



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080435521



06-08-2020

Bogotá D.C., 06-08-2020

Doctora

OLGA LUCIA GRAJALES GRAJALES

Secretaria

COMISIÓN SEGUNDA CÁMARA DE REPRESENTANTES Congreso de la Republica

Cra. 7 No 8-68

Bogotá D.C.

Asunto: respuesta cuestionario Proposición No. 002

Respetada Secretaria Grajales y Honorables Representantes:

Por medio del presente nos permitimos dar respuesta al cuestionario enviado a este despacho referente a la Proposición No. 002 mediante la cual requieren información sobre el Proyecto de Ley 231 Cámara "Por medio del cual se establece un Régimen Especial para los Corregimientos, Municipios, Departamentos y Regiones de Frontera de Colombia, en desarrollo de lo dispuesto en los artículos 9, 289 y 337 de la constitución" procedemos a dar respuesta en los siguientes términos:

1. Desde el punto de vista del Ministerio, ¿Qué soluciones presenta el proyecto de ley con relación al desarrollo y ejecución de la Malla Vial en los territorios fronterizos?

De manera directa el Proyecto de Ley no establece soluciones en relación con el desarrollo y ejecución de la malla vial en los territorios fronterizos. No obstante, de manera implícita, se establecen mecanismos que podrían ser desarrollados para beneficio de la malla vial de estos territorios, así: a) Creación de Planes Estratégicos de Desarrollo e Integración Fronteriza. b) Creación de los Proyectos de Desarrollo e Integración Fronteriza.

2. ¿Qué incluye el actual proyecto de ley que antes no estaba contemplado en ningún contenido legislativo en materia de transporte e infraestructura de la Malla Vial?

En materia de Infraestructura, el Proyecto de Ley no incorpora elementos nuevos o novedosos directamente relacionados con la infraestructura de la malla vial de las zonas de frontera, aun cuando, como se mencionó en la respuesta anterior, si adopta mecanismos en los cuales eventualmente podrían incluirse elementos asociados al desarrollo de esta infraestructura.

No obstante hay que recordar que de alguna forma la ley 191 de 1995 ya contemplaba posibilidades de la acción conjunta Cancillería y el Ministerio de Transporte, la construcción de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, la creación de la estampilla pro desarrollo fronterizo cuyos recursos podían ser destinados al sector transporte, entre otros.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080435521



06-08-2020

3. ¿Cuáles son las principales atribuciones y responsabilidades que al Ministerio le corresponden con el presente Proyecto de Ley?

La principal atribución y responsabilidad que el Proyecto de Ley le asigna al Ministerio de Transporte y sus Entidades adscritas y/o vinculadas, es construir la infraestructura de los pasos de frontera, bien sean estos terrestres o fluviales.

Ahora bien, dado que la naturaleza de la infraestructura de los pasos de frontera, esto es, los centros de atención fronteriza nacionales y binacionales, se separan en cierto grado de lo establecido en el numeral 4 de la Ley 1682 de 2013, y las competencias a cargo de esta cartera ministerial y sus entidades adscritas, considerando además las condiciones fiscales del sector transporte, el Gobierno nacional se encuentra evaluando otras alternativas para concretar la construcción de esta infraestructura, que respondan de manera más efectiva a sus necesidades y la dinámica propia de la actividad que en ella se desarrolla.

4. ¿Cuáles son los principales rezagos, atrasos y necesidades que presenta el Ministerio con relación a los territorios fronterizos?

En relación con el servicio Público de Transporte, la principal necesidad que el Ministerio de Transporte presenta en relación con los territorios fronterizos, se centra en poder realmente contar con el compromiso y participación activa de las autoridades de los territorios fronterizos, para establecer, en coordinación con el Ministerio de Transporte, procesos de formalización del servicio público de transporte en esas jurisdicciones con el fin de establecer transiciones reglamentarias que permitan facilitar esa formalización y finalmente poder garantizar a sus pobladores el acceso a un servicio público de transporte en condiciones de calidad, comodidad y seguridad.

En este sentido, es importante recordar que actualmente contamos el Artículo 300 de la Ley 1955 de 2019, “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, modificó el artículo 182 de la Ley 1753 de 2015,¹ mediante el cual se concede facultad al Ministerio de Transporte para crear Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito, las que podrán constituirse por los municipios o grupos de municipios donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en los que dada su vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, étnicas u otras propias del territorio, existen condiciones que impiden la normal prestación de los servicios de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, bajo las condiciones de la normatividad vigente y aplicable.

