la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país y se aplicará integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la Nación y cumpliendo con los requisitos establecidos en la misma. (Decreto 3422 de 2009, artículo 1°).*

Artículo 2.2.1.2.2.2. Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). *Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.*

Parágrafo. *Se entenderá por empresas administradoras integrales, las empresas operadoras habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo y con rutas o servicios SETP autorizados por la autoridad competente, quienes actuarán como únicas responsables frente a la autoridad de transporte de la prestación del servicio, en las condiciones definidas en los actos administrativos o en los contratos de operación de rutas y servicios. Para los efectos previstos en la presente Sección, estas empresas deben cumplir con las siguientes condiciones:*

- 1. Responsabilidad total en la prestación del servicio de las empresas operadoras habilitadas, comprometiéndose con niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.*
- 2. Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte.*
- 3. Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo de la misma.*
- 4. Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo con rutas o servicios SETP autorizados por parte de la autoridad competente. Las empresas se responsabilizan integralmente por la*

32



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

prestación del servicio, en las condiciones laborales de sus empleados, en especial de todos los conductores, de conformidad con las normas laborales vigentes y en las definidas en los actos administrativos o en los contratos de reestructuración de rutas y servicios.

5. En ningún caso la afiliación de los vehículos será la fuente de sostenimiento de la empresa. (Decreto 3422 de 2009, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.2.2.3. Objetivos de los SETP. Los sistemas estratégicos de transporte público estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen. Para el logro de estos fines, cumplirán con los siguientes objetivos en el radio de acción de cada sistema:

1. Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.

2. Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.

3. Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.

4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.

5. Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.

6. Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.

7. Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.

8. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.2.2.4. Autoridades competentes. Para efectos de la presente Sección son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 4°). (...)” (Subrayas nuestras).

Bajo ese contexto, el Gobierno nacional no incluyó en las disposiciones del Decreto Legislativo 575 del 15 abril de 2020, el apoyo a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, toda vez que, a la fecha de expedición de la norma, ninguna de las ciudades donde se estaban implementado dichos proyectos había culminado satisfactoriamente la totalidad de los objetivos establecidos en los contratos para la cofinanciación.

No obstante, mediante el referido Decreto Legislativo 575 del 15 de abril de 2020, Respecto de los fondos de reposición, mediante los artículos 1 y 2 del y con el propósito de aliviar la carga económica de las empresas de transporte y los propietarios de los vehículos, sí se contempló la posibilidad que los propietarios de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera, **colectivo con radio de acción**



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

municipal, distrital y/o metropolitana y mixto del orden nacional, pueden solicitar hasta el ochenta y cinco por ciento (85%) de sus aportes a los fondos de reposición administrados por las empresas de transporte, con el fin de tener un ingreso por la falta de explotación económica de sus vehículos; medida que en efecto se diseñó para los transportadores, que como bien lo contemplo la norma, incluía el transporte público colectivo, en el cual se enmarcan los posibles operadores de los SETP.

Si bien es cierto que el transporte colectivo en el futuro puede convertirse en un Sistema Estratégico de Transporte Público, con el TPC no existe relación convencional con el estado, que le permita obtener y destinar recursos para su operación. Mientras, los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, mediante los convenios de cofinanciación cuentan con recursos de la nación, los cuales no se pudieron utilizar en la pandemia, ya que no estaban operando y no contaban con un sistema de recaudo centralizado, que permitiera determinar la disminución del número de viajes ocasionados por efecto de la pandemia.

Sin embargo, en el marco de la emergencia declarada por el Gobierno nacional a través del Decreto 417 de 2020, Findeter estructuró la línea de crédito de redescuento Compromiso Colombia, con el propósito de dinamizar la inversión y aliviar el flujo de caja de **los sectores público y privado, permitiéndoles afrontar la crisis y mitigar los efectos adversos causados por el COVID-19**. Dentro de los beneficiarios de esta línea de crédito con tasa compensada, establecida en las circulares externas No. 02 del 14 de abril de 2020, No. 10 del 30 de julio de 2020, No. 02 del 14 de enero de 2021 y No. 08 del 24 de junio de 2021 - LÍNEA DE CREDITO ESPECIAL COMPROMISO COLOMBIA, contempla; *“Los beneficiarios de esta línea serán: Entidades Territoriales, compañías públicas o privadas prestadoras de servicios públicos y otras entidades autorizadas por la ley, como: cooperativas y operadores autorizados de transporte, entre otros”*.

Así mismo, en su momento el Ministerio de Transporte y Bancóldex, en vista de los efectos negativos en las empresas del sector transportador como consecuencia de la presencia del COVID-19 en el país, diseñó una solución de crédito preferencial dirigida al mantenimiento de la liquidez de las empresas. Esta línea denominada "Transporte Responde", contó con un cupo de hasta \$95.000 millones y se dirigió a empresas de transporte (personas naturales o jurídicas), incluyendo propietarios y conductores, con actividades económicas pertenecientes al listado de códigos CIU: (4921 Transporte de pasajeros, 4922 Transporte mixto, 4923 Transporte de carga por carretera, 5021 Transporte fluvial de pasajeros, 5022 Transporte fluvial de carga). En cualquier caso, no se incluían empresas o concesionarios pertenecientes a sistemas de transporte masivo.

PREGUNTA 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.

RESPUESTA:

Sin bien no se observa una pregunta puntual, es de indicar que, la implementación de los sistemas de



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

transporte son procesos que contemplan la cantidad de pasajeros a movilizar, las cargas máximas de pasajeros, perfiles de carga de pasajeros, área de cobertura con sus condiciones urbanas y geomorfológicas, malla vial, longitudes de servicios, horarios, intervalos, infraestructura actual, usos del suelo, disponibilidad de energéticos, etc. Con estos elementos se realiza la validación de tecnologías y tipologías vehiculares más apropiadas para satisfacer la necesidad presentada, cantidad de flota, personal requerido, sistemas tecnológicos y demás parámetros operacionales del sistema. Respecto a la forma de asumir los costos para lograr la viabilidad económica y financiera del sistema, ésta hace parte de la estructuración técnica, legal y financiera, donde cada territorio es responsable de definir el camino mediante el cual llegará a la solución de la problemática identificada.

En ese orden de ideas, la posible reducción o aumento del parque automotor dentro de un territorio, será el resultado del proceso de optimización de transporte, producto de la estructuración técnica, legal y financiera, más que de un requisito para el cierre financiero de un proyecto.

Sobre ese particular es importante reiterar que los estudios de estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de sistemas de transporte cofinanciados por la Nación son desarrollados por las Entidades Territoriales en el marco de la competencia legal que el asiste, como sociedad del orden territorial, creada bajo autorización legal, con plena autonomía administrativa, patrimonio y presupuesto propio.

