

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Bogotá D.C., 05-09-2016

Doctor:

JAIR JOSE EBRATT DIAZ

Secretario General

Comisión Sexta Constitucional

H Cámara de Representantes

Cra 7 No 8-68 Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá D.C.

Referencia: Respuesta Proposición 008 y aditiva.

Respetado Secretario:

De manera atenta, el Ministerio de Transporte da respuesta a la solicitud del asunto, referente a la proposición No 008 sobre la política pública de transporte masivo en el país, en los siguientes términos:

1. ¿En el marco de la Comisión Nacional de Seguimiento a los SITM, en qué estado se encuentran los diferentes proyectos existentes en el país? ¿Cuál es su situación actual?

El Ministerio de Transporte a través del Viceministerio de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en el numeral 13.4 del Decreto 087 de 2011 ("... por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias..."), le corresponde: "...13.4 Realizar la coordinación y articulación con las entidades territoriales y del Gobierno Nacional para la planeación, ejecución y seguimiento de los sistemas de movilidad urbana que sean cofinanciados por el Gobierno Nacional".

Por tal razón, es deber del Ministerio de Transporte, llevar a cabo seguimiento al cumplimiento de los compromisos adquiridos en el marco de los Convenios de Cofinanciación suscritos entre la Nación y cada uno de los Municipios y Entidades Gestoras, para cada uno de los proyectos de transporte masivo y estratégico cofinanciados por la Nación, brindando acompañamiento técnico a las entidades ejecutoras en cada una de las ciudades, distritos y áreas metropolitanas donde la Nación apoya con la cofinanciación de los Sistemas de Transporte.



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Con base en lo anterior, el Ministerio de Transporte realizó un diagnóstico y balance de los diferentes Sistemas Integrados de Transporte Masivo del País, el cual se encuentra en los documentos anexos, donde muestra un análisis de los diferentes componentes inherentes a la estructuración de los sistemas, entre los cuales se tienen: Compromiso Territorial, Gobierno Corporativo, Infraestructura, Ejecución presupuestal, y el componente de Operación.

2. De conformidad con los artículos 31,32 y 33 del Plan Nacional de Desarrollo 2014- 2018 "Todos por un Nuevo País", acerca del apoyo del Gobierno Nacional a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional en materia de financiación, fondos de estabilización y subsidio a la demanda, cobros por congestión o contaminación y cofinanciación mediante APP, ¿Qué proyectos sobre decretos reglamentarios existen actualmente para cumplir con el mandato de la ley?

Como es de conocimiento, y ante la iniciativa del Gobierno Nacional, en especial del Ministerio de Transporte, el Plan Nacional de Desarrollo, ante las limitaciones de recursos tanto del orden nacional como local, plantea diversas fuentes de financiación como los fondos de estabilización y subsidio a la demanda, y otras alternativas para obtener nuevos recursos entre las cuales es importante señalar las contribuciones por servicios de garajes o zonas de estacionamiento, cobros por congestión o contaminación y se abre la posibilidad que a través de las Asociaciones Público Privadas se puedan financiar los sistemas de servicio público de transporte de pasajeros o de algunos de sus componentes.

Al respecto, y ante la necesidad de reglamentar las herramientas de financiación establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, este Ministerio a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible-UMUS trabaja de manera gradual en este compromiso, por lo cual en el año 2016, adelanta la contratación de una consultoría cuyo objeto es brindar: *"Asistencia técnica para reglamentar la contribución por el servicio de garajes y/o zonas de estacionamientos de uso público como fuente de financiación complementaria para los sistemas de transporte público"*, con lo cual se espera obtener los elementos técnicos que permitan al Ministerio expedir la reglamentación correspondiente.

Posteriormente, se ha previsto trabajar en la reglamentación de la herramienta denominada *"Cobros por congestión o contaminación"*, para lo cual se deberán contratar los estudios técnicos y jurídicos correspondientes, los que se realizarán en el año 2017, dada la necesidad de financiación de los sistemas de transporte urbano.

3. Por los problemas financieros, las empresas operadoras han tenido que disminuir los costos y esto lo hacen a través de menor oferta, generándose una afectación en la calidad del servicio y por ende una desestimulación a la demanda. ¿Qué acciones ha emprendido el Ministerio de Transporte para evitar que esta situación lleve al fracaso a los proyectos de SITM?

Respecto a la presente pregunta, es importante resaltar que la Nación ha venido brindando un apoyo permanente a los Sistemas de Transporte Masivo, ha generado herramientas para atender la problemática de estos proyectos, con las restricciones de carácter presupuestal que le impiden al Gobierno adquirir más obligaciones para la financiación para los SITM del país. No obstante, de manera permanente se trabaja conjuntamente entre las diferentes autoridades del orden nacional en la búsqueda de alternativas que permitan mitigar la situación que se presenta en los sistemas, sin desconocer que

Avenida Eldorado CAN Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 5953596

<http://www.mintransporte.gov.co> - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasyreclamos@mintransporte.gov.co

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 18000112042

Código Postal 111321

05/09/2016



MINTRANSPORTE


**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

ENTIDAD
 ISO 9001:2008
 NTC GP 1000:2009
CERTIFICADA

93-2014006883 A

93-2014006883 H

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

algunas de las soluciones parten del mayor compromiso por parte de las autoridades locales, en el ejercicio de las obligaciones que les asisten en los convenios de cofinanciación, empezando por el fortalecimiento de los entes gestores, por el desarrollo de las fuentes alternativas de financiación, además de la toma de decisiones frente a la reorganización del transporte público, acorde a las necesidades de movilización de cada ciudad.

No debe olvidarse que, los Sistemas de Transporte Masivo, aun cuando fueron cofinanciados por la Nación, corresponden a proyectos de carácter local, cuyo éxito depende en gran medida de las decisiones que adopte la autoridad local, quien como autoridad de transporte competente, debe ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia de los sistemas, en virtud de ello, tienen a su cargo, otorgar la habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo, adelantar las acciones correspondientes para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte urbano, así como, los procesos para la reorganización de las rutas remanentes de transporte público colectivo.

No obstante, durante los últimos años, se han realizado las siguientes acciones puntuales por parte del Gobierno Nacional:

- **Desafectar los componentes asociados a la tarifa que no deben ser cubiertos por la operación, como la construcción de infraestructura.** Por esta razón, en 2013 la Nación asumió el costo de infraestructura de los patios y talleres de los sistemas de las ciudades de Cali y Barranquilla, y en el año 2014, se elaboró un documento CONPES para la ciudad de Cartagena con este mismo propósito.
- **Establecimiento de línea de redescuento para reducir tasas de créditos asociados a compra de flota:** Mediante la expedición del Decreto 2048 del 16 de octubre de 2014, el Gobierno Nacional reguló una línea de redescuento con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo S.A., FINDETER, para el financiamiento de la infraestructura para el desarrollo sostenible de las regiones en diferentes sectores, entre ellos, el transporte, siendo beneficiarios tanto las entidades públicas del orden nacional, territorial, distrital y sus descentralizadas, así como las entidades de derecho privado y patrimonios autónomos.

Con base en lo anterior, el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 4413 del 30 de diciembre de 2014 establece los requisitos para la aprobación, certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento, ampliación, interventoría, equipos y bienes relacionados con la infraestructura de transporte y su seguimiento.

Ahora bien, el artículo 1º de la Resolución 4413 de 2014, refiere que los proyectos susceptibles de viabilidad técnica y financiera, son: estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento, ampliación, interventoría, equipos y bienes requeridos para el desarrollo de la infraestructura de transporte definida en el artículo 4 de la ley 1682 de 2013, o de las normas que la modifiquen, sustituyan o adicionan, para promover el desarrollo de la infraestructura de las regiones. Posteriormente, el artículo 2 ibídem, refiere que la Dirección de Transporte y Tránsito, otorgará la viabilidad técnica y financiera a los siguientes proyectos:

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

1. Sistemas Integrados de Transporte Masivo- SITM, Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, y Sistemas Integrados de Transporte Público- SITP, relacionados con la infraestructura contemplada en los documentos CONPES específicos para el desarrollo del respectivo proyecto y con los convenios de cofinanciación suscritos entre la Nación, los Departamentos y los Municipios.

2. Solicitudes relacionadas con adquisición de vehículos nuevos, necesarios para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros a través del SITM, SETP y SITP del País.

3. Solicitudes relacionadas con la compensación de tasa de las obligaciones financieras que fueron adquiridas por los concesionarios de operación con destino a la compra de vehículos para la operación dentro de los proyectos SITM, SETP y SITP del País.

