

N=035



Partido de  
la Unidad.

Bogotá D.C., agosto 25 de 2020

Doctor

**GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ**

Presidente Cámara de Representantes

Ciudad



**Asunto:** Debate de control político para abordar la crisis financiera que atraviesan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en el país, cuyas circunstancias económicas en la actualidad son realmente apremiantes.

Respetado doctor Germán Blanco,

Los miembros de la Bancada del Partido de la U de la Cámara de Representantes, abajo firmantes, por medio de la presente y de acuerdo a la ley 5 de 1992, nos permitimos solicitar se cite con la mayor brevedad posible a debate de control político en la plenaria, en la fecha y hora que la Mesa Directiva designe, con transmisión en directo, a la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco; al Ministro de Hacienda y Crédito Público, Alberto Carrasquilla; al Ministro de Salud, Fernando Ruíz y al Director Nacional de Planeación, Luis Alberto Rodríguez, con el fin de abordar la crisis financiera que atraviesan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en el país, cuyas circunstancias económicas en la actualidad son realmente apremiantes.

Para lo cual se anexa el siguiente cuestionario:

#### Cuestionario para la ministra de Transporte:

1. Las dos medidas adoptadas por el Gobierno Nacional como salvavidas a la agudizada crisis de sostenibilidad financiera, que por cuenta de la pandemia del COVID19 atraviesan los SITM, consagradas en el Decreto Presidencial No.575/20, han sido, por un lado, otorgar líneas de crédito asumidas por las ciudades y, por otro, liberar recursos de infraestructura para operación. ¿Indique de manera

Aprobado  
sh

sh

detallada la evaluación a las medidas adoptadas y cuáles han sido los resultados en términos de garantizar la viabilidad económica y financiera de cada sistema que permitan ofrecer la prestación del servicio aún superada la pandemia?

2. Teniendo en cuenta que a través de la Resolución No. 1054 de junio 27 de 2020 expedida por el Ministro de Salud, se expidió el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus COVID19 en los sectores aeroportuario y aeronáutico aplicable al territorio nacional, en el que siendo transporte masivo de pasajeros no se limitó la capacidad al interior del avión ni de los vehículos de transporte conexos al servicio aéreo al 35% , en particular las referidas a la operación durante el vuelo aplicable a los pasajeros ¿Sírvese informar si dichas consideraciones técnicas y de salubridad por analogía pueden ser aplicadas a los Sistemas de transporte público en general y, en particular para los Sistemas Masivos del país?

3. Explique de manera detallada cuáles y qué tipo de recomendaciones ha efectuado su cartera, en especial el Centro de Logística y Transporte al Ministerio de Salud, que permita superar el mínimo de 35% de ocupación permitido al interior de vehículos de transporte público?

4. ¿Tienen estudios que demuestran científicamente que los sistemas de transporte masivo son un vector importante de contagio para la Covid 19, cuando se han adoptado protocolos de bioseguridad y sanitización tendientes al autocuidado como: el uso obligatorio de tapabocas, el control de ingreso a las estaciones, la toma de temperatura, lavado de manos con instalación de lavamanos, lavado y desinfección de vehículos interna y externa e infraestructura diaria?

5. ¿Es posible reglamentar desde el ministerio la implementación de una tarifa transitoria por el COVID-19 que contemple lo siguiente:

- a. Adopción de medidas de gestión de los sistemas de transporte, tales como gestión de la demanda y/o gestión de la oferta.
- b. Análisis de los beneficios a grupos de la sociedad.
- c. Costos operativos relacionando calidad entregada y condiciones de bioseguridad, en el marco de los contratos de concesión suscritos, que permita continuar con la operación?

En caso de generarse una diferencia importante de la Tarifa al Usuario, ¿estaría el Gobierno Nacional en condiciones de asumir dicha diferencia, vía fomento al transporte público para garantizar la prestación del servicio?

25

6. El Decreto 575 de 2020, en sus consideraciones, precisó que: "...mientras se mantenga la emergencia sanitaria, se tendrá un periodo en el cual se requiere mantener el confinamiento para algunos sectores de nuestra sociedad...", seguidamente se indicó: "se exige restringir la oferta de servicios en un nivel de ocupación no superior al 35% de cada vehículo de servicio de transporte masivo... Pregunta: ¿Por qué razón no han permitido un nivel de ocupación en cada vehículo de transporte masivo, superior al 35%, que permita atender una demanda de pasajeros mayor consecuente con el número de sectores abiertos a nivel nacional, conforme lo dispuesto por el Decreto 1046 de 2020?