Al respecto es importante indicar que corresponde a las entidades territoriales o administrativas investidas legalmente como autoridad de transporte, ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia de la prestación de los servicios de transporte de su jurisdicción y competencia, en virtud de ello, tienen a su cargo adelantar las acciones necesarias de seguimiento al comportamiento del transporte, dentro de su jurisdicción.

En este sentido, la estructuración, implementación, seguimiento y ejecución de las inversiones, en el marco de los estudios técnicos, legales y financieros requeridos, para desarrollar el proyecto de sistema de transporte del municipio, es de competencia territorial y no nacional; condición ratificada por el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, el cual, entre otros aspectos, menciona:

“...La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. ...”

A su vez el parágrafo 1 del artículo 100 de la Ley 1955 indica lo siguiente:

“PARÁGRAFO 1o. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.”

Asimismo, el decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, establece en el capítulo 2 “Sistemas de transporte de pasajeros”, sección 2 “Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)”, Artículo 2.2.1.2.2.3. Democratización de la propiedad lo siguiente:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

“Las empresas habilitadas que prestan el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente, que un porcentaje igual o superior al 30% de sus socios corresponde a propietarios de vehículos de transporte público colectivo, que tengan 2 o menos vehículos y se encuentren registrados como tales en el registro automotor al 9 de septiembre de 2009. En aquellas empresas que al 9 de septiembre de 2009 cuenten con propietarios de 2 o menos vehículos en una proporción inferior a dicho 30% de la flota total, ese será el porcentaje que se deberá garantizar en el momento de adopción del SETP.

Parágrafo. *Las empresas deberán acreditar al menos el 70% de capacidad transportadora mínima fijada en los actos administrativos o en los pliegos de licitación, de su propiedad y/o de sus socios”.*

En este sentido, las condiciones que finalmente determinen los entes territoriales sobre la “salida” de algunos de los pequeños transportadores deberán estar debidamente motivadas en los estudios de estructuración y en el marco de las reglas de orden legal definidas en la norma mencionada. .

PREGUNTA 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?

RESPUESTA

Es importante mencionar que la política nacional se ha venido adaptando a las condiciones que han manifestado los diferentes actores y los entes territoriales de acuerdo con su experiencia en la implementación de los proyectos, producto de las cuales las condiciones inicialmente fijadas por la Ley 86 de 1989 con relación a la sostenibilidad de la operación vía tarifa al usuario o ingresos operacionales, fueron ajustadas en la Ley 1753 de 2015 y reforzada en la Ley 1955 de 2019 con la cual se contempla la sostenibilidad como la suma de los ingresos operacionales y otras fuentes de pago de origen territorial, para lo cual inclusive los territorios pueden acudir a las fuentes alternas que contempla la Ley 1955 en su artículo 97.

Además, actualmente los recursos de los convenios de cofinanciación suscritos entre el gobierno nacional y los territorios para la implementación de los SETP tienen la posibilidad de ser usados para la financiación de elementos de ITS de los sistemas de recaudo centralizado, del sistema de gestión y control de flota, del sistema de información al usuario, inclusive para la construcción de patios y talleres; de los cuales es importante indicar que inicialmente fueron consideradas como inversiones de aporte privado y que ahora tienen la posibilidad de ser financiadas con aportes de inversión pública, de acuerdo con las condiciones establecidas en los documentos Conpes 3833 y 3896, además la Ley 1955 de 2019 contempló como inversión financiable la adquisición total o parcial de vehículos nuevos de bajas o cero emisiones.

Así mismo, será importante indicar que las condiciones que finalmente definan los entes territoriales mediante los estudios de estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de sistemas de transporte en el marco de la competencia legal que el asiste, sobre las condiciones de financiamiento

36



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

de la operación de los sistemas de recaudo deberán contemplar las condiciones definidas en el artículo 98 de la ley 1955, que entre otras, contempla que los sistemas de transporte deben ser sostenibles bajo condiciones de calidad, así “...*Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento. ...*”, para lo cual pueden acudir a las fuentes que define el artículo 97 de la mencionada Ley. Además, deberán contemplar las condiciones definidas en el Decreto Único reglamentario del sector transporte 1079 de 2015, cuyo objeto es la compilación orgánica y sistematizada de la normatividad emitida por el Gobierno nacional, en lo correspondiente a los Sistemas Estratégicos de Transporte (SETP), en su capítulo 2 – Sistemas de Transporte de Pasajeros, subsección 3. y las condiciones reglamentadas para la operación de los Sistemas de Recaudo centralizado en los SETP incluidas en la resolución 20203040034065 del 29 de diciembre de 2020.

Finalmente se reitera que los sistemas nacen por iniciativa e interés del Ente Territorial ante el gobierno Nacional, es aquel el responsable de diseñar y ejecutar todas las actividades necesarias para la estructuración, así como la puesta en marcha y operación de cada Sistema de Transporte Público. El ejercicio de dichas funciones se efectúa de manera autónoma; en ejercicio del principio de descentralización y autonomía previsto en la Constitución Política.

La autonomía de los entes territoriales en este tema es ratificada en el párrafo 2 del artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, el cual se precisa que el Gobierno Nacional tiene a su cargo brindar un acompañamiento técnico a los entes gestores en los proyectos, sin que ello implique la validación o aprobación de los estudios realizados, como se observa a continuación:

“Artículo 2. (...) PARÁGRAFO PRIMERO. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados. (...)”

Los entes gestores no son entidades adscritas ni vinculadas al Ministerio de Transporte y actúan bajo el marco de autonomía prevista en el artículo 1 de la Constitución Política de Colombia, artículo 7 de la Ley 489 de 1998, así como lo reglado en sus propios estatutos ya que hacen parte de la estructura organizacional del respectivo Ente Territorial. El Ministerio no es superior jerárquico de los entes territoriales, ni de sus entidades descentralizadas (Entes gestores), las cuales gozan de plena autonomía presupuestal, administrativa y financiera.

Así, el Ente Gestor, dentro de este modelo complejo, asume el papel de responsable directo de la estructuración y ejecución del proyecto y de garantizar la gestión de los mismos y la puesta en operación de los diferentes componentes de los SETP, en forma segura y oportuna.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

La implementación del sistema depende de la estructuración técnica, legal y financiera que ha contratado, avalado e implementado cada territorio de acuerdo con su responsabilidad y rol.

PREGUNTA 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?

RESPUESTA

La Estructuración Técnica, Legal y Financiera se realiza con base en las necesidades de cada ciudad; por lo tanto, es particular para cada sistema de transporte. Así mismo, el número, la categoría y tipo de combustible de los vehículos a adquirir para operar los SETP es decisión de la entidad territorial, teniendo en cuenta su impacto en el cierre financiero de cada proyecto.

Ahora bien, con base en lo establecido en el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, la adquisición total o parcial de vehículos nuevos de bajas o cero emisiones, es un componente cofinanciable por parte de la Nación.