Así las cosas, durante el año 2015, se realizaron las siguientes aprobaciones por parte de la Dirección de Transporte y Transporte del MT y los siguientes desembolsos efectivos por parte de Findeter:

ENTIDAD	Empresa	Valor solicitado	Valor aprobado por MT	Valor desembolsado FIN- DTER (16-400-9-031613 del 18/07/2016)
Metrocali- MIO	Blanco y Negro Masivo S.A.	\$93.908.168.462	\$93.908.168.462	\$55.000.000.000
Metrocali-MIO	GIT Masivo S.A.	\$122.186.260.524	\$122.186.260.524	\$55.000.000.000
Metrocali-MIO	Unimetro	\$74.422.000.000	\$74.422.000.000	\$16.000.000.000
SUBTOTAL CALI		\$290.516.428.986	\$290.516.428.986	\$126.000.000.000
Transmetro Barranquilla	Sistur	\$ 66.633.257.198	\$66.633.257.198	\$15.000.000.000
Transmetro Barranquilla	Metrocaribe	\$28.784.042.131	\$28.784.042.131	\$14.907.000.000
TOTAL BARRANQUILLA		\$ 95.417.299.329	\$95.417.299.329	\$29.907.000.000
Metrolinea- AMB	Metrocinco Plus	\$73.121.504.527	\$43.033.512.827	\$6.000.000.000
Metrolinea- AMB	Movilizamos S.A.	\$58.900.920.055	\$30.154.964.414	\$6.331.000.000
SUBTOTAL BUCARAMANGA		\$ 132.022.424.582	\$73.188.477.241	\$12.331.000.000
Metropolis – Medellín	Masivo de Occidente S.A.S	\$ 15.664.987.580	\$3.410.937.054	\$3.411.000.000
SUBTOTAL MEDELLIN		\$15.664.987.580	\$3.410.937.054	\$3.411.000.000
Megabus – Pereira	Integra	\$17.261.032.826	\$17.000.000.000	\$3.000.000.000
SUBTOTAL PEREIRA		\$ 17.261.032.826	\$17.000.000.000	\$3.000.000.000
Total		\$ 550.882.173.303	\$479.533.142.610	\$174.649.000.000



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



SG-2014006883 A
SG-2014006883 H

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Actualmente, conscientes de la problemática que representa la situación financiera de los operadores del servicio y el impacto que ello tiene en las condiciones de prestación de servicio de transporte público a través de los Sistemas de Transporte Masivo, durante los meses de abril, mayo, junio y julio de 2016, se han venido realizando diversas mesas de trabajo en conjunto con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transportes, en la cual se han discutido los siguientes temas:

- Rol de la Nación en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) del país.
- Problemáticas de los SITM : Se analizaron los temas generales de las ciudades tales como:
 - a. Diferencias entre el modelo conceptual vs la realidad de los proyectos
 - b. Disminución de la demanda
 - c. Diferencias entre tarifa al usuario y tarifa técnica
 - d. Aumento del transporte informal
 - e. Falta de fondos de estabilización en todas las ciudades
 - f. Falta de finalización de la infraestructura del sistema
 - g. Incumplimiento de los concesionarios al sector financiero

Conforme a ello, se consideró la necesidad de estructurar un Plan de Acción a desarrollar por parte de la Nación, el cual deberá incluir:

- a. Análisis situación SITM: Revisión técnica, legal y financiera.
- b. Estrategias para mejoramiento de la demanda de los SITM: Mejoramiento de rutas, infraestructura e información al usuario.
- c. Revisión de la infraestructura necesaria para la operación: Adecuación de la infraestructura complementaria.
- d. Alcance Entes Gestores: Revisar la estructura organizacional y funciones de gestores.
- e. Vigilancia y Control SITM: Control a la ilegalidad y paralelismo.
- f. Normatividad para los SITM: Fortalecer normatividad para dinamizar a los sistemas
- g. Fortalecimiento de los sistemas de venta y recarga del medio de pago
- h. Gestionar Línea de redescuento de tasa compensada para operadores: Buscar estrategias para bajar las tasas con la banca y exigir el cumplimiento de la flota pendiente.
- i. Estructuración de fuentes alternativas de financiación para la operación: Definir lineamientos para implementar cobros por congestión, estacionamientos, sobretasa etc.
- j. Implementación de estándares de gobierno corporativo en los entes gestores: Procesos estructurados de identificación y evaluación de candidatos para las juntas directivas.
- k. Modificación de estatutos – perfil de gerentes – remuneración de las juntas directivas.
- l. Revisar financiamiento de operación en los sistemas

Con lo anterior, se estima que las medidas que se adopten por parte de todos los actores involucrados permitirán subsanar los inconvenientes presentados en las diferentes ciudades en donde la Nación cofinancia estos proyectos.

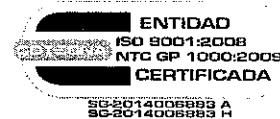


MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

4. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo no han logrado equilibrio financiero, y para cubrirlos se requiere una mayor demanda de pasajeros. Indicar el número de pasajeros proyectado para cada SITM y cuál ha sido el promedio real de demanda. ¿Qué razones justifican que la proyección de pasajes para los SITM haya sido equivocada? La demanda actual de los SITM es sustancialmente menor a la proyectada cuando se estructuraron los proyectos. Sírvese informarnos cuales han sido las causas de esta situación detectada por el Ministerio, y que acciones de corrección se han tomado para solucionarlas.

a. *Número de Pasajeros Proyectado vs Promedio Real de Demanda:* La siguiente tabla presenta la demanda de los sistemas bajo dos contextos, el primero asociado a la estructuración y el segundo asociado a la demanda real de los sistemas.

Modelo de Demanda vs. Tarifa		
SITM	Demanda de Estruct. (Pasj/día)	Demanda Real (Pasj/día)
Transmetro	305.000	130.000
Cali	960.000	436.000
*Cartagena	465.000	65.000
Bucaramanga	382.000	117.000
**Bogotá	5.600.000	4.050.000
Medellín	249.200	138.435
Pereira	140.000	103.000

* Inicio de Operación regular, marzo de 2016. Se encuentra en Etapa de Implementación.

** Demanda total para el SITP.

b. *Causas de las diferencias entre la proyección de pasajes para los SITM y la demanda real*

Este Ministerio ha de precisar que, si bien la proyección de pasajeros de los Sistemas de Transporte Masivo en algunos casos no corresponde con las demandas actuales de los SITM en operación, debe tenerse en cuenta que los Documentos CONPES de proyecto se construyen con base en análisis correspondientes a su factibilidad, y que esa es una de las razones que probablemente incide en las diferencias -además, previsibles conceptualmente- entre demanda proyectada y demanda real.

Adicionalmente, para comprender esta diferencia, es preciso puntualizar que los diseños conceptuales de los SITM del país fueron en todos los casos realizados con series históricas de datos a lo sumo hasta el año 2003, y este hito cronológico es muy importante, dado que hasta ese momento el comportamiento de la economía nacional tuvo una tendencia específica, y justamente ese año -2003- se constituye en punto de quiebre notable de algunas variables de alta incidencia en las proyecciones de demanda de los sistemas de transporte.

En concreto, se hace referencia al Índice de Precios al Consumidor - IPC, al aumento interanual del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente- SMMLV, a la variación interanual del endeudamiento (es decir, el incremento en créditos de consumo adquiridos por los colombianos, reportados por las entidades

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371

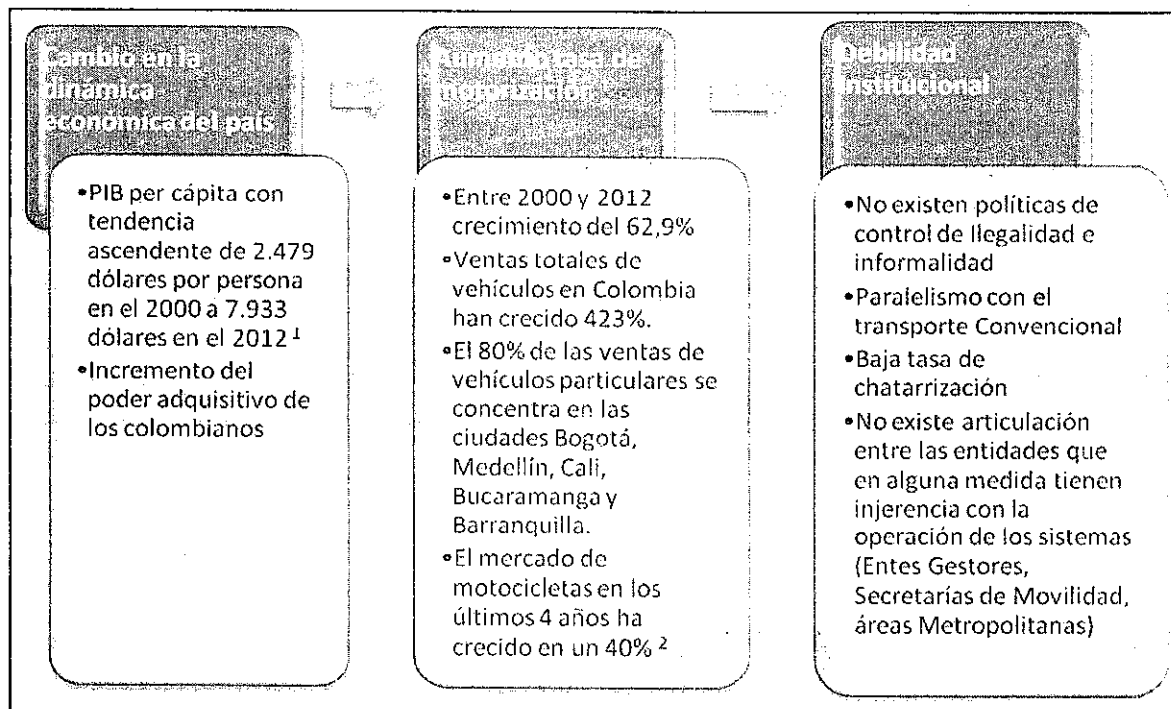


05-09-2016

bancarias), y la evolución de la Tasa Representativa del Mercado - TRM media anual del dólar norteamericano en pesos colombianos.