7. Para el Gobierno Nacional, y en especial para el Ministerio de Transporte, es un hecho cierto que los Sistemas de Transporte Masivo redujeron sus pasajeros de manera sustancial, aumentando su déficit operativo, incurriendo en sobre costos fijos asociados a las medidas de control impuestas que superan los ingresos. Si esto es así desde el mes de marzo de 2020, ¿Por qué hoy no hay una política pública clara por parte del Gobierno Nacional que resuelva de fondo el evidente problema financiero que pone en riesgo la sostenibilidad financiera y continuidad de todos los Sistemas Masivos del País?

8. Teniendo en cuenta que la ley 105 de 1993 y 336 de 1996 otorgó prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por encima de los demás medios y modos de transporte ¿Indique de manera detallada qué planes y/o acciones en el corto, mediano y largo plazo tiene planificada realizar para evitar que estos sistemas tengan que suspender la operación en distintas partes del país, favoreciendo así la informalidad e ilegalidad en el transporte público, retrocediendo en los avances que se han tenido sobre todo en el último decenio e inversiones públicas realizadas?

9. La operación de las empresas de transporte público tiene el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio, de manera que, si una empresa no puede continuar su operación, es el Estado quien deberá continuar abasteciendo este servicio ¿tiene claro a cuántas personas podrían afectar con estas medidas y la vulneración a Derechos Fundamentales que esto podría conllevar? ¿Está el Estado preparado para asumir los costos de la operación incluidos los de recaudo, control de flota e información al usuario de los sistemas de transporte masivo, sin que se vea afectada la garantía de la prestación del servicio en todo momento, en caso de que un sistema llegare a parar su operación?

10. El Decreto 575 de 2020 modificó de manera transitoria el artículo 98 y 100 de la ley 1955 de 2019, permitiendo hoy que el Gobierno Nacional pueda financiar la operación de los sistemas de transporte masivo, en consecuencia ¿Por qué razón

3h

no se ha utilizado esta vía para transferir recursos y cubrir los costos de operación de los sistemas que hoy se encuentran deficitarios, teniendo en cuenta que no todos los sistemas tienen convenios de cofinanciación vigentes?

11. ¿Qué planes de financiamiento tienen considerados para aquellos sistemas del país que no cuentan con recursos vía convenios de cofinanciación, ni los entes territoriales o gestores cuentan con capacidad de endeudamiento para asumir el déficit de la operación?

12. El Decreto 444 del 2020 creó el Fondo de Mitigación de Emergencia FOME para promover financiamiento a empresas privadas, públicas o mixtas que desarrollen actividades de interés nacional, sumado a que con estos recursos se pueda invertir en instrumentos de capital y/o deudo para empresas públicas que presten servicio de interés nacional, teniendo en cuenta lo anterior ¿Qué se necesita para que los sistemas de transporte masivo, que prestan servicio de interés nacional, puedan acceder a estos recursos, más cuando es notable la afectación por la emergencia de la Covid-19?

13. En documento elaborado por el Grupo Colaborativo Modelamiento Colombia Covid-19 Movilidad, que lo integra un grupo interdisciplinario de expertos de la Universidad de los Andes, Universidad de Antioquia y otras organizaciones, demuestra "que con cuidados especiales el transporte público no es un sitio de súper contagio" como son: la ventilación, el aseo frecuente de superficies, los tiempos de viaje, el uso de tapabocas, permitiendo el aumento en la ocupación en vehículos, ¿Qué está haciendo este Ministerio, con base a estos estudios para desmontar la restricción actual de ocupación y aumentarla? Sustente en detalle la respuesta.

14. ¿Qué medidas ha planteado el Ministerio de Transporte para iniciar una política pública de reactivación del Sistema de transporte masivo? ¿Cuál es la línea de acción propuesta en el corto, mediano y largo plazo que incluya una política con suficiencia integral de la movilidad urbana sustentable teniendo en cuenta que los SETP aún no han podido entrar en operación?

15. ¿Qué proyecto de ley piensa impulsar el gobierno nacional para aliviar económicamente el transporte masivo de pasajeros?

16. ¿Se ha pensado en destinar recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para apoyar el déficit operacional de los sistemas de transporte masivo? Sustente su respuesta.

17. ¿Dentro de su agenda regulatoria tiene incluida algún proyecto de ley para la creación del fondo nacional de garantías de la movilidad urbana sustentable?

18. Qué medidas se han pensado por parte del Ministerio encaminadas a ayudar o reglamentar de manera puntual a los Sistemas de Transporte Masivo, tales como:

a. Aplazamiento o exención en el cobro de tributos y aranceles

b. Acceder a la contribución por solidaridad de que trata la ley 143 de 1994 y el artículo 211 del Estatuto Tributario,

c. Exoneración o establecer un periodo de gracia para el gravamen a los movimientos financieros GMF 5

d. Suspensión temporal de pagos como tasa de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte. e. Suspensión de pago de parafiscales a cargo de los sistemas de transporte

¿En caso de considerar otras, cuáles serían? Sustente su respuesta.

