REPUBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO NÚMERO DE 2014

( )

"Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Público"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de las atribuciones conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996

CONSIDERANDO

Que de conformidad con los artículos 1, 2 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, los cuales deberán ser prestados en forma eficiente a todos sus habitantes,

Que la Ley 105 de 1993 en su artículo 2, señala que por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que conforme a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, uno de los principios rectores del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Que conforme al artículo 5º de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que la Política Pública del Gobierno Nacional, está encaminada a apoyar las soluciones de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público a implementarse en el país, para lo cual el Gobierno Nacional ha formulado los documentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005 de Política Nacional de Transporte Público Urbano de Pasajeros.

Que se evidencia la necesidad de introducir aspectos complementarios para la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, que en desarrollo de los mismos no fueron previstos en el Decreto 3422 de 2009 y que son necesarios para la implementación y operación de los SETP de acuerdo a su concepción inicial.

DECRETA:

CAPITULO I
ASPECTOS GENERALES

ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente Decreto tiene como objeto reglamentar los Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP y se aplicará integralmente en los Municipios y Distritos que cuenten con cofinanciación de la Nación o que decidan iniciar el SETP con recursos propios, cumpliendo los requisitos establecidos en el presente Decreto.

ARTÍCULO 2. SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP). Es un servicio de transporte público de pasajeros con total cobertura del área de influencia, estructurado y diseñado para la satisfacción de manera integral de las necesidades de movilización colectiva de usuarios en un municipio y/o distrito determinada y se estructurará con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial, con el seguimiento y control por parte del Gobierno Nacional.

Comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, la implementación, la gestión de la operación del transporte público y el control del tráfico y, así como la infraestructura requerida para la operación, recaudo del sistema, gestión y control de flota, accesibilidad e información al usuario.

La integración podrá ser física, operacional y tarifaria buscando entre otras acciones: modernizar el parque vehicular, implementar un plan de construcción y mantenimiento de la infraestructura requerida para la operación del sistema de transporte público, promover el fortalecimiento y la coordinación institucional, la sostenibilidad del sistema y de los entes gestores, entre otras.

ARTÍCULO 3. OBJETIVOS DE LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Serán objetivos de los SETP:

1. Mejorar la cobertura, confiabilidad, accesibilidad y conectividad del servicio público de transporte en su área de influencia.

2. Garantizar la integración física, operacional y/o tarifaria de los servicios públicos de transporte urbano y cuando fuere necesario, la integración con los otros modos de transporte de pasajeros, bajo un esquema sostenible financiera y operacionalmente.

3. Mantener, de forma racional, en equilibrio la oferta y demanda del servicio de transporte de pasajeros.

4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida acorde con los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Planes Maestros.

5. Garantizar que la flota destinada a la operación del sistema cumpla con las disposiciones ambientales, legales y técnicas vigentes para cada modalidad que llegare a ser parte del sistema.

6. Establecer un modelo de organización empresarial para la prestación del servicio por parte de los agentes del sistema.

7. Adoptar un sistema integrado de recaudo centralizado, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario, que esté acorde con las necesidades del sistema y que permita la migración a futuros desarrollos.

8. Garantizar un sistema de información que permita el uso adecuado del sistema, que sea de fácil acceso e incluyente con las personas que tienen algún tipo de limitación física o movilidad reducida, atendiendo a las disposiciones vigentes en la materia.

CAPITULO II
DEFINICIONES

ARTICULO 4. DEFINICIONES. Los términos no definidos en el presente decreto y utilizados frecuentemente deben entenderse de acuerdo con su significado natural y obvio. Para la interpretación del presente decreto, las expresiones aquí utilizadas con mayúscula inicial deben ser entendidas con el significado que a continuación se indica. Los términos definidos son utilizados en singular y en plural de acuerdo como lo requiera el contexto en el cual son utilizados:

AGENTES DEL SISTEMA: son aquellas empresas naturales o jurídicas y/o entidades que ejecutan algún tipo de actividad dentro del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP para el adecuado funcionamiento.

AREA DE INFLUENCIA: Considera la articulación de las áreas urbanas, suburbanas y rurales del municipio o distrito, en el cual se ha adoptado el SETP.

CENTRO DE CONTROL: Lugar acondicionado en el cual se encuentra el software y hardware diseñado para que ejercer la planeación y control global de la operación, el cual será operado por la Autoridad de Transporte o por quien este delegue.

ENTE GESTOR: Empresa encargada de la planeación, gestión y control del SETP.

ESQUEMA OPERACIONAL: Conjunto de servicios, paradas, tiempos de ciclo y de operación diseñados para atender la demanda en un periodo determinado.