En términos económicos, tal escenario, sostenido durante un periodo de cinco años, es el factor detonante de varias de las dificultades imprevistas que impactan negativamente el desempeño de los Sistemas de Transporte en el país: el incremento de la motorización privada y el auge y crecimiento desbordado de la venta de motocicletas, entre otras.

Es claro entonces que tales situaciones (dependientes de variables macroeconómicas contingentes al momento de la estimación de la demanda de transporte) no pudieron ser incorporadas en los diseños conceptuales, dado que las tendencias históricas apuntaban hacia escenarios diametralmente opuestos, o por lo menos, menos optimistas en materia del crecimiento económico de la productividad nacional, lo cual se resume así:



Documento caracterización industria de vehículos ANDI 2013

² Mercado industria de motocicletas en Colombia ANDI 2011

Se aclara también que, la demanda real de los sistemas se ve afectada por otros fenómenos de altísima complejidad en su caracterización y diagnóstico, tales como el mototaxismo, las fallas en el control a la prestación del servicio de transporte (caso de los buses intermunicipales transportando compitiendo por pasajeros en el perímetro urbano, fenómeno conocido coloquialmente como "urbaneo"), y la migración a modos no motorizados.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Por otra parte, se ha evidenciado, que se requiere de un fuerte compromiso del Gobierno Local para llevar a cabo las premisas consideradas en el diseño operacional de los diferentes sistemas, esto es reorganización de rutas de Transporte público colectivo, generación de políticas y herramientas de control para combatir la ilegalidad e informalidad, gestión de mecanismos para acelerar los procesos de desvinculación y chatarrización de flota entre otros, no existe articulación entre las entidades que en alguna medida tienen injerencia con la operación de los sistemas (Entes Gestores, Secretarías de Movilidad, áreas Metropolitanas), lo que dificulta aún más generar las condiciones requeridas para alcanzar la demanda esperada.

Existen situaciones particulares de cada ciudad que afectan las condiciones de movilidad que no son previsibles de ninguna manera.

5. El Gobierno Nacional crea la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible con el fin de hacer seguimiento a la ejecución de los proyectos y la elaboración de políticas públicas para la operación del Sistema. ¿Qué avances ha tenido la UMUS frente al seguimiento a los esquemas y planes de operación de los sistemas de transporte urbano cofinanciados por la Nación, en especial frente al tema de equilibrio financiero de las unidades de negocio de los sistemas, la estructura tarifaria y los mecanismos de compensación y de subsidios?

De conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3368 del 1 de agosto de 2005 '*Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento*', numeral III Aspectos Institucionales, literal b) 'Mecanismos para el Seguimiento de los SITM, al Ministerio de Transporte a través del Grupo Interno de Trabajo de Seguimiento a los Sistemas Integrales de Transporte Masivo, le corresponde el seguimiento a la ejecución de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país, particularmente en los siguientes aspectos: Administrativos, financieros y contables, obras y adquisiciones, gestión social y reasentamientos, gestión ambiental y seguimiento y evaluación de proyectos.' (Resalto nuestro).

La Resolución 269 de 2012 del Ministerio de Transporte, asignó estas competencias a la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible - UMUS -, para lo cual se generan instrumentos de seguimiento como son las visitas que de manera periódica han realizado los profesionales vinculados a la Unidad, con el fin de brindar un acompañamiento decidido a las autoridades locales así como a los entes gestores en la búsqueda de acciones que permitan solucionar la problemática que presentan actualmente los Sistemas de Transporte Masivo en el País, lo cual queda consignado en los informes trimestrales de seguimiento que se elaboran por la Unidad, y que recogen las conclusiones frente al avance en cada uno de componentes antes indicados (Ver informes anexos).

En ejercicio de estas funciones, la Unidad ha realizado el acompañamiento a los diferentes entes gestores en la implementación y operación de los Sistemas de Transporte, con lo cual se han evidenciado diversas problemáticas que aquejan los planes de operación de los mismos, gracias a lo cual se han emitido una serie de recomendaciones técnicas para evaluación de los entes gestores, quienes deberán analizar la situación que se presenta en sus proyectos y adoptar las decisiones que correspondan.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Como ejemplo de dichos ejercicios, se ha de resaltar el trabajo que se adelanta en los SITM Transcaribe y Metrolínea, en los cuales se ha evidenciado:

Transcaribe:

El SITM Transcaribe, es un sistema que recoge la experiencia de la implementación de BRT en el país, teniendo en cuenta los diferentes retos a los que han tenido que sobreponerse las demás ciudades. Cartagena cuenta con el respaldo interinstitucional de todas las entidades del orden nacional y local, lo que refuerza el proceso de implementación y apropiación del sistema de transporte.

La operación del Sistema de Transporte en Cartagena, obedece al esfuerzo adelantado por las autoridades del orden local, con el apoyo constante del Gobierno Nacional, prueba de ello, es que adicionalmente al ejercicio propio del seguimiento encomendado al Ministerio de Transporte a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, en el año 2014, y en aras de fortalecer el proceso de estructuración, construcción e iniciar la etapa de operación regular del SITM Transcaribe, la Nación, por intermedio del Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Hacienda y Crédito Público, formuló el documento CONPES 3823 de diciembre de 2014, cuyo objetivo fue presentar un balance físico y presupuestal de la implementación del SITM Transcaribe en el Distrito de Cartagena y una vez revisado el alcance del proyecto, establecer los nuevos términos para la participación de la Nación en el mismo, conforme a lo cual se aprobó una inversión de 225.070 millones de pesos de 2013 aproximadamente, de los cuales la Nación aporta el 63% y el Distrito de Cartagena, el 37% restante. De esta manera, el proyecto SITM para Cartagena asciende a un valor total de \$681.235 millones de pesos de 2013.

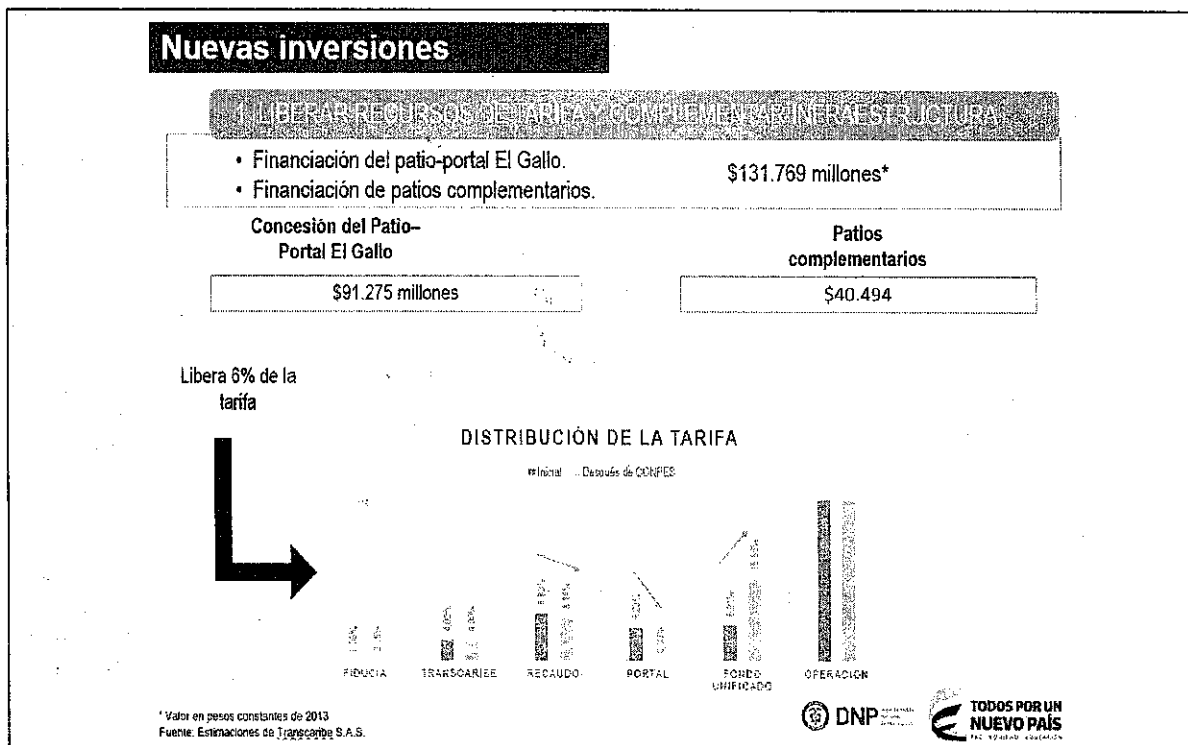
Con estos recursos, se amplió el alcance de obras, se adicionaron los recursos necesarios para liberar el porcentaje de la tarifa que estaba destinado a patios y portales, y se incorporó la ejecución de infraestructura que garantizará la dotación de estacionamientos para el 100% de la flota que operará el sistema, vías de precarga, paraderos y obras de señalización y señalética.