Teniendo en cuenta el impacto negativo generado por la pandemia en el gremio del Transporte Intermunicipal; y que actualmente se encuentra en alto riesgo de liquidación muchas de las empresas prestadoras de este servicio. Sírvase responder:

19. ¿Cuáles son las medidas que desde el Ministerio de Transporte se tienen contempladas para coadyuvar a las empresas prestadoras del servicio público de transporte de pasajeros intermunicipal que se declararon en quiebra o entraron en proceso de liquidación? Aparte de las referidas en el Decreto 575 de 2020.

20. Se tiene contemplado algún tipo de subsidio para los usuarios del servicio público de transporte de pasajeros intermunicipal y/o las empresas prestadoras del servicio, teniendo en cuenta que los costos de traslado pueden aumentar hasta en un 50% debido a los efectos negativos generados por la pandemia.

21. ¿Qué tipo de medidas se tienen contempladas desde el Ministerio de Transporte para asistir a las administraciones municipales con la reactivación de los servicios de transporte intermunicipal y local?

22. ¿Qué tipo de controles y/o regulaciones se están adelantando desde el Ministerio de Transporte y la Superintendencia para combatir el transporte informal o las llamadas "rutas piratas" que operan desde y hacia los municipios y que según

publicaciones de la ciudadanía cobran excesivamente y no cumplen con las medidas de bioseguridad?

**Caso Valledupar:**

- 6302
23. En el artículo octavo del decreto 3422 de 2009 establece tres tipos de agentes del SETP, ¿En la actualidad qué entidad o entidades ejercen esa labor y cuáles han sido los avances en la implementación?
  24. ¿Cumple el SIVA S.A.S con el objetivo general establecido en el artículo segundo del decreto 3422 de 2009?
  25. ¿Cumple el SIVA S.A.S con cada uno de los objetivos específicos establecidos en el artículo tercero del decreto 3422 de 2009?
  26. ¿Indique los avances en la implementación y puesta en marcha del sistema estratégico de transporte público de Valledupar en cada uno de los aspectos operacionales, infraestructura, institucional y carriles exclusivos?
  27. ¿Indique el estimado final de los costos de infraestructura y financieros del proyecto de implementación del SETP?
  28. ¿Cómo va la ejecución del componente infraestructura de la inversión pública del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Municipio de Valledupar de acuerdo al CONPES 3656 de 2010?
  29. Indique las obras que la entidad ha ejecutado y han sido reconocidas por las entidades del orden nacional en la implementación del SETP.
  30. Indique el estimado del lucro cesante del atraso de la implementación del SETP.
  31. Indique el estimado del lucro cesante del atraso de las obras ejecutadas por el Sistema Estratégico de Transporte Público de Valledupar – SIVA S.A.S

32. De acuerdo a las dificultades y atrasos en la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Valledupar – SIVA S.A.S, y el marco de las responsabilidades del convenio de cofinanciación, ¿El Ministerio ha contemplado solicitar la terminación anticipada del convenio?
33. A la fecha, en la implementación del SETP ¿Cuáles han sido los impactos: técnico económico, físico espacial y socio ambiental?

**Caso Santa Marta:**

34. ¿Qué cambios desde el punto de vista técnico, operacional, jurídico y financiero se han realizado al CONPES 3548 de noviembre de 2008 para el SETP de Santa Marta?

NOTA: En caso de que los haya habido, se deben tener en cuenta al responder los siguientes ítems del cuestionario haciendo las modificaciones respectivas.

35. ¿Cuáles han sido los desembolsos efectivos de recursos financieros por parte de la Nación y el Distrito de Santa Marta para el SETP previstos en el CONPES 3548 de 2008?

-Mostrar para cada ítem de inversión el comparativo por cada vigencia (incluida el 2020) por entidad (en términos absolutos y relativos).

-Establecer a nivel global del periodo 2008 – 2020 el comparativo entre lo previsto y desembolsado por entidad (en términos absolutos y relativos).

-En caso de presentarse déficit en los aportes previstos explicar cuáles han sido las causas, qué medidas se han tomado, si es factible cubrirlo o existe riesgo de siniestro del proyecto.

-Informar si comparten la siguiente información de la siguiente imagen que divulgó en el documento de rendición de cuentas del año 2019 el entonces Alcalde Rafael Martínez:

## EJECUCIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

¡CUMPLIMOS LA META!