De otra parte, las ciudades deben dar cumplimiento a las regulaciones establecidas en relación con las metas de electrificación indicadas en las Leyes 1964 y 1972 de 2019 y en gas natural en la Ley 2128 de 2020. Debe mencionarse también que, el artículo 4 de la ley 1972 de 2019, indica que a partir del 10 de enero de 2023 los vehículos que se fabriquen, ensamblen o importen en Colombia tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión a tecnología Euro VI.

Adicionalmente, en las propuestas del Nuevo PND 2022 – 2026 “*Colombia Potencia Mundial de la Vida*”, se contempla la cofinanciación de componentes independientes para los SETP, que no hayan sido cofinanciados en el convenio principal, permitiendo la disminución de estos costos de la tarifa al usuario.

PREGUNTA 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 Sets, si se tiene en cuenta que hacen parte de las Juntas Directivas de los entes gestores?

RESPUESTA

La Oficina asesora jurídica del Ministerio de Transporte, a través de memorando de radicado No. 20231340021963, se pronunció al respecto, (anexo)

PREGUNTA 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?



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Adicionalmente, en desarrollo de la ejecución de los convenios de cofinanciación suscritos con los territorios para los SETP, el Ministerio de Transporte, cumple las obligaciones pactadas a su cargo, en especial, las referidas a la gestión para el pago de los aportes de la nación y la verificación de destinación de los mismos, únicamente en los componentes elegibles, según el Conpes de importancia estratégica de cada proyecto, la Resolución 20223040047345 de 2022 y el mismo convenio de cofinanciación.

Bajo este mismo marco, el Ministerio de Transporte brinda acompañamiento y asesoría técnica permanente a los entes gestores de los SETP, frente a la ejecución de los recursos del convenio de cofinanciación. Es de precisar que el rol de este Ministerio frente a los entes gestores no puede sobrepasar las funciones propias y las atribuidas por las normas legales a los entes territoriales y entes gestores creados en razón de la construcción e implementación de los SETP.

En este sentido la debida ejecución de los aportes de cofinanciación, en materia de valor y oportunidad, es de exclusiva responsabilidad del ente gestor y los contratistas que ejercen la interventoría de los contratos suscritos para la ejecución de las obras y la adquisición de los bienes y servicios requeridos.

Ahora bien, frente a la debida administración de los aportes de cofinanciación, debe mencionarse que los convenios prevén la constitución del comité fiduciario, para efectos del seguimiento, administración, destinación y control de los aportes, el cual está integrado por un delegado del ministerio de transporte, un delegado del ministerio de hacienda, un delegado del DNP, el alcalde municipal o su delegado y el gerente del ente gestor o su delegado.

También corresponde al Ministerio de Transporte, validar el cumplimiento de requisitos para el desembolso de los aportes de la nación a los entes gestores y las solicitudes de reprogramación de los mismos, que sean solicitados por los entes gestores.

2.2. ¿El Ministerio de Transporte, realiza seguimiento de los manejos de los dineros desembolsados para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público?

RESPUESTA:

Como previamente se informó en la respuesta al interrogante 6 del cuestionario inicial y el punto 2.1. inmediatamente anterior, en el marco de la implementación de la política nacional de transporte urbano, en cada una de las ciudades donde se ejecutan e implementan los proyectos de sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, se creó un Ente Gestor, organismo territorial encargado de planear, ejecutar y poner en marcha el SETP en el Municipio.

Sobre el particular, los convenios de cofinanciación contemplan dentro de las obligaciones Especiales de los Municipios y en las obligaciones especiales de los entes gestores, adoptar las medidas y los mecanismos necesarios, dentro de sus competencias, incluyendo la suscripción de convenios, para garantizar la adecuada planificación, construcción, operación, mantenimiento y control del proyecto. Condiciones que fueron incluidas a su vez en los estatutos de los entes gestores.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Adicionalmente los convenios de cofinanciación contemplan dentro de las reglas relativas a los aportes, que los recursos que la nación aporta serán entregados al ente gestor como ente titular de los SETP a través del encargo fiduciario.

A su vez el decreto 3422 de 2009 compilado en el decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.2.1.2.2.6 contempla lo siguiente: *“Esquema de administración de los recursos. La totalidad de los aportes realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser manejados a través de un encargo fiduciario constituido por la entidad competente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). El encargo fiduciario será contratado, previa aprobación de las entidades participantes, siguiendo lo dispuesto en las normas previstas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública y las demás normas legales vigentes sobre la materia. ...”*

Adicionalmente los convenios de cofinanciación contemplan unas reglas frente a la gestión y administración de los aportes de cofinanciación de la nación y los territorios, en las que se establece que los aportes deberán ser manejados por intermedio de un encargo fiduciario constituido y administrado por los entes gestores. A su vez indican que los encargos fiduciarios serán contratados por los entes gestores bajo las normas previstas en el Estatuto Nacional de Contratación y las normas legales sobre la materia. Además, los convenios contemplan la conformación de un comité fiduciario para administrar los aportes previstos en el convenio, en cual está integrado por un delegado del ministerio de transporte, un delegado del ministerio de hacienda, un delegado del DNP, el alcalde municipal o su delegado, el secretario de hacienda municipal o su delegado, el gerente del ente gestor y un delegado de la junta directiva del ente gestor.

De acuerdo con lo anterior los recursos girados por la nación y el territorio en cumplimiento de los objetos de los convenios de cofinanciación son girados a los entes gestores, quienes efectúan el manejo detallado de los dineros desembolsados, a través de los encargos fiduciarios constituidos con esta finalidad

- 2.3. ¿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?

RESPUESTA:

Como se ha indicado en anteriores respuestas a los interrogantes planteados, bajo las condiciones definidas por la política nacional de transporte urbano, y los documentos Conpes de declaratoria de importancia estratégica de los proyectos de sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP y teniendo en cuenta las condiciones definidas en la Resolución 20223040047345 de 2022 y las obligaciones contenidas en los Convenios de Cofinanciación suscritos entre la nación y los territorios, al Ministerio de Transporte se le asignan unas obligaciones enmarcadas en el apoyo en la formulación de la Política Nacional de Transporte Urbano y en la atención de las obligaciones de los convenios de cofinanciación suscritos por la nación con las entidades territoriales que tienen alcance a la gestión para el desembolso de los aportes de cofinanciación por parte del MHCP y la validación de los gastos elegibles para cofinanciación. Importante anotar que el desembolso de los aportes se realiza conforme al



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

cronograma definido en el respectivo convenio de cofinanciación y sus modificaciones, cuando haya lugar a reprogramación de los aportes, por solicitud del ente gestor.