Con esta cofinanciación (Nación- Distrito), el Sistema liberó el 6% de la tarifa, que corresponde a la obra del patio-portal El Gallo, así:

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016



Ahora bien, este Conpes estableció como condición para efectuar los desembolsos de la Nación, el cumplimiento de las metas establecidas en el plan de acción del SITM Transcaribe, el cual fue aprobado por su junta directiva, con seguimiento permanente por parte del Ministerio de Transporte, el cual incluyó los siguientes aspectos:

- Adjudicación de las concesiones de operación del SITM
- Ajuste en la forma de pago del patio-portal El Gallo contemplada en el presente documento.
- Terminación de infraestructura del portal y patio El Gallo.
- Culminación de las obras pendientes del corredor troncal y corredores pretroncales.
- Obras relacionadas con paraderos, señalización y señalética.
- Montaje de los puntos de ventas externos requeridos.
- Montaje y prueba de equipos de recaudo.
- Inicio de operaciones.
- Reestructuración de rutas del transporte público colectivo.
- Reducción de la oferta (paralelismo e ilegalidad).
- Elaboración de diseños, gestión predial, estructuración y demás acciones requeridas para la construcción de las áreas de estacionamiento complementarias.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Por otra parte, es necesario resaltar el apoyo constante por parte del Ministerio de Transporte al Sistema de Transporte Masivo del Distrito de Cartagena, acentuado en el último trimestre del año 2015 y primer trimestre del presente año, con miras a la puesta en marcha de Transcaribe S.A., realizando visitas técnicas enfocadas en la planeación y operación del Sistema, asistiendo técnicamente al Ente Gestor con el fin de garantizar el 100% de la operación y de la participación en cada uno de los componentes del sistema.

El Ministerio de Transporte, dispuso de un equipo de profesionales de la UMUS, previo a la entrada en operación comercial del sistema, con el fin de asegurar un acompañamiento continuo para la ciudad y el sistema, por lo cual, se han efectuado recomendaciones al Sr. Alcalde de Cartagena Manuel Vicente Duque Vásquez y al Gerente Humberto Ripoll.

Actualmente, se mantiene el compromiso frente a la implementación integral del sistema y su apoyo directo a mantener la confianza del sistema financiero para la adquisición de créditos orientados a cumplir diferentes componentes inherentes a la operación y sostenibilidad del sistema, como son: la desintegración física de los vehículos y la compra de los nuevos buses que operarán en la ciudad.

Finalmente, y prueba del apoyo de la Nación a través del Ministerio de Transporte, es el nivel de acogida que tiene el sistema y se evidencia en los usuarios movilizados, ya que la estructuración planteó una proyección de pasajeros cercana a los 40.000 usuarios en promedio diario, lo cual exitosamente se ha sobrepasado llegando actualmente a los 65.000 pasajeros contando con operación troncal y alimentadora en la ciudad.

Metrolínea - Área Metropolitana de Bucaramanga:

Uno de los puntos críticos que se ha identificado corresponde con la estructura organizacional y capacidad técnica del Ente Gestor, debido a que el equipo humano orientado hacia el objetivo misional, que es el transporte de pasajeros, es bastante reducido en comparación con la magnitud del sistema.

Si bien la nueva administración de Metrolínea ha tratado de fortalecer este componente, los esfuerzos deben ser aún mayores desde el punto de vista presupuestal y organizacional para garantizar que exista la capacidad administrativa de los contratos de concesión que se manejan. Es así que gran parte de las recomendaciones generadas por el Ministerio se encaminan hacia la reestructuración del equipo operacional, en donde se genera una propuesta de organigrama del área, con unos perfiles y funciones específicas.

Para el caso de la infraestructura asociada al sistema Metrolínea, la situación crítica se presenta en la construcción de los Patios y Talleres. En la actualidad no se cuenta con ninguno de los 4 patio-talleres previstos en los documentos CONPES, razón por la cual la operación se soporta en un patio provisional ubicado sobre el Anillo Vial vía Floridablanca, que si bien ha prestado un servicio al sistema, el mismo no se encuentra ubicado en el sitio más óptimo para la operación.

Durante años se ha gestionado la construcción de los Patios, Talleres y Portales, y a la fecha se encuentra suscrito el contrato para la construcción del Portal de Girón; mientras para Floridablanca se acaba de

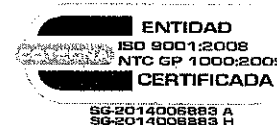


MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

liquidar a través de un Tribunal de Arbitramento, la concesión que pretendía su construcción con las consecuencias ya enunciadas. Para el caso del Norte de Bucaramanga y Piedecuesta existían unos diseños, sin embargo, después de algunos ajustes se conoció que los presupuestos estimados superaban considerablemente los recursos disponibles a través del Convenio de Cofinanciación, en donde para algunos casos los mismos superaban en casi un 40% lo previsto.

Conscientes de esta situación y siendo responsables de no iniciar construcciones que no cuenten con la totalidad de los recursos disponibles para su financiación, la nueva administración de Metrolínea tomó la decisión de realizar una reingeniería de estas obras, iniciando por una revisión desde el punto de vista operacional de las necesidades del sistema. Parte de este análisis tuvo el acompañamiento de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte en donde, a partir de la flota disponible y necesaria se evaluó la capacidad que deberían tener cada uno de estos patios y talleres.

Las recomendaciones propuestas por el Ministerio de Transporte, se realizaron con base en la información suministrada por el ente gestor, sin embargo, estas deben ser evaluadas y analizadas por el Ente Gestor y de la autoridad local, de manera integral con el fin de adelantar el proceso de ajuste de diseños, si así lo considera.

Adicionalmente, se ha recomendado la actualización de la demanda del sistema a través de la construcción de la matriz origen – destino, con lo cual se podrán hacer ajustes operacionales de manera más concreta. Así mismo, se ha planteado la necesidad de renegociación de los contratos de operación, con lo cual se busca generar un equilibrio económico al sistema para una adecuada prestación del servicio.

Teniendo en cuenta que para las vigencias 2016 y 2017, no se establecían recursos por parte de la Nación a través del Convenio de Cofinanciación, y conscientes de la necesidad de los mismos para apalancar estas inversiones encaminadas a la consolidación del sistema, el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación, viene realizando una revisión del Marco de Gasto de Mediano Plazo para los proyectos de Transporte Urbano, con lo cual se plantea disponer de recursos de otras ciudades que no vayan a ser comprometidos en dichas vigencias y trasladarlos para el proyecto Metrolínea, dando total apoyo a la financiación para los procesos de consultoría propuestos anteriormente y el desarrollo de la infraestructura de soporte como son los Patios y Talleres. Es necesario recordar que estos ajustes deberán ser aprobados por el CONFIS Nacional, cuyo trámite se adelanta a la fecha, y legalizados mediante otrosí al Convenio de Cofinanciación.

Se reitera que, una vez puestos los recursos por el Gobierno Nacional, es obligación del ente gestor y de la autoridad local ejecutar los mismos a través de los procesos de consultoría propuestos y el desarrollo de la infraestructura de soporte como son los Patios y Talleres.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

6. Una de las funciones del grupo de trabajo de seguimiento a los SITM, establecidos en el CONPES 3368, es velar por los ajustes al transporte colectivo, tales como la reducción de la capacidad transportadora global de la ciudad, reducción y eliminación de las rutas de transporte público que compitan con el sistema, y el proceso de "chatarrización" se realicen de manera eficiente y de acuerdo con las metas que se establecen en los convenios de cofinanciación, y de esta manera garantizar la eficiencia en la inversión del recurso público. Con lo anterior, ¿qué acciones ha adelantado el Ministerio por intermedio de esta unidad, para advertir y corregir las realidades que enfrenten los SITM que contradicen los objetivos antes planteados?