PUENTE CARRERA 19	\$ 4.591	CRA 19 ENTRE AV LIBERTADOR Y AV DEL RÍO:	\$16.729
PUENTE CARRERA 4TA	\$ 4.374	CALLE 30 ENTRE CRA 12, 12ª Y 13:	\$6.355
PUENTE CARRERA 5TA	\$5.032	INVERSIÓN CURINCA:	\$3.902
CALLE 29 ENTRE 4TA Y 5TA:	\$ 8.640	OBRA FALTANTE CALLE 22 Y AV. DEL FERROCARRIL	\$9.145
VÍA LIBANO:	\$ 3.572	PUENTE AV BAVARIA	\$7.765
PROLONGACIÓN VIATAMACÁ:	\$2.076	AV DEL RÍO ENTRE CRA. 5TA Y AV. DEL FERROCARRIL	\$5.275
CARRERA 5TA ENTRE CALLE 22 Y 29:	\$7.544	AV. FERROCARRIL ENTRE CARRERA 1ERA Y 3ERA	\$1.782
CALLE 30 ENTRE CARRERAS 4TA Y 5TA:	\$7.975	TERMINAL DE TRANSFERENCIA DE GAIRA	\$10.874
AV LIBERTADOR ENTRE AV FERROCARRIL Y CRA 19:	\$12.990		



INVERSIÓN 8 AÑOS: **\$118.621 MILLONES**

INVERSIÓN CUATRIENIO 2016-2019: **\$98.876 MILLONES**

Fuente: [https://www.santamarta.gov.co/sites/default/files/rendicion\\_de\\_cuent](https://www.santamarta.gov.co/sites/default/files/rendicion_de_cuent)

-Informar si la Nación ya aportó o tiene presupuestado aportar recursos por \$31.292 millones para el SETP de Santa Marta en la presente vigencia tal como se señala en el siguiente documento/imagen:

N=035

03

RESOLUCION NÚMERO **000203**

( 23 DIC 2019 )

**POR MEDIO DE LA CUAL SE LIQUIDA Y SE ADOPTA EL PRESUPUESTO INICIAL DE INGRESOS, GASTOS E INVERSIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA S.A.S CORRESPONDIENTE A LA VIGENCIA FISCAL 2020**

El Gerente del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta S.A.S., en ejercicio de las atribuciones legales y estatutarias y las facultades delegadas por la Junta Directiva y actuando como Ordenador del Gasto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del Decreto 115 de 1996, y

**ARTICULO SEGUNDO. APROBAR, el Presupuesto de Ingresos del SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA S.A.S para la vigencia fiscal del Primero (01) de Enero al Treinta y Uno (31) de Diciembre de 2020.**

<b>110001</b>	<b>TOTAL APORTES DE CAPITALIZACIÓN SETP SANTA MARTA</b>	<b>\$ 1.367.000.000</b>
<b>11000101-01</b>	<b>Aportes de capital 2020</b>	<b>\$ 1.367.000.000</b>
<b>ID</b>	<b>Concepto</b>	
<b>1101010101-06</b>	<b>Aportes de Cofinanciación Nación BID 2576</b>	<b>\$ 6.539.488.503</b>
<b>1101010102-07</b>	<b>Aportes de Cofinanciación Nación BID 2576</b>	<b>\$ 1.659.028.449</b>
<b>1101010103-08</b>	<b>Aportes de Cofinanciación Nación Otras Fuentes</b>	<b>\$ 31.292.704.876</b>
<b>1101010201-02</b>	<b>ICLD 2020</b>	<b>\$ 15.246.195.047</b>
<b>1101010202-03</b>	<b>SGP 2020</b>	<b>\$ 3.810.720.995</b>
<b>11030101-10</b>	<b>Redes Distrito</b>	<b>\$ 1.000.000.000</b>

N:035

ah

N° 033



CONGRESO  
DE LA REPÚBLICA  
DE COLOMBIA  
CAMARA DE REPRESENTANTES

**36.**Cuál es el estado de ejecución de las obras relacionadas en el CONPES 3548 sobre la infraestructura del sistema (en términos absolutos y relativos): (Ver cuadro).

OBRA PREVISTA	EJECUCIÓN (VALORES ABSOLUTOS)	EJECUCIÓN (VALORES RELATIVOS)	RETRASOS (SEGÚN CRONOGRAMA)
4 corredores estratégicos con 20,6 Kilómetros de longitud en pavimento de alta resistencia			
57,9 kilómetros de vía con preferencia para el bus donde transitarán las 9 rutas auxiliares, de los cuales se intervendrán 10 Kilómetros			
60 Kilómetros de vías donde transitarán las 13 rutas de precarga, de los cuales se intervendrán sólo 30 Kilómetros			
26 estaciones prepago			
42 paraderos cubiertos con bahía			
112 paraderos cubiertos.			
380 paraderos demarcados y con señal.			
3 terminales de transferencia de Mamatoco, El Rodadero y La Lucha.			
1 terminal de integración (con desarrollo de un proyecto inmobiliario con el sector privado)			
3 puentes peatonales que garantizarán el acceso peatonal al sistema			
Patios y talleres			

**37.** Teniendo en cuenta el análisis del ítem anterior:

-En caso de presentarse retrasos en la ejecución de las obras explicar en cada caso cuáles han sido las causas y qué medidas se han tomado para subsanarlo?