EXPLOTACIONES COLATERALES DEL SISTEMA: Son las actividades lucrativas, comerciales o institucionales que se reserva EL ENTE GESTOR o LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE y que pueden desarrollarse dentro del marco de la ley, a partir del valor agregado o de los usos comerciales alternativos de la infraestructura del Sistema, y de los activos o valores intangibles que se derivan de la actividad ordinaria del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP y que pueden utilizarse para el mantenimiento de la infraestructura del sistema y sostenibilidad del sistema.

FLOTA: Es el conjunto de equipos requeridos para la prestación del Servicio dentro del SETP, con las características, especificaciones y tipología previstas en los estudios técnicos base del SETP.

Continuación de decreto "Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Público"

HABILITACIÓN: Es la autorización para la prestación del servicio público de transporte dentro del SETP, expedida al Agente Operador por la autoridad de transporte competente

INDICADORES: Conjunto de parámetros que debe cumplir cada Agente para la adecuada prestación del Servicio determinados por la autoridad de transporte en manual de operaciones, entre los cuales se encuentran: accesibilidad, condiciones de aseo, comodidad, mantenimiento de los vehículos, regularidad en el servicio, seguridad, confiabilidad y oportunidad en el suministro de información, entre otros.

INFRAESTRUCTURA DEL SETP: Son los elementos tales como: paraderos, bienes muebles e inmuebles, obras de infraestructura, equipos, tecnología, redes de comunicaciones, terminales de integración y/o transferencia, espacio público que se integran a la prestación del servicio público del SETP.

INGRESOS DE LOS AGENTES: Es la participación porcentual sobre los ingresos del Sistema que reciben el Agente Operador, Agente Recaudador y Administrador Financiero, acorde a lo previsto en el acto administrativo o contrato de concesión de autorización de la operación, expedido por la Autoridad de Transporte o el Ente Gestor, respectivamente.

INTEGRACIÓN TARIFARIA: Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SETP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, conforme se defina en los estudios técnicos.

MEDIO DE PAGO: Se refiere al instrumento que se adopte para que los usuarios del SETP, puedan acceder a él, mediante el pago de la tarifa vigente. El medio de pago podrá ser Mixto, mediante el uso de tarjeta inteligente sin contacto (TISC) y/o mecanismo de pago en efectivo, en este último caso se deberá garantizar la independencia del Conductor para reducir los riesgos de accidentalidad. El medio de pago deberá contar con las funcionalidades necesarias para permitir la integración operativa y tarifaria del SETP.

PARADERO: Es el lugar autorizado para el ascenso y el descenso de pasajeros del SETP.

PERMISO DE OPERACIÓN: Es la autorización otorgada por la Autoridad de Transporte a la empresa habilitada para prestar el servicio público estratégico de transporte en áreas de operación, servicios y horarios o frecuencias de despacho específicas.

PEQUEÑO PROPIETARIO: Persona natural, propietaria de máximo tres (3) vehículos de transporte público matriculados en el área de influencia, en los términos definidos por la Autoridad de Transporte.

RECAUDO: Es el proceso, actividades y operaciones destinadas a la recepción, consolidación, transporte, consignación y distribución de los dineros provenientes del cobro de la tarifa a los usuarios del SETP.

REPOSICIÓN: Es el procedimiento mediante el cual se efectúa el ingreso de un equipo nuevo en sustitución de otros que salen definitivamente de la operación del SETP.

TERMINAL DE INTEGRACION MODAL O TRANSFERENCIA: Es el lugar autorizado para la integración y trasferencia de pasajeros entre las diferentes modalidades de transporte de pasajeros que operen en el área de influencia del SETP.

CAPITULO III
AUTORIDADES DE TRANSPORTE Y AGENTES DEL SISTEMA

ARTÍCULO 5. AUTORIDADES. Para efectos del presente decreto son autoridades de transporte, los Alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución de conformidad con lo dispuesto en la Ley 489 de 1998, y el Ministerio de Transporte cuando corresponda.