Ahora bien, debe precisarse que el control sobre los presupuestos, cronogramas y aprobación de estudios requeridos para la ejecución de los recursos de cofinanciación a través de la contratación de las obras y adquisiciones de los bienes y servicios requeridos para poner en funcionamiento el SETP, está bajo el marco de las obligaciones y funciones de competencia de los entes gestores y no del Ministerio de Transporte. Al respecto, los convenios de cofinanciación contemplan dentro de las Obligaciones Especiales de los Municipios y de los Entes Gestores, adoptar las medidas y los mecanismos necesarios, dentro de sus competencias, para garantizar la adecuada planificación, construcción, operación, mantenimiento y control del proyecto, condiciones que fueron incluidas a su vez en los estatutos de los entes gestores.

- 2.4. ¿Qué interventoría ha 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?

RESPUESTA:

En línea con lo mencionado en respuestas anteriores, debe precisarse, que el convenio de cofinanciación no tiene pactadas obligaciones de “interventoría” a cargo del Ministerio de Transporte, sobre el presupuesto de la ciudad de Ibagué para la ejecución del Sistema Estratégico de Transporte Público.

El Ministerio de Transporte, en desarrollo de sus funciones, de las políticas definidas por el Conpes y las obligaciones pactadas en los convenios de cofinanciación, ejerce un rol de asesoría y acompañamiento a los entes territoriales, para gestionar los procesos de cofinanciación y a los entes gestores, para gestionar los aportes y su utilización en los componentes elegibles; también les brinda asesoría técnica, cuando así lo requieren, pero, legalmente, el Ministerio no es competente para intervenir en las decisiones frente al presupuesto de la ciudad, así esté relacionado con el SETP, lo cual es de entera competencia del ente gestor y el ente territorial.

Por su parte, los Entes Gestores son responsables por la debida ejecución de los recursos, así como de la contratación de las interventorías requeridas o la adopción de cualquier otro mecanismo de supervisión y control necesario, para salvaguardar los recursos de cofinanciación otorgados por la nación y el territorio, garantizando su debida y oportuna utilización, para lograr el cometido de la cofinanciación.

- 2.5. ¿Cuántas interventorías y/o reuniones de seguimiento ha realizado el Ministerio de Transporte sobre la ejecución presupuestal que ha realizado el municipio sobre los dineros destinados y/o desembolsados para el SETP?

RESPUESTA:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Como se indicó anteriormente el Ministerio de Transporte no tiene funciones de interventoría sobre la ejecución presupuestal del ente territorial y del ente gestor del SETP de Ibagué, así como, de ningún otro sistema.

El Ministerio hace seguimiento al cumplimiento de las obligaciones pactadas en el convenio de cofinanciación, frente al desembolso de los aportes nación y su utilización en componentes elegibles. El seguimiento a la ejecución presupuestal de los aportes presupuestados por el ente gestor es de competencia de este último, así como de los órganos de administración y control competentes para ello.

3. CIERRE FINANCIERO DEL SETP (DEMANDA DE USUARIOS - PROYECCION DE TARIFA – IMPUESTOS)

- 3.1. ¿Conoce el señor ministro si existen por parte de su despacho una reestructuración en este sentido?

RESPUESTA:

Este Ministerio no cuenta con información que dé cuenta de alguna reestructuración referida al cierre financiero del SETP de Ibagué. Estas actividades están en el marco de las competencias atribuidas legalmente a los entes territoriales y al ente gestor, siempre y cuando no vulneren las obligaciones y acuerdos pactados en el convenio de cofinanciación.

- 3.2. ¿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?

RESPUESTA:

El Ministerio de Transporte, no ha recibido la información referida; por tal razón, para que se aclare mejor la inquietud recibida, dio traslado de la misma al ente gestor, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

- 3.3. ¿El municipio de Ibagué o el Ente Gestor ha presentado actualización de la proyección tarifaria del Sistema Estratégico de Transporte Público, teniendo en cuenta la reducción del número de pasajeros/día?

RESPUESTA:

El Ministerio de Transporte, no ha recibido la información referida; por tal razón, para que se aclare mejor la inquietud recibida, dio traslado de la misma al ente gestor, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

- 3.4. ¿Qué seguimiento ejerce el Ministerio de Transporte sobre las cifras reflejadas en los estudios técnicos, legales y financieros de los municipios (oferta y demanda)?



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

RESPUESTA:

Los estudios de estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de sistemas de transporte cofinanciados por la Nación son desarrollados por los territorios en el marco de la competencia legal que el asiste, como sociedad del orden territorial, creada bajo autorización legal, con plena autonomía administrativa, patrimonio y presupuesto propio.

Al respecto es importante indicar que corresponde a las entidades territoriales o administrativas investidas legalmente como autoridad de transporte, ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia de la prestación de los servicios de transporte de su jurisdicción y competencia, en virtud de ello, tienen a su cargo adelantar las acciones necesarias de seguimiento al comportamiento del transporte, dentro de su jurisdicción.

En este sentido, la estructuración, implementación, seguimiento y ejecución de las inversiones, en el marco de los estudios técnicos, legales y financieros requeridos, para desarrollar el proyecto de sistema de transporte del municipio, es de competencia territorial y no nacional; condición ratificada por el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, el cual, entre otros aspectos, menciona:

“...La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. ...”

A su vez el parágrafo 1 del artículo 100 de la Ley 1955 indica los siguiente:

“PARÁGRAFO 1o. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.”

- 3.5. 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?

RESPUESTA:

En virtud de la autonomía y responsabilidad del ente gestor, El Ministerio de Transporte dio traslado de la misma, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGUE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

4. TRANSPORTE ILEGAL E INFORMAL

- 4.1. ¿Qué mecanismos de control a efectuado el Ministerio de Transporte para combatir la ilegalidad e informalidad del transporte?
- 4.2. ¿Qué políticas van a implementar para ayudar al transportador que se ha visto afectado por la ilegalidad e informalidad del transporte?



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

- 4.3. ¿Señor ministro usted conoce que políticas o controles a realizado el gobierno municipal de Ibagué para mitigar la ilegalidad?
- 4.4. ¿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?

RESPUESTA:

Por competencia, las inquietudes 4.1 a 4.4., se han trasladado a la superintendencia de Transporte, mediante comunicación 20232100156211 del 17 de febrero de 2023, **ANEXO SUPERTRANSPORTE 01**; y al ente gestor mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGE 01**.

5. CREACION DEL FONDO DE ESTABILIZACION DE TARIFA Y RECURSOS PARA ALIMENTAR EL MISMO Y EL SISTEMA

- 5.1. ¿Conoce señor ministro si en el Municipio de Ibagué, se ha creado un fondo de estabilización tarifaria, con el fin de sostener el Sistema?
- 5.2. ¿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?
- 5.3. ¿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?
- 5.4. 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?
- 5.5. ¿Conoce si las fuentes de financiamiento generan factibilidad y rentabilidad al Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué?

RESPUESTA

Inquietudes 5.1. a 5.5., El Ministerio de Transporte dio traslado de las mismas, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

6. POLITICA DE RENOVACION Y REPOSICION

- 6.1. ¿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?



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

6.2. ¿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?