-Cuáles son las obras pendientes y en qué estado se encuentran?

-Informar si comparten la siguiente información que divulgó en el informe de gestión del año 2019 el SETP:

INDICADORES SETP- PDD							
INDICADOR	META	UND	AVANCE A LA FECHA	UND	PARTICIPACIÓN % (Indicador/ Total de indicadores)	AVANCE % POR INDICADOR	AVANCE CON RESPECTO A LA META
INFRAESTRUCTURA VIAL	12,4	KM	14,7275	KM	14,29%	11,44%	80,04%
ANDENES Y ALAMEDAS	37,2	ML	30,00	ML	14,29%	11,55%	80,80%
TERMINALES	2	UND	0,68	UND	14,29%	4,86%	34,00%
KILOMETROS DE CICLOVÍAS	2	KM	0,58	KM	14,29%	4,14%	29,00%
METROS LINEALES DE CICLOVIAS	750	ML	580	ML	14,29%	11,05%	77,33%
AUMENTAR VIAJES DIARIOS	19652	19653	19652	Viajes diarios	14,29%	14,29%	100,00%
MULTIMODALIDAD	37,2	KM	27,98225	KM	14,29%	7,78%	54,41%
	2	KM	0,58	KM			
	19	Veh (50 pax)	19	Veh (50 pax)			
	85	Veh (con tecnología)	0	Veh (con tecnología)			
	1	Terminal Gaira	0,68	Terminal Gaira			
TOTAL					100%	65,12%	65,10%

Fuente: <https://setpsantamarta.gov.co/files/Informe-de-Gestio>

- 38.Cuál es el estado de avance de la implementación en la carrera 5 como corredor exclusivo de transporte público colectivo de pasajeros (en términos absolutos y relativos). En caso de presentarse retrasos explicar cuáles han sido las causas y qué medidas se han tomado para subsanarlo.

11/25

39. Cuál es el estado de implementación de la flota prevista para el funcionamiento del sistema (en términos absolutos y relativos), a saber:

FLOTA PREVISTA	IMPLEMENTACIÓN (VALORES ABSOLUTOS)	IMPLEMENTACIÓN (VALORES RELATIVOS)	RETRASOS (SEGÚN CRONOGRAMA)
76 buses con capacidad de ochenta (80) pasajeros			
76 busetas con capacidad para cuarenta (40) pasajeros			
41 microbuses para corredores precarga			

40. Teniendo en cuenta el análisis del ítem anterior y en caso de presentarse retrasos en la implementación de la flota explicar en cada caso cuáles han sido las causas y qué medidas se han tomado para subsanarlo.



41. ¿Cuál es el estado del reordenamiento de la totalidad de las rutas, incluyendo la propuesta de niveles jerárquicos acordes con los niveles de demanda servidos? (en términos absolutos y relativos). En caso de presentarse retrasos explicar cuáles han sido las causas y qué medidas se han tomado para subsanarlo.




42. ¿Cuál es el estado de la implementación del sistema de recaudo con la instalación de validadores en todos los buses, en las zonas prepago, en las terminales y en puntos externos de recarga? Especificar si todos los dispositivos del sistema de recaudo y de control de flota están interconectados al centro de control de operaciones y de semaforización de la ciudad (en términos absolutos y relativos). En caso de presentarse retrasos explicar cuáles han sido las causas y qué medidas se han tomado para subsanarlo.

43. ¿Cuántos viajes de transporte público al día atiende el sistema? Cuál es la proporción de estos en relación con el número de viajes esperados por día? Cuáles de estos corresponden a viajes que se hacían en carro particular, medios informales o ilegales?

- 2-035
44. En relación con el nuevo esquema operacional que requiere el SETP explicar el estado de su implementación. Así mismo, en relación con la vinculación del sector privado, prestador del servicio, especificar cuántas empresas se han vinculado y qué proporción tiene en relación con el total de empresas prestadoras de servicio (en términos absolutos y relativos). Qué garantías se han dado para facilitar la participación de los pequeños propietarios. En caso de presentarse retrasos explicar cuáles han sido las causas y qué medidas se han tomado para subsanarlo.
  45. En caso de retraso en la implementación de los distintos componentes del sistema y teniendo en cuenta que los mismos deben ser asumidos por el Distrito explicar cómo impactarían las finanzas locales por los sobrecostos que se podrían ocasionar.
  46. En caso de retraso en la implementación de los distintos componentes del sistema cuál es el atraso en años que tiene el SETP teniendo en cuenta el plazo que originalmente estaba previsto. Explicar cómo impacta este retraso en la competitividad de la ciudad?
  47. Explicar si por la demora en la implementación del SETP la ciudad ha perdido la oportunidad de nuevas inversiones del nivel nacional para nuevas vías que requiere Santa Marta? Aportar los detalles.
  48. Explicar cómo ha impactado a la implementación del SETP la posible falta de planificación de las obras de infraestructura así como los retrasos en su ejecución como la fragmentación de trazados en diversos contratos de tramos para una misma vía (caso de la calle 30) y el cambio de diseños sin sustento técnico, lo que conlleva a reprocesos y mayores costos de materiales y construcción?
  49. Siendo el SETP de Santa Marta un sistema de transporte público cofinanciado por la Nación, ¿qué acciones ha tomado frente a hechos como la imputación que hizo la FGN contra la exgerente del SETP por presunto peculado por apropiación por el contrato No. LPN-001 del 5.02.2015 de la calle 22?
  50. Siendo el SETP de Santa Marta un sistema de transporte público cofinanciado por la Nación, ¿qué medidas se han requerido para garantizar la transparencia del SETP, entre otras: publicación de las actas de las reuniones de la Junta Directiva, conformación de una veeduría ciudadana que realice monitoreo a la continuación de las obras y su operación, entre otras?