Este artículo, al igual que al que modifica, artículo 182 de la Ley 1753 de 2015, concede facultad para que el Ministerio de Transporte y los gobiernos locales, en forma coordinada, puedan expedir reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio de transporte público o servicios de tránsito. Las reglamentaciones que

¹ Ley 1955 de 2015, “Artículo 300. Zonas diferenciales para el transporte. Modifíquese el artículo 182 de la Ley 1753 de 2015,



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080435521



06-08-2020

se expidan serán aplicables de manera exclusiva dentro del territorio de la zona diferencial que se cree, lo que se traduce en viabilizar la expedición de reglamentaciones especiales atendiendo un enfoque territorial de acuerdo con las particularidades de cada zona que se cree, de tal forma que reconozcan y diferencien las particularidades, necesidades y dificultades que impiden la normal prestación de los servicios de transporte público, por ejemplo para el transporte escolar, en cada una de ellas.

No obstante, esta posibilidad existente desde la Ley 1753 de 2015 en el artículo 182, para las entonces llamadas ZET, Zonas Estratégicas de Transporte, de manera expresa para los municipios de frontera, con excepción del Departamento de la Guajira para el cual se expidió como ZET la resolución de reglamento especial para la prestación del servicio público de transporte escolar étnico diferencial. No se establecieron ZET en otras zonas de frontera, no obstante el acompañamiento, capacitaciones y orientaciones realizadas por el Ministerio de Transporte en las regiones fronterizas, por ejemplo en Leticia o en Inírida, las autoridades territoriales no abocaron el proceso de estudio y presentación de propuestas que viabilizaran la creación del ZET en sus territorios.

Finalmente para su conocimiento, es importante informar que actualmente se encuentra en trámite final ante la Presidencia de la Republica, el proyecto de decreto reglamentario del Artículo 300 de la ley 1955 de 2019, en el que se establecen las condiciones, competencias y procedimiento para la creación de las Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito, de tal forma que se facilite el trabajo coordinado con las autoridades territoriales que consideren necesario solicitar que sus territorios sean considerados para ser creados como Zonas Diferenciales, además determina unos parámetros mínimos para la expedición de los reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio de transporte público o servicios de tránsito.

El procedimiento que se establece en el proyecto de decreto se encamina a garantizar que los reglamentos especiales y transitorios que se expidan, reconozcan las particularidades y diferencias regionales y procuren la solución a la problemática planteada desde la necesidad de cada una de ellas, teniendo en cuenta que en el territorio nacional existen municipios en los que en parte de su jurisdicción, urbana, suburbana o rural, subsisten características de dispersión poblacional y/o geográficas y/o económicas y/o sociales y/o étnicas y/u otras propias del territorio, que impiden la normal prestación de los servicios de transporte público en condiciones de accesibilidad y seguridad y/o de los servicios de tránsito, pero que una región no necesariamente tiene las mismas características y dificultades que otra.

En lo que respecta a asuntos específicos para la creación de Zona Diferencial del Transporte para la prestación del servicio de transporte escolar, el decreto determina requisitos especiales para que las autoridades territoriales presenten la solicitud de tratamiento de su territorio como Zona Diferencial, relacionados con asuntos que afecten el acceso y/o permanencia efectiva de los niños en el sistema educativo, que serán evaluados por el Ministerio de Educación y para así solicitar al Ministerio de Transporte la creación de la zona diferencial para transporte escolar el reglamento especial y transitorio.

El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación brindaran acompañamiento técnico y capacitación a los autoridades territoriales para facilitar los estudios y

3



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080435521



06-08-2020

análisis necesarios para la construcción por parte de estas autoridades de la justificación para la creación de la Zona Diferencial para el Transporte y/o el Tránsito y la presentación de la propuesta de reglamentación especial y transitoria, y de las líneas de acción que permitan garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de transporte y tránsito. Se dará prioridad a las zonas rurales o de frontera, con el fin de que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Seguimos en la tarea de establecer herramientas para facilitar y mejorar la prestación de los servicios de transporte y tránsito en el país.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que este despacho queda atento a cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

Aprobó: Olga Lucia Ramirez – Viceministra de Infraestructura.
Carmen Ligia Valderrama – Viceministra de Transporte.

Revisó María del Rosario Oviedo – Asesora Viceministra de Transporte.
María del Pilar Uribe Pontón – Coordinadora del Grupo de Regulación.

Pablo Mejia Gonzalez - Asesor Viceministra de Infraestructura.
Diego Velásquez Álvarez – Asesor Ministra de Transporte.

María Angelica Cruz Cuevas – Asesora Ministra de Transporte.

Proyectó: Daniela Maya C- Oficina Enlace Congreso.