RESPUESTA:

Inquietudes 6.1. y 6.2., El Ministerio de Transporte dio traslado de las mismas, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

6.3. ¿Qué políticas ha 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?

RESPUESTA:

El gobierno en marcha ha identificado muchos retos entorno a la movilidad sostenible y en ese mismo sentido ha venido avanzando con instrumentos que permitan transformarlos en oportunidades. A pesar de que el fortalecimiento del marco habilitante es evidente, aun hace falta camino por recorrer.

La transición energética es una política de estado, en donde es importante continuar avanzando en medidas que promuevan el ingreso de vehículos de cero y bajas emisiones, con el fin de cumplir con los objetivos nacionales y así mismo con los compromisos que tenemos a nivel internacional. Para lograr esto, la articulación entre los diferentes actores juega un papel fundamental y se vuelve una oportunidad para los inversionistas locales y extranjeros pues a largo plazo estas inversiones serán beneficiosas tanto para ellos, como para los países que hagamos parte de ese proceso.

Para lograr alcanzar el punto de inflexión de viabilidad de estas tecnologías, se requiere del fortalecimiento de capacidades, lo cual permita aprovechar las ventajas y alcanzar los menores costos operativos. Así mismo, es especialmente importante trabajar de forma conjunta para canalizar fondos nacionales e internacionales que contribuyan a generar en los mercados los incentivos y las condiciones financieras adecuadas para acelerar su desarrollo e incluir a todos los modos y niveles de la población. Desde el transporte público de pasajeros hasta soluciones de carga y transporte individual.

Así mismo, se debe trabajar en la sensibilización de la ciudadanía sobre las ventajas operativas y ambientales de estos vehículos, los cuales a mediano y largo plazo generan ahorros, pues reducen costos de operación y mantenimiento en comparación con vehículos de combustión.

En el camino hacia la movilidad sostenible, es importante crear un entorno habilitante que permita el fomento de infraestructura de carga, es uno de los principales retos para la masificación de vehículos con esta tecnología, si bien se ha avanzado en el fortalecimiento del marco regulatorio, aún existen barreras asociadas a aspectos financieros que obstaculizan su instalación. Es por esto, que desde el Gobierno estamos avanzando en incentivos, la identificación de modelos de negocio, con el fin de crear confianza, articular los diferentes actores y consolidar las herramientas necesarias que permitan lograr los objetivos trazados.

Las acciones desarrolladas desde el punto de vista regulatorio y de política que se listan a continuación:



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Avances en política pública para la transición energética

Leyes:

- Ley 1964 de 2019, “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”, establece, entre otros, una serie de incentivos para el fomento de vehículos cero emisiones.
- Ley 1972 de 2019 “Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones”, entrega lineamientos en torno al mejoramiento de combustible diésel, para la definición de los estándares de emisión más estrictos existentes a nivel internacional, para vehículos que operen con este combustible (Euro VI/6), define el estándar de emisión Euro 3 para motocicletas y contempla otro tipo de medidas para el seguimiento de los vehículos diésel que ingresen al parque automotor colombiano, entre otros
- Ley 2099 de 2021 “Por medio de la cual se dictan disposiciones para la transición energética, la dinamización del mercado energético, la reactivación económica del país y se dictan otras disposiciones”, promueve el uso del hidrógeno verde y azul y la modernización en el transporte público.
- Ley 2128 de 2021, “Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad, y cobertura del gas combustible en el país”. En ellas se entregan lineamientos para el impulso de dichos energético.
- La Ley 2169 de 2021 “Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones”.

Estrategias:

- Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica – ENME 2019. Busca generar los requisitos habilitantes para la electrificación del transporte.
- Estrategia Nacional de Transporte Sostenible – ENTS 2022. Busca reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, optimizar la eficiencia energética y modernizar el parque automotor, fluvial, marítimo y de material rodante del sector transporte, a través de la priorización del uso de tecnologías de cero y bajas emisiones con el fin de orientar el transporte hacia la carbono-neutralidad. Esta estrategia se desarrolló entre los Ministerios de Ambiente, Energía, Transporte, DNP y la UPME, en el marco de la Mesa Interinstitucional de Transporte Sostenible (MITS).
- Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA). Propuesta en el marco del CONPES 3991, busca establecer las acciones para promover e impulsar la movilidad activa con enfoque de género y diferencial en el territorio nacional, que sean coherentes con los retos de la gestión del cambio climático y la calidad del aire.

Avances de política e incentivos:

Vehículos eléctricos



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

- **Ley 1964 de 2019.** Estableció que la tarifa para el impuesto sobre vehículos automotores eléctricos no podrá superar el 1% del valor comercial del vehículo, descuento del 10% en el SOAT y excepciones de restricción vehicular.
- **Decreto 191 de 2021.** Mediante el cual se identifican con logotipo y color, los parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos.
- **Resolución 20213040039485 de 2021.** Establece los lineamientos técnicos y un descuento del 30% en la revisión técnico-mecánica para vehículos eléctricos, de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 1964 de 2019
- **Resolución 5304 de 2019.** Resolución del Programa de Modernización el cual da un incentivo adicional si los vehículos nuevos son de cero o bajas emisiones (eléctricos, híbridos o gas natural).
- **Resolución 40405 de 2020** del Ministerio de Minas y Energía. Mediante la cual se reglamentó el párrafo 5 del artículo 9 de la Ley 1964, con el objeto de establecer las condiciones técnicas para que las estaciones de recarga de combustible fósil, pueda ampliar la oferta a energía eléctrica para vehículos eléctricos.
- **Resolución 40177 de 2020** del Ministerio de Minas y Energía. Mediante el cual se define energéticos de bajas y cero emisiones.
- **Resolución 40223 de 2021** del Ministerio de Minas y Energía. Por medio de la cual se establecen condiciones mínimas de estandarización y de mercado para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables.
- **Decreto 2051 de 2019.** Establece para vehículos eléctricos un gravamen arancelario del 0% para la importación.
- **Estatuto Tributario en su Artículo 468-1.** El cual establece un 5% en IVA para los vehículos eléctricos.
- **Ley 2099 de 2021.** Por medio de la cual se brindan incentivos para la dinamización del mercado energético.
- El Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía – PROURE de la UPME. Por medio del cual se puede acceder a la exclusión del pago del IVA para vehículos eléctricos.
- El Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía – PROURE de la UPME. Por medio del cual se puede acceder a la exclusión del pago del IVA para vehículos a gas natural.