51. ¿Por qué no se ha implementado ni se ha dado a conocer a la comunidad el estudio realizado en 2018 sobre la operación del Sistema a través de una Banca de Inversión? Cuáles son sus principales recomendaciones? (Anexar documento).
52. Teniendo en cuenta que el SETP de Santa Marta es un sistema de transporte público cofinanciado por la Nación, cómo va el cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, según las cuales:

Indicadores de resultado					
Sector	Indicador	Línea base	Meta del cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)
Transporte	Promedio de viajes en día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación	5.400.000	6.000.000		

Indicadores de producto						
Sector	Programa	Indicador	Línea base	Meta del cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)
Transporte	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Ciclorred construida en sistemas de transporte cofinanciados por la Nación	154 km	255 km		
Transporte	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Infraestructura vial intervenida de los sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación	1.019 km	1.197 km		

Fuente: DNP, sectores.

53. En caso de que el Distrito incumpla los compromisos asumidos con la implementación del SETP, ¿qué decisión tomaría la Nación?

### Cuestionario para el ministro de Hacienda:

- La Asociación Latinoamericana de Sistema Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable SIMUS, que agrupa a las máximas autoridades de

movilidad de las ciudades y sistemas integrados de transporte público presente en 13 países de la región, de la cual hacen parte los 7 SITM de Colombia, presentaron por escrito el pasado 14 de abril propuesta de medidas transitorias de salvamento financiero que incluían desde solicitud de transferencia directa por parte del Gobierno Nacional bajo la fórmula 70 (esfuerzo del Gobierno Nacional /30 esfuerzo del Gobierno Local); revisión, reorientación y eliminación de cargas impositivas así como creación de otras con indicación del mecanismo, a la fecha no ha habido respuesta por parte de su cartera. Sírvese dar respuesta a cada planteamiento que es de su competencia, anexa al presente cuestionario.

- 302
2. ¿Se podrían presentar proyectos de Ley para la creación de fuentes ciertas para la sostenibilidad del sistema, que nutra el Fondo Nacional de Garantía de la Movilidad Urbana Sustentable que la Red SIMUS viene proponiendo, tales como: ICA en Telecomunicaciones; Tasa por contaminación; tasa de contribución de plataformas de vehículos compartidos o cualquier modalidad bajo esquemas de economía colaborativa afecta al uso de infraestructura pública, Contribución por uso de infraestructura vial cargado al impuesto del vehículo automotor, sobretasa a la adquisición de vehículos privados y motos; Contribución al transporte público cargado a los servicios públicos Energía, acueducto y alcantarillado, que no solo ayuden a solventar la crisis actual, sino que a largo plazo garanticen la sostenibilidad, bajo los presupuestos del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1753 de 2015)?
  3. ¿Es posible descargar de manera definitiva, la sobretasa del ACPM para los sistemas masivos de transporte público?
  4. ¿Así como existen medidas para aplicar subsidios en servicios vitales como los servicios públicos domiciliarios en estratos menos favorecidos, existe la posibilidad de aplicar las mismas medidas trasladando dichos recursos a los entes gestores en el entendido que el gran número de usuarios del sistema está en dichos sectores y es allí donde se dispone de mayor número de rutas que cubren el servicio?
  5. Para el Gobierno Nacional y en especial para el Ministerio de Transporte es un hecho cierto que los Sistemas de Transporte Masivo redujeron sus pasajeros de manera sustancial aumentando su déficit operativo, incurriendo en sobre costos fijos asociados a las medidas de control impuestas que superan los ingresos, si esto es así desde el mes de marzo de 2020, ¿Por qué hoy no hay una política pública clara por parte del Gobierno Nacional que resuelva de fondo el evidente problema financiero que pone en riesgo la sostenibilidad financiera y

continuidad de todos los Sistemas Masivos del País?. ¿Sustente su respuesta con indicación de acciones o medidas financieras concretas consideradas por su cartera a ser implementadas en el corto, mediano y largo plazo?