ARTÍCULO 6. FUNCIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte, tendrá las siguientes funciones aplicadas a los SETP:

1. Definir la política pública de los sistemas estratégicos de transporte a nivel nacional.
2. Reglamentar los trámites de tránsito asociados a la operación del SETP.
3. Reglamentar la operación de los terminales de integración modal o transferencia.
4. Reglamentar la homologación, modificación y la normalización de los vehículos con los que se prestará el SETP incluyendo otras alternativas para el transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 7. FUNCIONES DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE. La Autoridad de Transporte, tendrá las siguientes funciones dentro de su jurisdicción:

1. Definir el Sistema Estratégico de Transporte, con base en los resultados de la elaboración o actualización de los estudios de estructuración, con el seguimiento y control por parte del Gobierno Nacional, enmarcados en los Planes de Ordenamiento Territorial, Planes de Movilidad y Planes de Desarrollo municipales y/o nacionales, y demás documentos de política y reglamentación que se hayan dispuesto para el proyecto.
2. La primera autoridad del Ente Territorial donde se implementará el SETP, deberá mediante acto administrativo, adoptarlo y determinar sus respectivos componentes.
3. Expedir un acto administrativo de habilitación a los operadores del sistema, por un período determinado, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente y a los estudios de estructuración del Sistema, ya sea mediante autorización a las empresas o propietarios actuales, o por adjudicación a través de proceso licitatorio.
4. Ejercer la coordinación interinstitucional de las entidades involucradas en la planeación, estructuración, implementación y operación del SETP.
5. Diseñar los mecanismos idóneos de control y vigilancia de la operación de transporte y de los indicadores de servicio, así como adelantar la vigilancia sobre las actividades desarrolladas por el Ente Gestor y los Agentes Operadores del Servicio de Transporte.
6. Generar los mecanismos para asegurar en todo momento, la sostenibilidad del sistema.
7. Adoptar las medidas necesarias para combatir la ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio de transporte público en el área de influencia del sistema.
8. Gestionar los mecanismos necesarios para lograr la integración modal, con el acompañamiento de las autoridades competentes.
9. Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
10. Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema estratégico de transporte, así como implementar las acciones que permitan a los propietarios que decidan no seguir en el sistema se preparen para adelantar otras labores e invertir su capital en actividades rentables.

11. Formular planes y programas para la prevención y control de la accidentalidad vial, especialmente para la operación del SETP.
12. Formular y ejecutar programas de cultura ciudadana y seguridad vial para conductores y usuarios del SETP.
13. Formular y controlar los mecanismos para efectuar seguimiento, evaluación, control y retroalimentación en la implementación y operación del SETP en el área de influencia.
14. Diseñar e implementar medidas de gestión de tráfico que prioricen la operación del SETP.
15. Implementar acciones que permitan desincentivar el uso de vehículo privado.
16. Establecer indicadores de seguimiento y calidad que permitan conocer de manera oportuna y tomar acciones a tiempo para la solución de los problemas que presenta la operación y servicio a los usuarios.
17. Ejecutar las actividades de gestión y control de flota o delegarlas a un tercero, que podrá ser el AOST.
18. Las demás que de conformidad con el régimen de sanciones le corresponden a las autoridades de transporte.

ARTÍCULO 8. ENTE GESTOR. Es la entidad pública constituida por la Autoridad de Transporte como titular del Sistema, responsable de su planeación, ejecución, construcción, implementación, seguimiento y control de la operación, para lo cual deberá:

1. Gestionar, organizar y planear el servicio del Sistema Estratégico de Transporte Público en el área de influencia del SETP.
2. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.
3. Garantizar que los vehículos y/o equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental, que estén permitidas en la normatividad vigente o el uso tecnologías limpias.
4. Garantizar la prestación del servicio de transporte e informar cualquier alteración a la Autoridad de Transporte del área de influencia del SETP.
5. Administrar y ejecutar los recursos aportados por la Nación y Los Entes Territoriales.
6. Adoptar y ejecutar las medidas y los mecanismos necesarios y convenientes, incluyendo la suscripción de Convenios o contratos, para realizar la adecuada planificación, construcción e implementación del SETP.
7. Adelantar los procesos de selección del agente operador y del agente de recaudo, según se encuentra descrito en el artículo 12 y Artículo 16 del presente decreto.
8. Implementar sistemas de monitoreo y de suministro de información del proyecto sobre el desempeño de la implementación del SETP, en coordinación con el Ministerio de Transporte.
9. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.
10. Definir el esquema de contratación para la construcción, explotación, información al usuario y mantenimiento de los paraderos del SETP.
11. Evaluar mecanismos alternos de financiación con privados, cediendo la explotación de los paraderos, con contraprestación de la construcción, administración y mantenimiento de esta infraestructura, y que no requieran de recursos de tarifa.
12. Diseñar, estructurar, implementar y operar de manera sostenible el Sistema de Información del sistema.

13. Constituir, evaluar e implementar los procedimientos que considere adecuados para la administración de los recursos de cofinanciación en el Encargo Fiduciario.
14. Ejecutar las funciones asignadas en los Convenios de Cofinanciación suscritos con la Nación, para los casos que aplique.