Hidrógeno

- Ley 2099 de 2021 asignó al Gobierno nacional la función de definir los mecanismos, condiciones e incentivos tendientes a promover la innovación, investigación, producción, almacenamiento, distribución y uso del hidrógeno que se destine a la prestación del servicio público de energía eléctrica y/o al almacenamiento de energía, así como a la descarbonización de los sectores transporte, industria e hidrocarburos, entre otros.
- En el mismo año 2021, se desarrolló la Hoja de Ruta del Hidrógeno, en la cual se identifica la importancia de la implementación de este energético en el país, en esta se realiza un análisis de todas las etapas de la cadena de valor del hidrógeno, en donde se identifica las fortalezas que tiene Colombia en materia de exportación y autoabastecimiento. Además, se realiza un análisis de la producción de hidrógeno azul y verde en el país, estimando proyecciones de demanda, estableciendo metas a 2030 e identificando los siguientes lineamientos de política:
- Habilitadores regulatorios.
- Instrumentos de desarrollo de mercado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

- Apoyo al despliegue de infraestructura.
- Impulso al desarrollo tecnológico.
- Dentro de las metas planteadas a 2030 se encuentran: i) 1.500 - 2.000 vehículos ligeros de pila de combustible, ii) 1.000 – 1.500 vehículos pesados de pila de combustible y iii) 50 – 100 hidrogeneras de acceso público.
- Así mismo, se avanzó con el Decreto 1476 de 2022, el cual busca definir los mecanismos, condiciones e incentivos para promover el desarrollo local, la innovación, investigación, producción, almacenamiento, transporte, distribución y uso del hidrógeno destinado a la prestación del servicio público de energía eléctrica, almacenamiento de energía, y descarbonización de sectores como transporte, gas, hidrocarburos, minería e industria.

De igual forma, el Ministerio de Transporte ha trabajado y trabaja con entidades internacionales en las siguientes iniciativas:

- Cooperación no reembolsable financiada por el UK-PACT se obtuvo la prefactibilidad para la hoja de ruta de implementación de flotas eléctricas en las ciudades de Pasto, Montería y Neiva.
- Cooperación no reembolsable financiada por el Banco Mundial se obtuvo la prefactibilidad para la hoja de ruta de implementación de flotas eléctricas en las ciudades de Bucaramanga y Pereira.
- Cooperación no reembolsable financiada por TUMI e-bus Mission donde se obtuvo la prefactibilidad para la hoja de ruta de implementación de flotas eléctricas en las ciudades de Valledupar y Barranquilla.

Finalmente, a la fecha nos encontramos en el proceso de estructuración del **Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico** creado bajo artículo 33 de la Ley 2169 de 2021 (Ley de Acción Climática), dicho fondo será el mecanismo de financiamiento para apoyar el ascenso tecnológico de las flotas de buses de los Sistemas de Transporte Públicos del país.

6.4. ¿Qué clase de acompañamiento realiza el Ministerio de Transporte al pequeño transportador para efectuar la modernización de la flota?

RESPUESTA:

La responsabilidad frente al acompañamiento y la toma de decisiones con relación a los temas de modernización de la flota, tanto para los pequeños como grandes transportadores, recae en la Autoridad de Transporte; la cual, según el artículo 2.2.1.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, son los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.

De tal manera que, las autoridades competentes, de conformidad con el párrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, a partir del 9 de septiembre de 2009, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para tales efectos, la autoridad



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

9. VIDA UTIL

- 9.1. ¿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?"

RESPUESTA:

La Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte, a través de memorando de radicado No. 20231340021963 (anexo), emitió respuesta al interrogante anterior.

10. SOSTENIBILIDAD DEL LOS SETP Y ENTE GESTORES

- 10.1 ¿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)?

- 10.2 ¿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?

- 10.3 ¿En la actualidad el Ente Gestor cómo está conformado, cómo funciona y cuál es la ubicación de su sede administrativa?

- 10.4 ¿Qué recursos o gastos ha generado el Ente Gestor, en qué están invertidos?, ¿Cuál es la fuente de financiamiento y sostenimiento del Ente Gestor?

RESPUESTA:

Las inquietudes 10.1 a 10.4, El Ministerio de Transporte dio traslado de las mismas, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGUE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

- 10.5. ¿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?

RESPUESTA:

En primer lugar, es importante reiterar que la definición de las condiciones sobre las cuales se prestan los servicios de transporte a la comunidad, es responsabilidad del ente territorial a través de la autoridad de transporte correspondiente o quien esta delegue, la cual es la llamada a adelantar, verificar y definir las condiciones de los diferentes agentes y actores del sistema de transporte con base en los estudios que motiven la decisión, dentro de los cuales se encuentran los estudios técnicos, legales y financieros



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

del proyecto de sistema de transporte del municipio; condición ratificada por el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, el cual, entre otros aspectos, menciona:

“...La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. ...”

En segundo lugar, en el marco de las competencias del Ministerio de Transporte, se expidió el decreto 1079 de 2015, que en la sección de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), reglamenta entre otras, la definición, objetivos, autoridades competentes y los agentes de un sistema estratégico de transporte público, así como la vigencia de los permisos de operación.

11. OPERADORES

¿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?

RESPUESTA:

Como se ha referido a lo largo de la respuesta a las inquietudes que integran el presente documento, las autoridades de transporte tienen competencia frente a los sistemas de transporte del respectivo territorio y en este sentido, tienen plena autonomía legal y administrativa para regular y definir las reorganizaciones necesarias para la operación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público. En este sentido el Ministerio de Transporte, puede conocer estas situaciones, pero no interviene sobre las mismas, respetando la autonomía de las entidades.

Para ampliar la respuesta, El Ministerio de Transporte dio traslado de la misma, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO IBAGE 01**. El Ente Gestor SETP IBAGUE, mediante Oficio SETP IBAGUE S.A.S. No. 2023-111 del 17 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO IBAGUE 02**.

• SETP 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?

RESPUESTA:

El 19 de enero de 2022, mediante comunicación con radicado MT 20223030205682, la Alcaldía de Manizales presentó ante el Ministerio de Transporte, los documentos de la “Estructuración técnica, legal, financiera, social del Sistema de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Manizales”, solicitando la cofinanciación de la Nación, de acuerdo con lo señalado en el Artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el Artículo 100 de la Ley 1955.

El Ministerio de Transporte en el marco de sus competencias procedió a realizar la revisión de la información remitida por la Alcaldía de Manizales, con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el

56



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Anexo A "REQUISITOS PARA ACCEDER A LA COFINANCIACIÓN" de la Resolución No. 20203040013685 del 29 de septiembre de 2020.

Como resultado de la actuación realizada, el Ministerio de Transporte emitió respuesta mediante comunicación con radicado MT 20222100256051 del 7 de marzo de 2022, informando a la Alcaldía de Manizales que, acorde con la información remitida, aún no contaba con los soportes de cumplimiento de la totalidad de requisitos que exige la Ley para acceder a la cofinanciación de la nación para el sistema de transporte. A la fecha, no se ha recibido nueva solicitud frente al proyecto referido.

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?