- 530-2
6. La operación de las empresas de transporte público tiene el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio, de manera que, si una empresa no puede continuar su operación, es el Estado quien deberá continuar abasteciendo este servicio ¿tiene claro a cuántas personas podrían afectar con estas medidas y la vulneración a Derechos Fundamentales que esto podría conllevar? ¿Está el Estado preparado para asumir los costos de la operación incluidos los de recaudo, control de flota e información al usuario de los sistemas de transporte masivo, sin que se vea afectada la garantía de la prestación del servicio en todo momento, aún en caso de que un sistema llegare a parar su operación?
  7. El Decreto 575 de 2020 modificó de manera transitoria el artículo 98 y 100 de la ley 1955 de 2019, permitiendo hoy que el Gobierno Nacional pueda financiar la operación de los sistemas de transporte masivo, en consecuencia ¿Por qué razón no se ha utilizado esta vía para transferir recursos y cubrir los costos de operación de los sistemas que hoy se encuentran deficitarios, teniendo en cuenta que no todos los sistemas tienen convenios de cofinanciación vigentes?
  8. ¿Qué planes de financiamiento tienen considerados para aquellos sistemas del país que no cuentan con recursos vía convenios de 7 cofinanciación, ni los entes territoriales o gestores cuentan con capacidad de endeudamiento para asumir el déficit de la operación?
  9. En este momento los sistemas de transporte masivo han insistido que no es viable acceder a operaciones de crédito directamente o a través de la entidad territorial ¿Qué otras alternativas entonces han construido el Gobierno nacional para ayudar a los sistemas a superar la crisis?
  10. El Decreto 444 del 2020 creó el Fondo de Mitigación de Emergencia FOME para promover financiamiento a empresas privadas, públicas o mixtas que desarrollen actividades de interés nacional, sumado a que con estos recursos se pueda invertir en instrumentos de capital y/o deudo para empresas públicas que presten servicio de interés nacional, teniendo en cuenta lo anterior ¿Qué se necesita para que los sistemas de transporte masivo, que prestan servicio de interés nacional, puedan acceder a estos recursos, más cuando es notable la afectación por la emergencia de la Covid-19?

11. Uno de los costos más representativos en los sistemas de transporte masivo, es su planta de personal y los contratistas que hacen posible la operación bajo los lineamientos actuales, por su parte el Decreto 639 de 2020 creó el PAEF para apoyar y proteger el empleo formal otorgando subsidios a la nómina, en consecuencia ¿Qué subsidios ha planteado el Gobierno Nacional dirigido a los Sistemas de Transporte Masivo, para aliviar la carga prestacional de sus empleados y obligaciones con sus contratistas?
12. ¿Qué medidas ha planteado el Gobierno Nacional desde el Ministerio de Hacienda para iniciar una Política pública de reactivación del Sistema de transporte masivo? ¿Cuál es la línea de acción propuesta en el corto, mediano y largo plazo que incluya una política con suficiencia integral de la movilidad urbana sustentable teniendo en cuenta que los SETP aún no han podido entrar en operación y presentan problemas de estructura financiera?
13. ¿Qué proyecto de ley piensa impulsar el gobierno nacional para aliviar económicamente el transporte masivo de pasajeros?
14. ¿Se ha pensado en destinar recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para apoyar el déficit operacional de los sistemas de transporte masivo?
15. Se ha pensado por parte del Ministerio de Hacienda medidas encaminadas a ayudar o reglamentar de manera puntual a los Sistemas de Transporte Masivo, tales como:
- a. Aplazamiento o exención en el cobro de tributos y aranceles
  - b. Acceder a la contribución por solidaridad de que trata la ley 143 de 1994 y el artículo 211 del Estatuto Tributario
  - c. Exoneración o establecer un periodo de gracia para el gravamen a los movimientos financieros GMF
  - d. Suspensión temporal de pagos como tasa de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte.
  - e. Suspensión de pago de parafiscales a cargo de los sistemas de transporte
- ¿En caso de considerar otras, cuáles serían? Sustente su respuesta
16. ¿Qué tipo de medidas se tienen contempladas desde el Ministerio de Hacienda para asistir a las administraciones municipales con la reactivación de los servicios de transporte intermunicipal y local?

**Caso Valledupar:**

17. En el marco del convenio de cofinanciación del CONPES 3656 de 2010 ¿Cuáles han sido los aportes de cada una de las entidades que hacen parte del mismo? Incluir la vigencia y la ejecución.
18. ¿Cuál es el estado actual del convenio de cofinanciación que se suscribió en virtud del CONPES 3656 de 2010?
19. ¿Qué observaciones tiene el Ministerio en torno a la implementación del CONPES 3656 de 2010?
20. ¿Cuáles han sido las principales problemáticas que ha venido visibilizando el comité técnico de seguimiento del CONPES 3656 de 2010?
21. Informe sobre la constitución, giros, ejecución y manejo del encargo fiduciario del Sistema Estratégico de Transporte Público de Valledupar – SIVA S.A.S.

