

TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN COLOMBIA

Objetivo

El Ministerio de Transporte se encuentra trabajando en la **TRANSFORMACIÓN** del transporte en todos sus modos y modalidades, los cuales deben apuntar hacia un transporte de talla mundial, que responda a los principios del transporte y que garantice:



Plan Nacional de Desarrollo

Artículo 30. Financiación Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989

- Permite que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional realicen inversiones en la etapa preoperativa en:
 - Infraestructura física
 - Adquisición total o parcial, por primera vez, de material rodante de transporte.
 - Accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida.
 - Estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados.
 - Implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema.

Artículo 31. Apoyo a los Sistemas de Transporte.

- El Gobierno Nacional podrá apoyar:
 - Los SITM, SETP, SITP, SITR que se encuentren en operación, implementación y estructuración.
 - Las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que comprendan acciones orientadas a regular el uso de modos no motorizados, integración con otros modos y modalidades y medidas contra la ilegalidad y la informalidad.
 - Sistemas de Transporte en otras ciudades o regiones del país, con cambio de esquema empresarial, cobertura, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad.

Plan Nacional de Desarrollo

Artículo 32. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte.

- Las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:
- Fondos de estabilización y subsidio a la demanda que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.
 - Contribución por el uso de garajes o zonas de estacionamiento.
 - Cobros por congestión o contaminación
 - La Nación podrá cofinanciar proyectos de APP para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes

Artículo 33. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte.

- Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional.
- En los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, ni los operadores o empresas de transporte, ni sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, salvo cuando se trate de Sistemas Estratégicos de Transporte Público o cuando el Sistema Integrado de Transporte Masivo sea operado por una entidad pública.
- En los SITM, SITP, SETP, SITR, u otros, el ente territorial podrá ostentar la calidad de operador del Sistema de Recaudo, del Sistema de Control y Gestión de Flota, y del Sistema de Información al Usuario

CONPES 3819 DEL 21 DE OCTUBRE DE 2014

- ✓ Los proyectos en materia de transporte con impacto regional, se identifican a través del documento **CONPES 3819 DEL 21 DE OCTUBRE DE 2014**, en el cual 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 sobre seis ejes de política.

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)



El sector transporte plantea los siguientes desafíos para el desarrollo de la política en las diferentes modalidades:

**1. REVISAR EL MARCO
NORMATIVO DE LAS
DIFERENTES
MODALIDADES DE
TRANSPORTE DE
PASAJEROS.**

**2. DESARROLLAR EL
SISTEMA INTELIGENTE
DE TRANSPORTE Y USO
DE TECNOLOGIAS**

**3. CONTROL A LA
ILEGALIDAD E
INFORMALIDAD**

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

1. SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL

- a. Se expidió el **Decreto 348 del 25 de febrero de 2015** *“Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”*, el cual modifica el Decreto 174 del 5 de febrero de 2001.
- b. El servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial incluye la atención al mercado de turismo, escolar, empresarial y en algunos casos en el sector salud. Actualmente se esta en proceso de implementación, seguimiento y reglamentación del Decreto.
- c. **FUEC** – Formato Único de Extracto de Contrato: actualmente se encuentra en revisión final para firma de la señora Ministra.

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

2. TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS

Tanto en el año 2014 como en el 2015 se contrataron estudios con los que se soportaran las medidas de transformación del transporte de pasajeros intermunicipales tales como:

- Ajustar el marco regulatorio de los Fondos de Reposición de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor por carretera.* ([Contamos con producto](#))
- Reglamentar la vida útil de los vehículos de transporte de pasajeros intermunicipal. (Proceso de contratación)
- Consolidación y validación de la información relacionada con rutas, horarios y capacidad transportadora, de las empresas autorizadas para la prestación del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.
- Reglamentación proceso de homologación de vehículos. (Contamos con producto)
- Implementación de sistema de información de costos eficientes de transporte de pasajeros intermunicipal y consolidación del INDICE DE COSTOS. ([Diapositiva](#))

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

3. SERVICIO INDIVIDUAL DE PASAJEROS

- a. El compromiso por parte del Gobierno es revisar el Decreto 172 del 5 de febrero de 2001 y plantear una modificación a través de las mesas que se vienen realizando con los representantes de los diferentes gremios. Se busca adaptar una norma a las dinámicas cambiantes de los métodos del transporte individual pensando en un Decreto que permita diferenciar entre taxis y taxis de lujo.
- b. Se expidió el Decreto 1047 del 4 de junio de 2014 ***“Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”***. Este Decreto presentara modificación en el PLAN NACIONAL DE DESARROLLO donde se analizaran normas desde lo laboral.