RESPUESTA:

- 2.1. Las normas vigentes a la fecha para gestar e implementar proyectos de sistemas de transporte público son las siguientes:

- Ley 1955 de 2019

Artículo 100 - *Cofinanciación de Sistemas de Transporte*. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte. Artículo reglamentado mediante Resolución 202030413685 del Ministerio de Transporte

- 2.2. Los productos que a nivel del proyecto se deben entregar por los entes territoriales al Ministerio de Transporte, para efectos de solicitar la cofinanciación con recursos de la Nación, corresponde a los definidos en el artículo 100 de la ley 1955 de 2019, reglamentado mediante Resolución 202030413685 son los siguientes,

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. (...)

2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:

- a) Definición del esquema operacional y financiero.
- b) Definición del esquema institucional.
- c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.
- d) Evaluación social y económica.
- e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.
- f) Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

g) Análisis de la viabilidad fiscal.

3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.

4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. (...)"

Los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal y financiera definitivos deberán estar debidamente aprobados por el ente territorial y los soportes documentales completos, el ente territorial deberá presentarlo ante el Grupo de Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS del MT para la validación del cumplimiento de las condiciones y requisitos.

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?

RESPUESTA:

Tal como se informó en el punto anterior, el Artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, establece en su numeral 4 "Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial"

Así mismo, acorde a la Resolución 20203040013685 del Ministerio de Transporte, los sistemas de transporte deben considerar y basarse en las disposiciones del POT vigente de los municipios donde se implantarán, así como sus Planes de Movilidad Sostenible y Segura.

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?

RESPUESTA:

La ley 1955 de 2019, establece en su Artículo 99. Apoyo a los Sistemas de Transporte, lo siguiente:

"Parágrafo 4°. Las autoridades territoriales conjuntamente con el Ministerio de Transporte, según sea el caso, podrán promover mecanismos de organización entre los sistemas de transporte público colectivo o



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

masivo y las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia”

Así mismo, cabe resaltar que la Nación a través del Ministerio de Transporte como cabeza del sector, vela por la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, aportando a la competitividad y sostenibilidad social, ambiental y económica de los territorios, y en ese sentido seguirá avanzando, acompañando y motivando a los municipios para estructurar, presentar y ejecutar mejoras de forma integral en su movilidad.

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?

RESPUESTA:

Las implementaciones de los sistemas de transporte son procesos graduales y planeados en el tiempo, respondiendo al rigor técnico para la entrada en funcionamiento, al respecto la Resolución 20203040013685 del Ministerio de Transporte contempla entre los requisitos la cuantificación de pasajeros a movilizar, las cargas máximas de pasajeros, perfiles de carga de pasajeros, área de cobertura con sus condiciones urbanas y geomorfológicas, longitudes de servicios, horarios, intervalos, infraestructura actual, disponibilidad de energéticos, entre otros parámetros técnicos, con los cuales se realiza la validación de tecnologías y tipologías vehiculares más apropiadas para satisfacer la necesidad presentada, siendo el cable mencionado en la pregunta una posible solución.

Respecto a la forma de asumir los costos para lograr la viabilidad económica del sistema, esta hace parte de la estructuración técnica, legal y financiera, donde cada territorio define el camino mediante el cual llegará a la solución de la problemática identificada.

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?

RESPUESTA:

La estructuración técnica, legal y financiera del sistema que se pretenda implementar debe partir de la identificación de la problemática particular del territorio, y como ya se mencionó en la pregunta anterior, de la cuantificación de pasajeros a movilizar, las cargas máximas de pasajeros, perfiles de carga de pasajeros, área de cobertura con sus condiciones urbanas y geomorfológicas, longitudes de servicios, horarios, intervalos, infraestructura actual, disponibilidad de energéticos, entre otros parámetros técnicos, con los cuales podría estimarse si hay sobre oferta o por el contrario un déficit de la misma. El mecanismo particular de solución a dicha problemática hace parte de un conjunto de acciones que el territorio define en su plan de acción, considerando las variables sociales, financieras, económicas,



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

ambientales y su capacidad institucional.

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?

RESPUESTA:

Dentro de los requisitos detallados en el punto 2. el correspondiente al Numeral 9 del Anexo A de la Resolución 202030413685 - Plan de implementación, establece que el organismo territorial deberá presentar el correspondiente plan de implementación del proyecto, que incluya las condiciones de operación o reorganización del transporte público colectivo – TPC remanente (si existiese) durante el proceso de construcción y entrada en operación definitiva del proyecto, para lo cual se deberán priorizar las obras necesarias para la entrada en operación del sistema de transporte.

Así mismo, en el numeral 10 del Anexo A de la Resolución 202030413685. “Infraestructura necesaria para la operación”, se establece que se requiere entregar un documento con la descripción de la infraestructura requerida para la implementación y operación del sistema de transporte.

Frente a la inquietud de ¿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? Esta es una variable que debe considerar el ente territorial y el ente gestor en el respectivo Plan de Implementación del Proyecto a implementar.

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 en estas ciudades?

RESPUESTA:

Si bien el contar con más modos de transporte en una ciudad, demanda contar con más infraestructura, personal capacitado para operación y mantenimiento, se debe tener en cuenta que no todas las ciudades son iguales, sus condiciones geomorfológicas, malla vial, de asentamiento y expansión urbana, entre otras, pueden demandar en algunos casos, modos de transporte especializados, o en cambio descartarlos en otros territorios. La forma de plantear las soluciones hace parte de la estructuración técnica, legal y financiera que realiza cada municipio o área metropolitana, las cuales deben ir aunadas a un compromiso y trabajo riguroso por parte de la **institucionalidad** y los actores involucrados para su correcta ejecución a lo largo del tiempo.

Es importante aclarar, que la estructuración de los sistemas de transporte se realiza con total autonomía de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región". (Art. 99 Ley 1955 de 2019)

Así las cosas, el Ministerio de Transporte no es competente para determinar las condiciones técnicas y



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

operacionales sobre las cuales se deben implementar los sistemas de las ciudades. La estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos, es fundamental para definir el tipo de sistema que requiere una ciudad y la posibilidad de cofinanciación del mismo, por parte de la Nación.

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?

RESPUESTA:

Para atender este punto, es necesario aclarar que el Artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 “Apoyo a los Sistemas de Transporte”, establece que “El Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestres (...)”.

“(...)” Estos sistemas podrán ser:

- I) Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos.*
- II) Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) como servicios de transporte colectivo integrados.*
- III) Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí*
- IV) Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR)”*

Es importante aclarar que la norma no define, ni limita, ni condiciona, el tipo de sistema que pueda implementarse. Como se mencionó en el punto anterior, la estructuración de los sistemas de transporte se realiza con plena autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región y los resultados que arrojen los estudios realizados; en este sentido el proyecto que se someta a consideración de la nación, para cofinanciación, debe estar estructurado técnica, legal y financieramente y haber surtido todos los requisitos que desarrolla el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, en el cual en su Anexo A se encuentran de manera detallada los estudios a realizar.