De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, el cual compiló la reglamentación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, la autoridad de transporte competente es el ente territorial o administrativo correspondiente, el cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia.

En este sentido la reorganización de rutas de transporte colectivo, es atribuible de manera exclusiva a las autoridades locales, por lo cual los documentos Conpes correspondientes a los Sistemas de cada ciudad, recomiendan a los entes territoriales la adopción de cada una de estas acciones.

Para mayor claridad, se ha de indicar algunos casos concretos, tales como Metrocali- Mio y Transmetro, donde se han realizado las siguientes acciones para la reestructuración de rutas, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, los cuales se detallan a continuación:

Metrocali- Mio: Frente a la cancelación de las rutas que realizan paralelismo al sistema, en los Otrosí firmados con los operadores, se presentó un cronograma, en el que quedó establecido la salida de todas las rutas el 7 de agosto de 2015 y que por problemas jurídicos debido a tutelas y recursos de reposición en contra de las resoluciones de cancelación de rutas de las empresas renuentes a salir, aún se encuentran autorizados con tarjetas de operación vigentes 553 vehículos.

Transmetro-Barranquilla: El Gobierno Nacional en compañía de las entidades de orden local, trabajaron en la formulación de un plan de acción, que contiene una serie de estrategias encaminadas a la estabilización de la operación y sostenibilidad del SITM, entre las cuales se encuentra como obligaciones de las autoridades, la reestructuración de rutas.

Lo anterior es necesario para implementar las rutas alimentadoras que supone el plan de rutas del estudio de reestructuración realizado por la firma Moviconsult, ante lo cual, el Gobierno Nacional realizó un acompañamiento al ente gestor y al área metropolitana sin extralimitarse en sus funciones, en cuanto a la implementación de las resoluciones expedidas por el área metropolitana, con el fin de coadyuvar a la eliminación de la sobreoferta y competencia al sistema.

Como complemento a las acciones del Gobierno Nacional, el Distrito de Barranquilla, el Municipio de Soledad, el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro S.A.S. conforme a la recomendación de la evaluación Expost del Sistema, evidenciaron la necesidad de implementar un Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, en donde se integren la red de transporte público complementario y el SITM, como



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

el camino necesario para eliminar la competencia existente entre los dos modelos de negocio, aumentar las eficiencias y prestar un mejor servicio de transporte público.

Lo anterior busca que su futura implementación conlleve una eficiente distribución de la oferta y la demanda, siempre y cuando la planeación de los mismos sea regulada por el estado.

Para tal efecto, se suscribió un contrato interadministrativo de cooperación entre el Distrito de Barranquilla, Transmetro S.A.S., el Área Metropolitana de Barranquilla, y la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. – Findeter por valor de \$4.923.912.000, con el fin de que este último preste el servicio de asistencia técnica, para el desarrollo de tareas, actividades asociadas a la contratación y entrega de los estudios y diseños del SITP y el sistema de parqueaderos y terminales intermodales, con los cuales se permita la articulación entre diferentes modos de transporte público (Intermunicipales, SITP-Transmetro, Transmetro, Taxis).

7. Existe una evidente competencia entre el SITM y el TPC, y de ambos participan las mismas personas, lo que genera que no exista voluntad para abandonar el TPC, pues reciben utilidad en ambos sistemas ¿Qué tipo de incentivos o acciones de tipo legal y contractual está adelantando el Gobierno Nacional para solucionar esta rivalidad?

Como es de conocimiento, la Ley 310 de 1996, a través de la cual se modifica la Ley 86 de 1989, define las condiciones para la participación de la Nación en los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, en su artículo 2º 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, sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos por parte de los municipios beneficiarios.

La Política Nacional de Transporte Urbano, formulada mediante los documentos CONPES 3167 "Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros" del 23 de mayo de 2002, 3260 "Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo" de diciembre 15 de 2003 y 3368 "Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento" del 1º de agosto de 2005, define los lineamientos para la participación de la Nación, en los proyectos de transporte público urbano a nivel nacional.

El Ministerio de Transporte a través del Viceministerio de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en el numeral 13.4 del Decreto 087 de 2011 ("... por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias..."), le corresponde: "... 13.4 Realizar la coordinación y articulación con las entidades territoriales y del Gobierno Nacional para la planeación, ejecución y seguimiento de los sistemas de movilidad urbana que sean cofinanciados por el Gobierno Nacional".

Por tal razón, es deber del Ministerio de Transporte llevar a cabo seguimiento al cumplimiento de los compromisos adquiridos en el marco de los Convenios de Cofinanciación suscritos entre la Nación y cada uno de los Municipios y Entidades Gestores, para cada uno de los proyectos de transporte masivo y estratégico cofinanciados por la Nación, brindando acompañamiento técnico a las entidades ejecutoras

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

en cada una de las ciudades, distritos y áreas metropolitanas donde la Nación apoya con la cofinanciación de los Sistemas de Transporte.

Respecto de los Entes Gestores creados en cada una de las ciudades en donde se ejecutan estos proyectos, son estos organismos los encargados de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación de los sistemas en cada Municipio o Área Metropolitana.

Como principales obligaciones que tienen a su cargo de conformidad con lo previsto en los convenios de cofinanciación, vale la pena destacar las siguientes:

- Ser responsables de todas las contrataciones que se realicen en desarrollo del proyecto, de acuerdo con los procedimientos establecidos para tal fin.
- 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 recursos
- Adelantar las acciones institucionales para garantizar la coordinación del SITM con el Sistema de Transporte Público del Municipio y área de influencia.

Por su parte, corresponde a las entidades territoriales o administrativas correspondientes, como autoridad de transporte competente, ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia de los Sistemas, en virtud de ello, tienen a su cargo, otorgar la habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo o estratégico, adelantar las acciones correspondientes para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte urbano, así como, los procesos para la reorganización de las rutas remanentes de transporte público colectivo. De igual manera, es competente para implementar las medidas de gestión de tráfico que sean necesarias para el sistema, y aquellas que se requieran para reducir la accidentalidad vial y la seguridad del sistema, además de ello, debe buscar el apoyo financiero para la financiación de su participación en el proyecto, incluyendo aquellos elementos no cofinanciables por la Nación, entre otros.

Lo anterior no es otra cosa, que el desarrollo del modelo de descentralización planteado en la Constitución Nacional, a través del cual las regiones adoptan las decisiones relacionadas con diversos aspectos de carácter local, a la luz de lo establecido en la Carta Magna, donde se indica: "Artículo 286. Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas...", dichas entidades gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, todo dentro de los límites de la Constitución y la ley, por lo que tienen los siguientes derechos¹:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
4. Participar en las rentas nacionales.



¹ Artículo 287 Constitución Política de 1991.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Es por ello que el gobierno del transporte urbano, aun cuando sea cofinanciado por la Nación, como mecanismo para lograr el mejoramiento social de sus habitantes, y dentro del límite que establezca la ley y la Constitución Política, es un acto propio del Alcalde Municipal o en quien este delegue (como autoridad de transporte), conforme lo contempla el artículo 93 de la ley 136 de 1994.

8. ¿Qué razones de tipo técnico o jurídico sirvieron de fundamento para imposibilitar en el Decreto 3109 de 1997 la inversión de recursos públicos en la operación y administración de los sistemas SITM?

El artículo 16 del Decreto 3109 de 1997, compilado hoy en el Decreto 1079 de 2015, establece que: *"Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros"*.

Lo anterior, encontraba sustento legal en las disposiciones contenidas en el artículo 14 de la ley 86 de 1989, el cual contemplaba: *"Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos"*.

Ahora bien, esta cartera ministerial, en ejercicio de su función de formular y adoptar políticas, planes, programas y proyectos en materia de transporte, ha liderado acciones para la orientación de la política de transporte urbano, conjuntamente con el Departamento Nacional de Planeación y con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, identificando herramientas para propiciar el cambio del concepto de autosostenibilidad en los sistemas de transporte, con el financiamiento de algunos componentes que afectaban las tarifas de los Sistemas, tal como se indica a continuación:

Artículo 31°. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14° de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así: "Artículo 14°. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación 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 estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema."

Teniendo en cuenta lo anterior, se cambia el concepto de autosostenibilidad por sostenibilidad, y además se abre la posibilidad de cofinanciar entre otros, la implementación de los sistemas de recaudo, información y control de flota.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

9. En el anterior Debate de Control Político de la Comisión Sexta se habló de \$7.3 billones de cofinanciación con la Nación. ¿Cuáles son los indicadores que permiten concluir que la inversión alrededor de los SITM ha resultado socialmente rentable?

En relación con las inversiones en infraestructura de transporte urbano, el Gobierno de Colombia es un referente mundial en términos de implementación de soluciones innovadoras y prácticas para atacar los problemas de movilidad urbana.