ARTÍCULO 9. AGENTES DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, contarán con los siguientes agentes:

1. **Agente Operador del Servicio de Transporte (AOST)**: Es la persona jurídica, unión temporal o consorcio, encargada de la prestación del servicio de transporte dentro del SETP, mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios, responsable de mantener criterios de eficiencia, seguridad y calidad, así como de suministrar, administrar y mantener el parque automotor, bajo las condiciones y niveles de servicio establecidas por la Autoridad de Transporte, sujeto a la contraprestación determinada por la Autoridad de Transporte, basados en los estudios de estructuración tarifaria y financiera del SETP.

2. **Agente Recaudador (AR)**: Es la persona jurídica, unión temporal o consorcio, con las capacidades técnicas y operativas idóneas, encargada del diseño, suministro, implementación, operación y mantenimiento del Sistema de recaudo centralizado tales como: recolectar el dinero proveniente del cobro de la tarifa, proveer los equipos para la operación del recaudo (si el ente gestor no lo suministra), consolidar la información proveniente de las transacciones, garantizar la disponibilidad de los medios de pago y controlar el acceso al sistema y por ende la evasión del pago en las áreas bajo su control.

   El Agente recaudador deberá integrar los aspectos operativos, técnicos y financieros propios de su labor, encargado de la implementación y la gestión de la tecnología del Sistema de Recaudo Centralizado con pago electrónico y/o mixto, sometido a las directrices de control y vigilancia por parte de las autoridades competentes.

3. **Administrador Financiero:** Es la entidad fiduciaria autorizada y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, encargado de efectuar la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo centralizada, bajo los parámetros y condiciones definidas por la Autoridad de Transporte y la reglamentación vigente en la materia, sujeta a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte.

4. **Agente Operador del Sistema de Gestión y Control de Flota**: Es la Autoridad de Transporte o quien este delegue, el responsable de la gestión y control de la flota que suministre el AOST. La delegación podrá realizarse mediante acto administrativo si se realiza al Ente Gestor o a través de contrato o convenio de colaboración cuando se trate de un tercero, cuyos términos incluirán, entre otros, la instalación y el mantenimiento de la tecnología, los modelos de operación, gestión y control, y las condiciones, procedimientos y plazos de implementación del sistema.

   En los casos en los cuales la operación del SGCF sea delegado en un tercero, deberá incluirse en el convenio o contrato la exigencia de transferir conocimiento gradual y permanente mediante capacitaciones, a la Autoridad de Transporte y al Ente Gestor, en cuanto a la tecnología, la medición de variables, y la construcción y optimización de indicadores, como parte de la política de fortalecimiento institucional del Gobierno Local, y deberá garantizarse que la autoridad de transporte cuente con una réplica del sistema que permita acceder a la información en tiempo real y que cuente con la capacidad de

soportar la trasferencia del sistema principal al de réplica para asumir la operación en caso de contingencia.

CAPITULO IV
AGENTE OPERADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 10. AGENTE OPERADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE (AOST). El agente operador deberá ser habilitado y contar con permiso de operación para la prestación del servicio de transporte público estratégico, expedido por la Autoridad de Transporte Competente.

Para los efectos previstos en el presente decreto, este agente debe cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Prestar el servicio cumpliendo con niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular, de los que trata el presente Decreto, durante el período de autorización.

2. Administrar integralmente los vehículos y/o equipos utilizados para la prestación del servicio.

3. Realizar el mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos.

4. Seleccionar, contratar, capacitar y evaluar a los conductores que operen los vehículos y/o equipos integrados al SETP, responsabilizándose directa e integralmente de éstos. Para esto, los AOST serán los encargados de contratar directamente sus conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establecen en las normas laborales y de seguridad social vigentes; deberán vincular como mínimo al 70% de los conductores que a la fecha de implementación del SETP se encontraran laborando en las empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte en el área de influencia, siempre y cuando reúnan los requisitos que la autoridad de transporte determine, y cumplan con los procesos de selección establecidos por los AOST. Cuando el agente operador corresponde a un consorcio o unión temporal la contratación del personal y conductores se hará directamente por los miembros que lo constituyen.

5. Contar con esquemas organizacionales que proporcionen eficiencia, economía de escala y una estructura administrativa acorde con los lineamentos establecidos en el documento CONPES de cada proyecto, cuando aplique.

ARTÍCULO 11. PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DE LOS AOST. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo, deberán agruparse en una o varias personas jurídicas, consorcios o uniones temporales, según lo recomiende el estudio base para la estructuración del SETP, mediante convenios de colaboración empresarial de que trata el artículo 36 del decreto 170 de 2001, para lo cual tendrán un plazo de hasta seis (6) meses contados a partir de la aprobación de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera del SETP, por parte de autoridad de transporte.