• SETP NEIVA

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.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

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 del 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 Sur colombiana, como se puede apreciar son múltiples los problemas administrativos y judiciales que está viviendo el Ente Gestor en la ciudad de Neiva. ¿Hasta dónde va la responsabilidad de las entidades nacionales (Ministerio de Transporte, Alcaldía Municipal, 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?

RESPUESTA:

Para dar respuesta a las preguntas de la 1 a la 7, El Ministerio de Transporte, dio traslado de las mismas al ente gestor, mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO NEIVA 01**. El Ente Gestor SETP NEIVA TRANSFEDERAL, mediante Oficio SETP No. CD 1547 del 13 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO NEIVA 02**, con sus correspondientes anexos para los puntos 5. y 6.

• SETP 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

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 descontinuadas. Es decir que una inversión pública de \$17.000 millones en su momento, en menos de 5 años ya es 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.

RESPUESTA:

Para dar respuesta a las preguntas de la 1 a la 4, El Ministerio de Transporte, dio traslado de las mismas al ente gestor, mediante correo electrónico del 20 de febrero de 2023, **ANEXO PASTO 01**. El Ente Gestor SETP PASTO AVANTE, mediante Radicado No. 202316300011617 del 22 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO PASTO 02**.

• SETP POPAYAN

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 la estructuración técnica, legal y financiera que fue avalada por el Departamento de Planeación Nacional, con algunas observaciones en el 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. 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?
5. ¿Cuánto es el detrimento patrimonial de la Nación, Municipio y empresas transportadoras?
6. ¿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?



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

7. 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.

RESPUESTA:

Para dar respuesta a las preguntas de la 1 a la 7, El Ente Gestor SETP MOVILIDAD FUTURA DE POPAYAN, emitió el Radicado No. 20231500191021 del 17 de febrero de 2023 y, mediante Radicado 20231300191141 del 23 de febrero de 2023, dio alcance al punto 1 **ANEXO POPAYAN 01.y ANEXO POPAYAN 02**

• SETP SANTA MARTA

1. ¿Cuáles son las garantías jurídicas y el respaldo frente a la inversión que como transportadores de los futuros SETP se han realizado y asumido, en acatamiento de las directrices del gobierno nacional?

RESPUESTA:

Para dar respuesta a la pregunta, El Ministerio de Transporte, dio traslado de las mismas al ente gestor, mediante correo electrónico del 15 de febrero de 2023, **ANEXO SANTA MARTA 01**. El Ente Gestor SETP SANTA MARTA, mediante correo electrónico del 16 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO SANTA MARTA 02**.

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

RESPUESTA:

El documento Conpes 3548 de 2008 establece los términos para la participación de la Nación en el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta y su determinación como de importancia estratégica, en consecuencia, la Nación y el distrito de Santa Marta firmaron en noviembre de 2009 el convenio de cofinanciación para el sistema estratégico de transporte público de pasajeros para el Distrito de Santa Marta tiene por objeto definir los montos que la nación y el distrito deben aportar para la financiación del SETP para Santa Marta, las vigencias fiscales en las cuales deben realizarse dichos aportes y las condiciones bajo las cuales deben ejecutarse, al respecto el referenciando convenio y sus otrosíes establece el monto de los recursos a financiar los componentes elegibles de financiación.

Con base en lo anterior y de acuerdo con el marco normativo en la materia, los recursos de cofinanciación de un SETP están enfocados para la implementación del sistema, la operación del mismo debe ser garantizada por el territorio, acorde con lo establecido en la normatividad vigente.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

Para complementar la respuesta a la pregunta, El Ministerio de Transporte, dio traslado de las mismas al ente gestor, mediante correo electrónico del 15 de febrero de 2023, **ANEXO SANTA MARTA 01**. El Ente Gestor SETP SANTA MARTA, mediante correo electrónico del 16 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO SANTA MARTA 02**.

- **SETP SINCELEJO**

1. 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 SETP; 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.

RESPUESTA:

De acuerdo con la información suministrada por el Municipio, Sincelejo contaba inicialmente con un grupo de transportadores privados con licencias de operación de rutas, sin embargo, en el año 2015 el municipio realizó una licitación pública con el fin de seleccionar un solo operador que contara con las características técnicas y operacionales para que le fuera otorgado el permiso de operación de rutas e hiciera la transición al SETP. Producto de esta licitación resultó adjudicado el permiso de operación durante 5 años para el operador SIBUS. Al término del vencimiento de este contrato, la operación no fue prorrogada dado que el operador SIBUS no cumplió con las características operacionales contratadas (en cuanto a tipología de los buses, frecuencia y cobertura de las rutas).

En este orden de ideas, los pequeños transportadores históricos dejan de existir en el momento en que SIBUS resulta ganador de la licitación del TPCU en el municipio, razón por la cual actualmente Sincelejo no cuenta con un gremio de transportadores que tenga la habilitación que permita poner en marcha el sistema.

- **SETP VALLEDUPAR**

1. A pesar de estar a punto de entrar en operación, no se cuenta con recursos que alimenten el FEST.
2. La ilegalidad, tiene captada la mayor parte de la operación, se requieren medidas que contrarresten este fenómeno.

RESPUESTA:

Para dar respuesta a las preguntas 1. y 2., El Ministerio de Transporte, dio traslado de la misma al Ente Gestor SETP VALLEDUPAR; el cual mediante Oficio SIVA SAS No. 091 – 2023 del 17 del 16 de febrero de 2023 dio respuesta, **ANEXO VALLEDUPAR 01**.

- **SETP VILLAVICENCIO**



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

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, eh 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 "decretan 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



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

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 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 las verdaderas, legítimas y actuales únicas empresas prestadoras del servicio en la ciudad de Villavicencio.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231080199181



28-02-2023

RESPUESTA:

Las preguntas de la 1 a la 8, fueron trasladadas a la secretaria de Movilidad de Villavicencio mediante correo electrónico del 13 de febrero de 2023, **ANEXO VILLAVICENCIO 01**, reiterada mediante correo electrónico del 21 de febrero de 2023, **ANEXO VILLAVICENCIO 02**; para que emitan la respuesta respectiva considerando que, a la fecha, este Municipio no tiene suscrito un convenio de cofinanciación para la implementación del SETP.

Con lo anterior, se da respuesta a la Proposición 167 – Debate de Control Político, dentro del término otorgado.

Cordialmente,


GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ
Ministro de Transporte

Anexo: Lo anunciado en 214 folios

Proyectó: Equipo UMUS

Revisó: Sandra Liliana Ángel, Coordinadora UMUS
Natalia Enríquez, Asesora Despacho/Enlace Congreso
Daili Jimenez Valenzuela-Contratista/Enlace Congreso

Copia: Dr. Oscar Januario Bocanegra Ramirez
Asesor Oficina Asesora Jurídica
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
relacionciudadano@minhacienda.gov.co

Dr. Sebastián Ramírez Flechas
Asesor de la Dirección General
Departamento Nacional de Planeación
servicioalciudadano@dn.gov.co