Un hito importante en el escenario académico y político de la planificación del transporte en países en desarrollo es la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano de Colombia, que desde hace más de una década ha permitido dotar a 15 ciudades del país con infraestructura institucional, jurídica, financiera y de obra civil para consolidar sistemas integrales y amables de transporte que permitan mejorar la accesibilidad y la calidad de vida de las personas. En estas ciudades vive el 56% de la población urbana del país y el 38% de la población total, lo cual realza el enorme impacto social del proyecto y su cobertura potencial.

La inversión hecha entre el 2004 y el 2015 por la Nación en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y Sistemas Integrados de Transporte público, se ha materializado en la construcción y rehabilitación de más de 900 kms de vías, 150 km de ciclorutas, la recuperación de 2.3 millones de m2 de espacio público y zonas verdes, la siembra de más de 100.000 árboles, así como el mobiliario urbano y la infraestructura necesaria para operar el sistema. En total, hoy en día los 7 sistemas tipo BRT que están en operación en Colombia movilizan más de 4,9 millones de pasajeros al día.

Diversas evaluaciones de impacto de la PNTU han revelado que los tiempos de viaje en las principales troncales de las ciudades en donde se han implementado sistemas tipo BRT han mejorado entre 5 y 13 minutos (esto es, entre el 13 y 20% de ahorro).

Otro de los impactos socio-económicos positivos ha sido la generación de empleo, ya que durante la fase de construcción de los SITM y SETP, se han empleado 150 mil personas mientras que para la operación de los sistemas se han generado alrededor de 10.000 empleos directos e indirectos.

Finalmente, hay evidencia sobre la capacidad de los SITM colombianos para transformar la estructura urbana: el valor relativo del suelo residencial ha aumentado, pero hay resultados mixtos para el suelo comercial. En Pereira los incrementos alcanzan a ser de 25,8% en suelo de uso residencial y de 67,7% en el uso comercial, mientras que en Bucaramanga los resultados son casi nulos. En Cali y Pereira la valorización del suelo comercial fue sustancialmente mayor a la del residencial: 15% contra 18% en Cali y 26% contra 68% en Pereira. En Barranquilla únicamente hay un aumento significativo del precio del suelo de uso residencial: 0.33% por cada metro de distancia desde la estación o portal del SITM (Fedesarrollo, 2013)

El Gobierno Nacional a través del Departamento Nacional de Planeación realizó evaluaciones de gestión de resultados a varios de los SITM en operación, para medir los impactos de la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano, cuyos resultados se describen a continuación:

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Sistema / Criterio	Bogotá (2009)	Pereira (2011)	Cali (2011)	Barranquilla (2012)	Bucaramanga (2012)
Valor Presente Neto (Millones de pesos de 2010)	\$ 2.146.761	\$ 423.123	\$ 388.814	\$171.118	\$ 41.268
Tasa Interna de Retorno Social - TIR	24,2%	45,0%	14,9%	52%	13,8%
Relación Beneficio Costo	2,50	1,69	1,23	1,17	1,09

Para estimación TIR-VPN-BC se cuantificaron:

- Costos: diseño, construcción, operación, mantenimiento, flota, recaudo.
- Beneficios: ahorro en tiempos de viaje, ahorros en operación, ahorros por disminución de accidentalidad, reducción de emisiones Gases Efecto Invernadero.

En este sentido, se evidenciaron entre otros, los siguientes beneficios socio-económicos:

Beneficio	Ejemplo
Impactos socioeconómicos positivos debido a la reducción de los costos operativos y de tiempos de viaje	En Bucaramanga: ahorro por operación de flota de transporte público ascendió a más de 92mil millones de pesos de 2011
Reducción en los índices de accidentalidad.	En Pereira: ahorro por disminución de accidentalidad a causa de la implementación del SITM en más de 69mil millones de 2010
Generación de Proyectos de Renovación Urbana	En Cali: incremento del espacio público existente sobre las troncales en un 45% , a partir de la construcción del Sistema.
Generación de Empleo	Se estima que para los SITM se han generado cerca de 130.000 empleos directos e indirectos (construcción y operación) Para los SETP se estiman alrededor de 46.000 empleos directos e indirectos

**Generación de empleo se estima con base en los documentos CONPES, las evaluaciones e información de los Entes Gestores

Por otra parte, a continuación, se listan otros beneficios sociales asociados a la implementación y operación de los sistemas de transporte masivo del País:



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

ENTIDAD
ISO 9001:2008
NTC GP 1000:2009
CERTIFICADA

SG-2014006883 A
SG-2014006883 H

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

- Reducción de emisiones contaminantes debido a introducción de tecnologías más amigables con el medio ambiente (Euro III, Euro IV y Euro V), y un menor número de kilómetros totales recorridos.
- Desarrollo e integración del territorio: Los Sistemas han potenciado la dinámica de aumento de aprovechamiento y la intensidad de actividad económica alrededor de sus estaciones (Cali, Bogotá)
- Mejoramiento de la accesibilidad: Los sistemas han propiciado una mayor inclusión al mejorar las condiciones de accesibilidad a personas con limitaciones físicas y sensoriales, gracias a los desarrollos de la infraestructura y al amoblamiento urbano implementado en sus corredores principales.
- Fortalecimiento de la movilidad activa: Sumada a la infraestructura requerida para el Sistema en las ciudades se han construido ciclorutas, cicloestaciones, andenes, etc. que fomentan la movilidad activa.
- Actualización de Redes de Servicios Públicos: La construcción de la infraestructura para los Sistemas promovió la renovación de redes en los corredores principales de las ciudades.
- Mantenimiento e incluso aumento de la arborización a lo largo de los ejes troncales.

10. ¿De qué trata la nueva política pública de transporte público anunciada en dicho debate, en coordinación con el Banco Mundial, la CAF y el Ministerio de Transporte?

La nueva política de transporte urbano, considera un sistema de transporte, que contemple tanto a los agentes de movilidad privada como de transporte público, la infraestructura asociada, las vías y los sistemas intermodales de transporte, como base para un desarrollo económico sostenible.

En este sentido, y en el marco de los lineamientos de crecimiento verde y en el capítulo de Competitividad e Infraestructura Estratégica del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación se encuentran desarrollando un nuevo enfoque de política en dónde se aborde la sostenibilidad de sistemas de movilidad urbana desde una óptica más holística, que permita entender las interdependencias entre los esquemas de ordenamiento territorial, la infraestructura vial y los distintos medios, modalidades y esquemas de prestación de servicios de transporte, tanto de carga como de pasajeros.

Esto implica que el Gobierno Nacional debe re-orientar la mirada tradicional de provisión de infraestructura vial según las proyecciones de crecimiento del parque automotor, hacia una perspectiva en la que prime la minimización de la necesidad de viajar, la elección de modos de transporte más amigables y la integración efectiva de los sistemas de transporte de carga y pasajeros con la estructura social y económica urbana. Simultáneamente debe apoyar de forma decidida iniciativas locales de gestión de demanda de transporte privado (Cobros por congestión y contaminación, desmonte de subsidios de combustible, administración de parqueo en vía, etc) y de captura de valor del uso del suelo por mejoramientos urbanísticos para mejorar los sistemas de transporte público masivo y colectivo y transporte activo.

Lo anterior, permite atender no solo los compromisos de política nacional sino también los internacionales, tales como la Agenda Urbana Mundial, las recomendaciones del comité de política ambiental de la OCDE, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y el Acuerdo de París para el Cambio

Avenida Eldorado CAN Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 5953596

<http://www.mintransporte.gov.co> – E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co – quejasyreclamos@mintransporte.gov.co

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042

Código Postal 111321

Carvajal



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ. EQUIDAD. EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Climático. En Colombia, por ejemplo, el sector transporte es el de mayor consumo de energía pues demanda el 35% del total de los derivados del petróleo y, consecuentemente, emite el 17% de los gases efecto invernadero del país. Para cumplir con la contribución del sector al compromiso internacional de disminuir el 20% de las emisiones proyectadas en el 2030, el Ministerio de Transporte deberá implementar el Plan de Acción Sectorial (PAS) como instrumento para disminuir cerca de 9,7 millones de toneladas de CO₂eq entre 2016 y 2030. Para demostrar el cumplimiento de este compromiso y de los demás objetivos de política nacional e internacional es imprescindible el montaje de sistemas de información que permitan evaluar el desempeño de los sistemas de movilidad, su eficiencia logística, y los beneficios sociales, ambientales y económicos de las inversiones en infraestructura que hace tanto el gobierno nacional como los gobiernos locales.

Por otro lado, no podemos olvidar, que a través del documento Conpes 3819 del 21 de octubre de 2014, se estableció la *"Política Nacional para Consolidar el Sistema de Ciudades en Colombia"*, considerando el papel de las ciudades para el desarrollo económico, social y ambiental del país y sus regiones; y sus aportes para el desarrollo del campo.

El soporte legal de esta política está dado por la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial – Ley 1454 de 2011, la cual le fija a la Nación la competencia de definir los lineamientos del proceso de urbanización y el Sistema de Ciudades.