**Cuestionario para el ministro de Salud:**

1. ¿Explique de manera detallada, cuál es el sustento técnico científico para haber dispuesto el mínimo de 35% de ocupación al interior de los vehículos de transporte público?
2. ¿Es posible propiciar que, conjuntamente el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud aumenten el nivel de ocupación de cada bus en los SITM del país, al menos al 50%, con el fin de mejorar los ingresos del sistema vía tarifa, conservando y fortaleciendo los elementos de bioseguridad por parte de los usuarios? En caso afirmativo, ¿cuándo se tendría considerado la expedición del acto administrativo de alcance nacional?
3. El Decreto 575 de 2020, en sus consideraciones, precisó que: "...mientras se mantenga la emergencia sanitaria, se tendrá un periodo en el cual se requiere mantener el confinamiento para algunos sectores de nuestra sociedad...", seguidamente se indicó: "se exige restringir la oferta de servicios en un nivel de ocupación no superior al 35% de cada vehículo de servicio de transporte masivo... Pregunta: ¿Por qué razón no han permitido un nivel de ocupación en cada vehículo de transporte masivo, superior al 35%, que permita atender una demanda de pasajeros 9 mayor consecuente con el número de sectores abiertos a nivel nacional, conforme lo dispuesto por el Decreto 1046 de 2020?

4. ¿Tiene estudios que demuestran científicamente que los sistemas de transporte masivo son un vector importante de contagio para la Covid 19, cuando se han adoptado medidas tendientes al autocuidado como: el uso obligatorio de tapabocas, el control de ingreso a las estaciones, la toma de temperatura, el lavado y desinfección de vehículos e infraestructura diaria?
5. En documento elaborado por el Grupo Colaborativo Modelamiento Colombia Covid-19 Movilidad, que lo integra un grupo interdisciplinario de expertos de la Universidad de los Andes, Universidad de Antioquia y otras organizaciones, demuestra "que con cuidados especiales el transporte público no es un sitio de super contagio" como son: la ventilación, el aseo frecuente de superficies, los tiempos de viaje, el uso de tapabocas, permitiendo el aumento en la ocupación en vehículos, ¿Qué está haciendo este Ministerio, en base a estos estudios para desmontar la restricción actual de ocupación y aumentarla?
6. Teniendo en cuenta que la situación respecto del Covid-19 no es la misma en las distintas ciudades del país, ¿Es posible que el Ministerio de Salud y Protección Social, permita que los entes territoriales, en el territorio de su jurisdicción, tengan un margen de discrecionalidad para evaluar y avalar niveles de ocupación superiores a los que actualmente rigen para los sistemas de transporte masivo, atendiendo a las particularidades de cada ciudad?
7. ¿Qué medidas ha planteado desde el ministerio de Salud para iniciar una política pública de reactivación del Sistema de transporte masivo? ¿Cuál es la línea de acción propuesta en el corto, mediano y largo plazo que incluya una política con suficiencia integral de la movilidad urbana sustentable teniendo en cuenta que los SETP aún no han podido entrar en operación?
8. Por parte del ministerio de salud, además de lo hoy regulado, ¿Se tiene contemplado brindar algún tipo de apoyo o prestación de servicio de profesional especializado a las administraciones municipales, con la finalidad de ofrecer una mayor garantía a la ciudadanía en el restablecimiento de los servicios que hoy se encuentran interrumpidos?

**Cuestionario para el director del Departamento Nacional de Planeación:**

1. ¿Cuál es el estado actual de la implementación del Sistema de Transporte Masivo, SIVA, para la capital del Cesar?
2. ¿Qué obstáculos se han presentado durante la ejecución contractual para el Sistema de Transporte Masivo, SIVA, para la capital del Cesar?



N=035

3. ¿Cuál es el estado de la implementación del CONPES 3656 de 2010 en la actualidad?

**Asunto:** Debate de control político para abordar la crisis financiera que atraviesan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en el país, cuyas circunstancias económicas en la actualidad son realmente apremiantes.

Atentamente,

MARTHA P. VILLALBA HODWALKER

Honorable Representante

MONICA M. RAIGOZA MORALES

Honorable Representante

JORGE BURGOS LUGO

Honorable Representante

CHRISTIAN JOSE MORENO

Honorable Representante

JOSE E. SALAZAR LOPEZ

Honorable Representante

HERNANDO GUIDA PONCE

Honorable Representante

NORMA HURTADO SANCHEZ

Honorable Representante

ERAZMO ZULETA BECHARA

Honorable Representante

ALONSO JOSE DEL RIO

Honorable Representante