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

4. TRANSPORTE MIXTO

En el año 2014 se contrató estudio de oferta y demanda para la modalidad de mixto en las principales zonas del país en las que se presta este servicio, el cual se culminó en el primer trimestre del año 2015. Con base en los resultados de dicho estudio y de los que se tienen proyectados ejecutar en el presente año, se definirán las acciones que se deben adelantar para esta modalidad de servicio y como tal, en la revisión que se esta adelantando del Decreto 175 del 5 de febrero de 2001.

Igualmente se reactivaran las mesas de trabajo para realizar dicha revisión.

IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES Y USO DE TECNOLOGÍAS.

Con la implementación de los **SISTEMAS INTELIGENTES Y EL USO DE TECNOLOGÍAS** el Gobierno Nacional busca:

- ✓ Convertir al Centro Inteligente para el Control del Tránsito y el Transporte CICTT en la herramienta principal que permita al gobierno nacional recolectar y procesar la información del tránsito y el transporte del país.
- ✓ Implementación de las condiciones y mecanismos para la interoperabilidad comercial del sistema de pago electrónico de peajes.
- ✓ Serán un mecanismo de coordinación entre el Ministerio de Transporte, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Segunda fase del RUNT

- ✓ Será posible capturar toda la información de las empresas habilitadas, sus capacidades, autorizaciones, rutas y horarios para monitorear operaciones de transporte.
- ✓ Se generara mayor control para establecer mecanismos que permitan mejorar la gestión y la seguridad de las empresas.
- ✓ Se permitirá la automatización de los trámites y la expedición electrónica de documentos de transporte.

IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES Y USO DE TECNOLOGÍAS.

1. SISTEMAS DE RECAUDO Y CONTROL DE FLOTA

- Los Sistemas de Recaudo centralizados permitirán reducir la evasión ya que no habrá manejo de dinero en efectivo.
- Permite realizar la definición y seguimiento de las condiciones de remuneración establecidas a las empresas operadoras de transporte, fortaleciendo el control de los ingresos del sistema, generando la posibilidad de tarifas integradas o diferenciales, permitiendo además la integración operativa de los diferentes modos contemplados en la operación del sistema.
- El Sistema de control y gestión de flota permite el control por parte de la autoridad de tránsito del adecuado funcionamiento del sistema de acuerdo a lo consignado en los parámetros de operación exigidos.
- Permite la planeación y gestión del sistema de acuerdo a un seguimiento en tiempo real de la operación buscando la optimización y los niveles de servicio acordados.

GARANTIZAR TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD.

En sintonía con la Ley 1346 de 2009 – Ley Estatutaria 1618 de 2013- Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social, CONPES Social 166 de 2013, se busca asegurar, proteger, promover y garantizar el goce pleno del derecho al Acceso y la Accesibilidad a los Entornos Físicos y a los Sistemas de Transporte, sus Modos, sus Modalidades, sus Estructuras y sus Servicios Conexos para toda la población, prioritariamente para las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás.



¿Qué hemos expedido?

- Resolución 01621 del 16 de Abril del 2013, ***“ Por el cual se modifica el numeral 14.2.2.5 Parte Décima Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***
- Resolución 02591 del 06 de junio del 2013 ***“ Por la cual se modifican unos numerales a la parte tercera de los reglamentos aeronáuticos de Colombia, en materia de Derechos y obligaciones de los usuarios y prestadores de servicio del transporte aéreo”***
- Resolución 4575 del 07 de Noviembre del 2013 ***“Por la cual se reglamenta el numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 del 27 de febrero de 2013”***
- Resolución 217 del 31 de Enero del 2014 ***“Por la cual se reglamentó la expedición de los certificados de actitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y se dictan otras disposiciones”***
- Resolución 00012 del 05 de enero de 2015 ***“ Por la cual se adicionan unas definiciones al RAC1 y se adoptan unas normas sobre Facilitación del Transporte aéreo incorporándolas al RAC200 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***
- Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015 ***“Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”***

¿Qué esta pendiente por expedir?

Hoy solo se encuentran pendiente el ajuste al Decreto 1660 del 16 de Junio de 2003 ***“Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad”***, el cual se encuentra en proceso de culminación para su publicación; adicionalmente se encuentra el Proyecto de Decreto ***“Por el cual se reglamenta el servicio público masivo de transporte de pasajeros por tranvía”*** el cual se encuentra en esto momento en los últimos ajustes, para ser enviado a la Secretaria Jurídica de Presidencia de la República para su aprobación.