El Sistema de ciudades, como se indica en el documento Conpes antes mencionado, se define como: *"Conjunto organizado de ciudades que comparten relaciones funcionales de orden económico, social, cultural y ambiental, y que interactúan entre sí, para maximizar beneficios de la urbanización y minimizar los costos sociales"*. Este sistema atiende a las nuevas realidades del proceso de urbanización que se presentan en Colombia y que responden a factores tales como el crecimiento demográfico, localización de las principales actividades económicas, provisión de vivienda, entre otros.

La caracterización del sistema de ciudades que se presenta a través del mencionado documento, considera cuatro criterios, a saber:

1. Las relaciones funcionales entre municipios
2. El tamaño poblacional
3. La función político – administrativa de los municipios
4. La importancia estratégica de los municipios en las regiones.

Con base en lo anterior, se determinó que el Sistema de ciudades está compuesto de 56 ciudades, de las cuales 18 son funcionales² y 38 uninodales³. Entre las ciudades funcionales se encuentran: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Cúcuta, Pereira, Villavicencio, Armenia, Pasto, Manizales, Rionegro, Tunja, Tuluá, Girardot, Sogamoso, Duitama.

² Conjunto de ciudades y sus centros urbanos contiguos (incluidos sus territorios de influencia) entre los que existen relaciones funcionales en términos de actividades económicas, oferta y demanda de servicios. Usualmente las ciudades funcionales se encuentran concentradas en torno a una ciudad principal o núcleo. (Documento Conpes 3819 de 2014).

³ Centros urbanos cuya área funcional aún se mantiene dentro del límite político-administrativo que define su municipio. (Documento Conpes 3819 de 2014).



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

ENTIDAD
ISO 9001:2008
NTC GP 1000:2009
CERTIFICADA

SG-2014006883 A
SG-2014006883 H

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Por su parte, las ciudades uninodales son capitales de departamento como: Ibagué, Santa Marta, Valledupar, Montería, Neiva, Popayán, Sincelejo, Riohacha, Florencia, Yopal y Quibdó, y otras tales como: Buenaventura, Palmira, Barrancabermeja, Apartadó y Cartago, entre otras.

La política establecida en dicho CONPES busca consolidar el Sistema de Ciudades en Colombia e identifica que es necesario trabajar sobre seis ejes de política, como son: visión sostenible y crecimiento verde, conectividad física y digital, productividad, calidad de vida y equidad, financiación adecuada y eficiente, coordinación y gobernanza, lo anterior, teniendo en cuenta que se requiere generar políticas que conlleven a la articulación, complementariedad y coordinación entre las ciudades, y que permitan aprovechar los beneficios de la urbanización, la competitividad y la sostenibilidad, evitando así la generación de situaciones de inequidad a nivel regional y nacional.

Dentro del eje de conectividad física, se identifica la necesidad de mejorar el acceso a las grandes ciudades, mejorar la conectividad entre los municipios de las aglomeraciones urbanas a través de la reglamentación y estructuración de Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR), aspectos en los cuales el Ministerio de Transporte se encuentra actualmente trabajando.

11. ¿De qué se trata el rediseño operacional que se está pensando para los SITM?

La Nación en aras de buscar mecanismos que permitan establecer políticas, metas y/o acciones que mitiguen las condiciones actuales de los sistemas y mejoren el panorama de la sostenibilidad, plantea un acompañamiento técnico a los Entes Gestores y Entes Territoriales para establecer una Etapa de Reestructuración en sus componentes técnicos, legales y financieros con el fin de revisar, evaluar y validar ejes como son los modelos financieros, esquemas de remuneración, modelos de Operación (Planeación, Programación, Gestión y Control), tal como lo establece el siguiente esquema:

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

Acciones de la Nación para la sostenibilidad

REESTRUCTURACIÓN DE LOS SISTEMAS

Ingresos

Costos

$$P \left(\frac{q}{pax} \right) \cdot q \left(\frac{Pax}{din} \right) + FAF = (Veh + Km + Pasj) + (EqVeh + EqEstc + OR) + Es$$

ASISTENCIA TÉCNICA DE LA NACIÓN

ENTE TERRITORIAL

- Revisar Modelo Financiero.
- Revisar Esquema de Remuneración.
- Revisar Modelo Operacional.
- Asesorar en la Elaboración de los OTROSÍ y estudios

 MINTRANSPORTE

 MINHACIENDA



 DNP

 TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

12. La Viceministra de Hacienda señaló una pérdida del 30% de los recursos para los SITM, aproximadamente \$700.000 millones por año para todos los sistemas. ¿Cómo se explica esta situación?

Frente a este interrogante es necesario indicar en primera medida que son los entes territoriales y entes gestores, las entidades encargadas de estructurar y adelantar los procesos contractuales requeridos para la provisión de infraestructura de los Sistemas, y en consecuencia la ejecución de los recursos disponibles conforme al convenio de cofinanciación suscritos con la Nación.

Ahora bien, el fenómeno de pérdida de recursos en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, se debe en mayor medida a que las autoridades locales enfrentaron diversos problemas para el cumplimiento de sus proyecciones de inversión, tal como se indicó dentro de las consideraciones contenidas en el documento Conpes 3833 de 2015, así:

"Entre los años 2013 y 2014, algunos de los sistemas de transporte público cofinanciados por la nación no lograron ejecutar las apropiaciones presupuestales previstas dentro de sus respectivos documentos CONPES de declaratoria de importancia estratégica o de seguimiento. En su mayoría, los sistemas enfrentaron problemas tales como:

- *Dificultad de los entes territoriales para conseguir recursos para la construcción de redes de servicios públicos.*
- *Interferencias de redes que impiden la normal ejecución de las obras viales a cargo del ente gestor.*
- *Diseños conceptuales que no contemplaban la ingeniería de detalle requerida para la*

Vi-

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

contratación de las obras.

- *Dificultades en la adquisición de predios, dados cambios normativos, procedimientos y casos puntuales de negociación y expropiación"*

Ante la anterior situación, la Nación en virtud del documento Conpes mencionado, dispuso la reprogramación de los aportes de la Nación para cada una de las ciudades con SITM y SETP y recomponer los rubros elegibles de los proyectos, con el fin de alcanzar las metas definidas en los diferentes CONPES y dar cumplimiento a lo establecido en los convenios de cofinanciación.

Sin embargo, no debe olvidarse que la autonomía para la contratación de los recursos, implica la asunción total de la responsabilidad por cumplimiento de cronogramas y el alcance de metas que garanticen valores aceptables de indicadores de avance en obras, y acordes con las estimaciones iniciales con las que el proyecto se viabilizó, es por ello, que la búsqueda de eficiencias presupuestales y constructivas, en la totalidad de los documentos CONPES se exigió la coordinación del Ente Gestor con las empresas encargadas de la construcción, operación y mantenimiento de las redes de servicios públicos de manera previa a la construcción de la calzada, con el ánimo de no incurrir en reconstrucciones. Adicionalmente, se definió que, en caso de necesitarse recursos para la adecuación de redes, el Ente Territorial sería el encargado de aportarlos, toda vez que esta labor es su responsabilidad.

13. Al año, cuantos kilómetros de vía se han construido para el funcionamiento de todos y cada uno de los sistemas en el país. Detallar el histórico desde que se iniciaron las obras. ¿En manos de quién se encuentra la responsabilidad de supervisar la calidad de las obras?

Para los Sistemas de Transporte Masivo la construcción de los mismos se inició en el año 2000 con Transmilenio, y progresivamente se ha incrementado el número de kilómetros asociados a la operación del sistema tanto en vías troncales, pretroncales y alimentadoras. A continuación, se relacionan los kilómetros acumulados intervenidos en cada una de las ciudades.

AÑO	B/quilla	Bogotá	Soacha	B/manga	Carta- gena	Pereira	Cali	Mede- llín	TOTAL ACUMULADO
2000		15,00							15,00
2001		42,00							42,00
2002		42,00							42,00
2003		42,00							42,00
2004		55,00					1,43		56,43
2005		69,00				4,42	8,01		81,43
2006	1,56	84,43		2,61	0,79	14,84	16,50	1,27	122,00
2007	6,48	84,43		10,55	1,32	14,95	125,81	6,02	249,56
2008	10,82	84,43		14,89	3,74	14,95	175,17	9,70	313,70
2009	19,53	88,75	0,63	15,85	5,85	18,88	176,41	10,12	336,02
2010	48,52	96,47	1,72	16,80	8,26	19,15	180,36	12,31	383,59
2011	56,00	100,50	2,50	17,80	21,37	19,30	183,41	15,10	415,98
2012	63,61	108,40	3,57	18,16	35,17	19,46	183,41	18,40	450,18

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

2013	74,10	109,00	3,60	18,20	35,40	19,54	198,35	18,40	476,59
2014	76,01	123,30	3,60	54,57	36,10	19,57	429,56	18,70	761,41
2015	77,19	123,30	3,60	106,19	57,30	20,15	430,41	18,70	836,84

*Los valores incluidos por ciudad incluyen km intervenidos para troncal, pretroncal y rutas alimentadoras.

Para el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, Las primeras obras finalizaron en 2012 y ha venido aumentando el número de kilómetros intervenidos para la futura operación del sistema.

AÑO	Armenia	Montería	Pasto	Valledupar	Sincelejo	Popayán	Santa Marta	Total Acumulado
2012		6,40	2,07	3,50				11,97
2013	5,60	16,80	11,35	8,40	2,10			44,25
2014	14,70	25,20	19,70	12,20	4,90	3,70		80,40
2015	24,00	26,20	22,70	12,50	22,40	24,80	4,90	137,50

Toda la infraestructura construida para los sistemas es ejecutada por el Entes Gestores de cada uno de los sistemas, quienes dentro de sus obligaciones asociadas al Convenio de Cofinanciación deberán supervisar la calidad de cada uno de estas obras, tanto en el periodo de construcción como en el de operación.

14. Una de las recomendaciones del documento Conpes 3368 es incluir en los convenios de cofinanciación o sus modificaciones, el cumplimiento de metas de reducción de oferta de transporte público convencional. ¿Qué acciones ha adelantado el Ministerio para cumplir esta meta y si esta tiene relación directa con los aportes que la Nación gira para la ejecución de los proyectos?

Como primera medida, cabe mencionar que los Entes Gestores, son los encargados de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación de los sistemas en cada Municipio o Área Metropolitana, según se consigna en los convenios de cofinanciación, tienen la obligación de adelantar las contrataciones necesarias para el desarrollo del proyecto, y adelantar las acciones institucionales para garantizar la coordinación del SITM con el Sistema de Transporte Público del Municipio y área de influencia, entre otras.

Por su parte, las entidades territoriales o administrativas son la autoridad de transporte competente, ejercen las funciones de planificación, organización, control y vigilancia de los Sistemas, lo que involucra adelantar las acciones para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte urbano, así como, los procesos para la reorganización de las rutas remanentes de transporte público colectivo.

Sin embargo, y entendiendo que la Nación hace parte importante en la estructuración de los SITM (cofinanciación), durante los años 2013 al 2015, se establece que el desembolso de los recursos que se encuentran a cargo de la Nación para la cofinanciación de los componentes, estarán sujetos al cumplimiento de las metas establecidas en el plan de acción, el cual será objeto de seguimiento permanente por parte del Ministerio de Transporte. Estas acciones plantean mejoras y acciones en componentes como se describen a continuación y se encuentran en los siguientes Conpes:

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

• **Conpes 3767 septiembre de 2013: Sistema Integrado de Servicio Público Urbano De Transporte Masivo De Pasajeros Para Santiago De Cali – Seguimiento:**

El desembolso de los recursos que se encuentran a cargo de la Nación para la construcción de cualquiera de los componentes adicionado en el presente documento CONPES, estarán sujetos al mejoramiento de la demanda mediante la ejecución de una serie de acciones, entre ellas las tendientes a la reducción de la oferta del TPC en la Ciudad y la implementación transitoria de los buses Naranja como alimentadores del SITM. Esta reducción de oferta estará a cargo de Metro Cali S.A. como ente gestor del proyecto, de los operadores y la Administración Municipal a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

En el marco del plan de acción para el mejoramiento del SITM-MIO se han considerado como acciones principales las que se describen a continuación. Las metas específicas asociadas a las acciones, se establecerán en el Plan de Acción.

- a. Liquidación de los Contratos de Concesión de los Patios y Talleres.
- b. Capacidad transportadora.
- c. Aumento de velocidad de operación:
- d. Acciones para aumentar la demanda del SITM.
 - ✓ Reducción de la oferta (paralelismo e ilegalidad).
 - ✓ Ampliación de la Cobertura
 - ✓ Mejoramiento del servicio y disminución de transbordos
 - ✓ Mejoramiento del IPK,
 - ✓ Cancelación de empresas del TPC.

• **Conpes 3788 diciembre de 2013: Sistema Integrado de Servicio Público Urbano De Transporte Masivo De Pasajeros Para Barranquilla y su Área Metropolitana – Seguimiento:**

El desembolso de los recursos que se encuentran a cargo de la Nación para la cofinanciación de los componentes adicionados en el presente documento CONPES, estarán sujetos al cumplimiento de las metas establecidas en el plan de acción del Sistema Transmetro, el cual será objeto de seguimiento permanente por parte del Ministerio de Transporte y que debe considerar como mínimo los siguientes aspectos:

- ✓ Reducción de la oferta (paralelismo e ilegalidad).
- ✓ Ampliación de la Cobertura.
- ✓ Mejoramiento de la calidad del servicio.
- ✓ Reestructuración de rutas del Transporte público colectivo.
- ✓ Poner en operación los patios y talleres definitivos.
- ✓ Reparación, cumplimiento de las rutinas de mantenimiento e incorporación de la totalidad de la flota contratada.
- ✓ El control continuo del transporte informal sobre las zonas de influencia del SITM.
- ✓ El incremento de la red de venta y recarga de tarjetas para el SITM.
- ✓ El mejoramiento del esquema del control de evasión y seguridad de las estaciones.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

- ✓ *La puesta en funcionamiento del fondo de racionalización de la oferta y de reposición del transporte público colectivo, de tal manera que permita buscar alternativas de financiación del costo de la desintegración física de vehículos que actualmente se está aplicando a la estructura tarifaria del SITM de Barranquilla. En este sentido el Distrito de Barranquilla, debe asumir el compromiso de implementar los mecanismos que permitan aportar la totalidad de los recursos necesarios para cubrir el capital e intereses del crédito contratado por el Sistema Transmetro para financiar el programa de "Desintegración" de buses del transporte público colectivo con ocasión a la entrada en operación de la flota del Sistema Transmetro en su Fase I.*
 - ✓ *Las actividades relacionadas con los procesos contractuales para estudios y construcción de las obras asociadas al Sistema.*
 - ✓ *Acciones requeridas para la sustitución de fuente y la modificación de la forma de pago de patios y portales contempladas en el presente documento.*
- Conpes 3823 diciembre de 2014: Sistema Integrado de Servicio Público Urbano De Transporte Masivo De Pasajeros Para Cartagena – Seguimiento:

El desembolso de los recursos que se encuentran a cargo de la Nación para la cofinanciación de los componentes adicionados en el presente documento CONPES estará sujeto al cumplimiento de las metas establecidas en el plan de acción del SITM Transcaribe. A su vez, el plan de acción será objeto de aprobación a más tardar el 30 de marzo de 2015 por parte de la junta directiva de Transcaribe S.A. y de seguimiento permanente por parte del Ministerio de Transporte. Además, este debe considerar como mínimo los aspectos que se listan a continuación, incluir cronograma con fechas previstas e indicadores de cumplimiento:

- ✓ *Adjudicación de las concesiones de operación del SITM*
- ✓ *Ajuste en la forma de pago del patio portal El Gallo contemplada en el presente documento.*
- ✓ *Terminación de infraestructura del portal y patio El Gallo.*
- ✓ *Culminación de las obras pendientes del corredor troncal y corredores pretroncales.*
- ✓ *Obras relacionadas con paraderos, señalización y señalética.*
- ✓ *Montaje de los puntos de ventas externos requeridos.*
- ✓ *Montaje y prueba de equipos de recaudo.*
- ✓ *Inicio de operaciones.*
- ✓ *Reestructuración de rutas del transporte público colectivo.*
- ✓ *Reducción de la oferta (paralelismo e ilegalidad).*
- ✓ *Elaboración de diseños, gestión predial, estructuración y demás acciones requeridas para la construcción de las áreas de estacionamiento complementarias.*

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20161080397371



05-09-2016

- Conpes 3833 junio de 2015: Seguimiento a los Sistemas de Transporte Público (SITM-SETP). ajuste del perfil de aportes y recomposición de componentes

Los Entes Gestores coordinarán la implementación de un plan de acción, formulado conjuntamente con el Ministerio de Transporte, que incluya las gestiones y metas específicas que son responsabilidad de los entes territoriales. Los desembolsos de la nación a los proyectos estarán condicionados al cumplimiento de las metas establecidas en el mencionado plan de acción, el cual deberá ser presentado de manera periódica a la Junta Directiva del ente gestor.

Cordialmente,


JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
Ministro de Transporte

Anexo: 1 cd

Elaboró: Ayda Lucy Ospina Directora de Tránsito y Transporte

Revisó: Amparo Lotero; Asesora Ministro de Transporte;  Carolina Ochoa Robledo Asesora Ministro de Transporte


Fecha de elaboración: 05092016

Número de radicado que responde: 20161080397371

Tipo de respuesta Total (x) Parcial ()