CONTROL A LA ILEGALIDAD E INFORMALIDAD.

1. Fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte con la Ley de Sanciones ***“Por medio de la cual se establece el régimen sancionatorio del transporte y sus servicios conexos y se establecen otras disposiciones”*** buscando la implementación de tecnologías para que tenga mas capacidad de inspeccion y control.
2. Con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional se trabaja en la implementación de medios técnicos y tecnológicos para tener mayor nivel de eficiencia.
3. Se vienen adelantando mesas de trabajo con los Organismos de Tránsito para coordinar articuladamente los controles. Se viene trabajando en una Resolución para la imposición de Comparendos por vía electrónica.
4. Actualmente se están realizando auditorias a las diferentes empresas de transporte público de pasajeros, buscando la validación y cumplimiento de las normas vigentes.

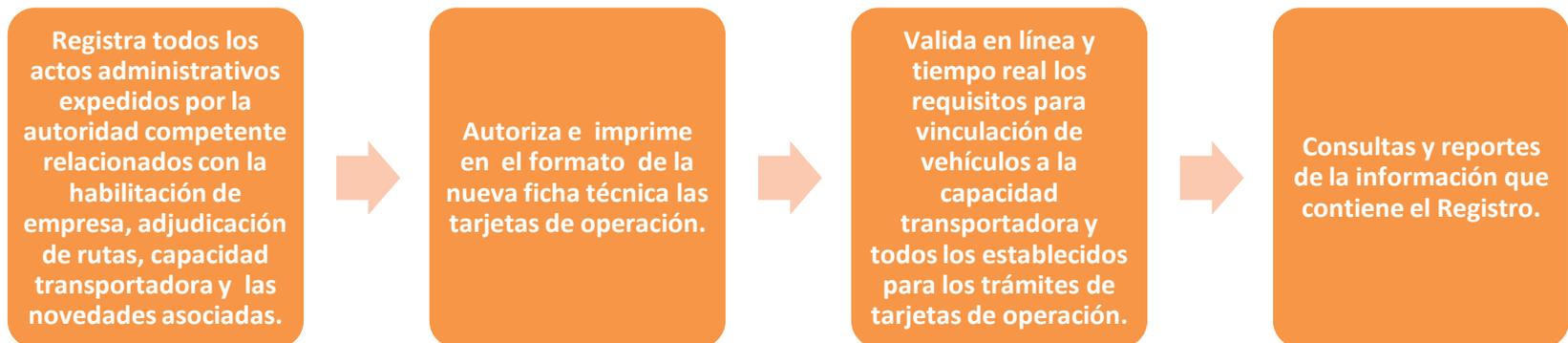
RUNT - Registro Nacional de Empresas de Transporte RNET

Este registro contiene la información de todas las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor, en las diferentes modalidades del transporte incluidas las autorizada para el transporte internacional.

Contiene:

- Información de Habilitación
- Capacidad Transportadora
- Rutas y horarios
- Parque automotor (Tarjetas de Operación)

Principales procesos que realiza el Sistema.



Gracias.

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

PROPUESTA FONDOS DE REPOSICIÓN

- a. Que el manejo del fondo lo haga una única entidad de carácter nacional ó territorial a través de un mecanismo fiduciario que se alimenta con los aportes obligatorios a cargo de las empresas.
- b. Que el pago actual como porcentaje de los ingresos (1%) sea cambiado por un valor fijo por tipo de automotor.
- c. El objetivo es que los aportes al cabo de 20 años permitan cubrir como mínimo el 30% de valor de reposición del automotor según su tipología, de manera que los propietarios tengan una capitalización suficiente para reponer los vehículos.
- d. La responsabilidad de los aportes debe ser de las empresas, pero éstos se registran a nombre del propietario del vehículo.
- e. El propietario podrá hacer mayores aportes respecto el mínimo establecido por el Ministerio para obtener una mayor capitalización.
- f. En cada fondo se tendrá una cuenta a nombre de cada propietario, en la cual se llevará el registro de los aportes.
- g. Se estima que los fondos al cabo de tres a cinco años se agotarán los fondos actuales, por lo tanto el nuevo esquema de fondo en este plazo tendrán un volumen de recursos para hacer créditos a propietarios.

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

PROPUESTA FONDOS DE REPOSICIÓN

- h. Los intereses de créditos a participantes en los fondos se distribuirán a prorrata entre las cuentas del fondo.
- i. Los giros del fondo al propietario del vehículo se harán únicamente, en los siguientes casos:
- A la entrega del certificado de chatarrización del vehículo.
 - En caso de pérdida total a la cancelación de la placa del automotor.
- j. La reglamentación y procesos de estructuración de los fondos la realizará el Ministerio de Transportes y la vigilancia y control del aporte lo hará Supertransporte, lo mismo que la sanción por el incumplimiento.
- k. El fondo tendrá una reglamentación especial respecto a:
1. A los mecanismos de recaudo que deberá poner a disposición de las empresas para entregar los aportes según la tipología de los vehículos.
 2. Reglamento de tipo de inversiones que el fondo puede realizar.
 3. Mecanismos y garantías para otorgar créditos a propietarios en condiciones de mercado o inclusive menores.
 4. Auditoría y gobierno en cuanto las decisiones y la administración fiduciaria de los recursos en Patrimonio Autónomo.
- l. Los aportes mensuales se reajustaran anualmente de manera que reflejen las condiciones de precios del mercado de vehículos. ([Presentación](#))

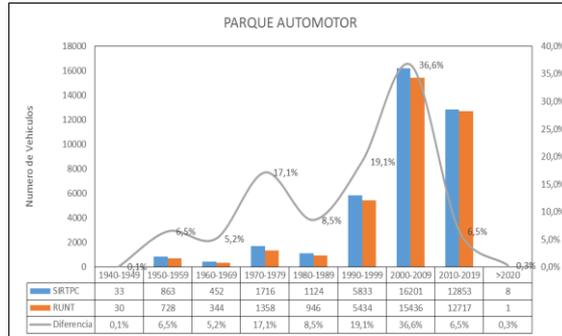


REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

De acuerdo con el diagnóstico realizado en diciembre de 2014 y a la reunión técnica con el consultor Softmanagement en febrero 2015, se vio la necesidad de volver a cargar la base de datos de Empresas, Rutas, Parque automotor, peajes y distancias, previa validación del Ministerio en una tarea coordinada entre las partes.

EJECUTADO

EMPRESAS Y PARQUE AUTOMOTOR: Cargue realizado



BASE RUNT
vs
BASE SISTEMAS

(Revisión
inconsistencias)

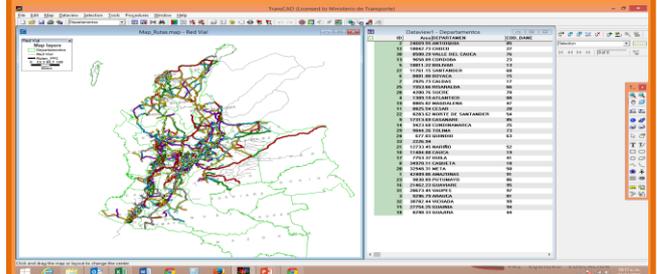
- **RUTAS:** Se ha realizado un proceso conjunto entre el área de Sistemas, la ORE y el consultor, donde se establecieron con código DANE las rutas del SIRTPC y se asociaron a sus costos por región. **Cargue realizado.**
- **PEAJES:** Actualización de 145 peajes, tarifas 2015. **Cargue realizado.**
- **ICTP:** Se entregó al DANE las bases de datos de Empresas, parque automotor, las estructuras de costos y Rutas.

EN PROCESO

DISTANCIAS Y TIEMPOS DE VIAJE:

Con base en la información depurada de rutas, se estimarán las distancias, con sus tiempos de viaje respectivos por ruta.

PEAJES-RUTAS: Se busca generar con Transcad la matriz de asociación peajes-rutas para cargue al SIRTPC.



¿RNET? Cambio de fuente información

SISTEMAS → RNET-HQ RUNT

REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO

CONVENIO DANE 136-2015



ETAPAS

1. Revisión y Depuración de Directorios
2. Diseño formulario
3. Diseño estadístico
4. Diseño del Sistema Integral de Captura - Validación y Análisis
5. Operativo de Recolección
6. Análisis de Validación y Consistencia de la Base de Datos
7. Resultados

DISEÑO ICTIP

- ✓ Diseñar e implementar la encuesta de transporte de pasajeros por carretera.
- ✓ Implementar el Índice de Costos del Transporte intermunicipal de Pasajeros – ICTIP.



REDISEÑO ICTC

- ✓ Encuesta básica de transporte de carga por carretera.
- ✓ Implementar la metodología de rediseño del Índice de Costos del Transporte de Carga – ICTC.



- Costos en valores absolutos
- Desagregación índices según regiones o corredores viales.