Acreditados los requisitos por parte de la persona jurídica, consorcio o unión temporal así conformada, se le habilitará y otorgará el permiso de operación de qué trata el artículo 23 del presente decreto, por un periodo determinado y prorrogable de acuerdo a las necesidades del servicio, que responda entre otros a los aspectos económicos y técnicos del proyecto.

En este caso, las empresas de transporte público colectivo que operan en la jurisdicción del SETP y que suscriban convenios de colaboración empresarial, no perderán su habilitación para el servicio de transporte público colectivo.

PARÁGRAFO. El agente operador así seleccionado, tendrá un plazo de hasta seis (6) meses contados a partir de la aprobación de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera del SETP para cumplir con el requisito de demostrar que los equipos son de su propiedad o de sus socios, en los términos establecidos en el numeral 4 del artículo 23 de este Decreto.

ARTÍCULO 12. APERTURA DE SELECCIÓN- Determinadas las condiciones del servicio y vencido el plazo establecido en el artículo anterior sin que las empresas se asocien y cumplan con los requisitos exigidos al agente operador y/o con las condiciones que demande la implementación del servicio que mínimo serán las establecidas en el capítulo VII y demás que se consideren necesarias producto de los estudios técnicos, financieros y legales para la operación y sostenibilidad del sistema el Ente Gestor iniciará el proceso para la selección del agente operador, el cual deberá estar precedido del estudio previo y de los pliegos de condiciones correspondientes.

Los pliegos de condiciones establecerán los requisitos mínimos propios del proceso de selección, de acuerdo con lo previsto en el Estatuto General de la Contratación, tales como objeto del proceso de selección, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos técnicos, jurídicos y financieros que deberán cumplir los proponentes, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

Los pliegos de condiciones deberán incentivar la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público colectivo, siempre que satisfagan los requisitos allí exigidos, así como, la participación del mayor número posible de propietarios actuales de vehículos de transporte público colectivo.

Los pliegos de condiciones deberán establecer un plazo de duración del permiso, contrato de operación o concesión y las condiciones de calidad y excelencia en que se prestará el servicio.

ARTÍCULO 13. EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta entre otros, como factores básicos de selección, la seguridad, la edad promedio del parque vehicular ofertado, kilometraje acumulado promedio del parque vehicular ofertado, tecnología vehicular, experiencia local en la prestación del servicio público colectivo de pasajeros, incorporación de pequeños propietarios que conformaban la oferta de servicio recogida por el sistema y patrimonio líquido por encima de lo exigido, así como todas aquellas condiciones y características indicadas en los pliegos de condiciones.

ARTÍCULO 14. REVOCATORIA DE PERMISOS. Seleccionado el o los agentes operadores, la Autoridad de Transporte deberá oficiosamente revocar los permisos otorgados a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y/o Municipal de pasajeros, sustentado en los respectivos estudios técnicos para iniciar la prestación del servicio del SETP.

CAPITULO V
RECAUDO CENTRALIZADO Y AGENTE RECAUDADOR

ARTÍCULO 15. SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO (SRC). Sistema mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa de transporte de pasajeros establecida para el SETP, los cuales se deben entregar en administración a un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y autorizado por el Ente Gestor, y estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.

PARÁGRAFO. El SRC comprende los servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, por medio de los cuales se efectúa la operación de recaudo centralizado utilizando medios electrónicos y/o mixtos de pago y un registro de la movilización de pasajeros.

ARTÍCULO 16. PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN DEL AR: El Ente Gestor deberá seleccionar al Agente de Recaudo mediante licitación pública cumpliendo las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

El o los AOST podrán participar en el proceso de licitación, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones como mínimo, sin perjuicio de los requisitos establecidos en los pliegos de condiciones:

1. Constituir una Persona Jurídica, unión temporal o consorcio diferente a las empresas que conforman los AOST.
2. Garantizar que todos los AOST hacen parte del AR.
3. Acreditar que ha suscrito un compromiso de asistencia técnica por el término igual al período determinado en el acto administrativo de autorización expedido por la Autoridad de Transporte o en el contrato suscrito con el Ente Gestor, y un año más.
4. Los AOST deberán acreditar capacidad económica mínima para soportar la inversión del proyecto y/o que respalde el apalancamiento del mismo, en los términos que establezca la Autoridad de Transporte basada en estudios previos.
5. Las demás que el Ente Gestor determine como necesarias para la operación de este sistema de recaudo.

ARTÍCULO 17. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO. La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado será adoptada por la autoridad de transporte de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos, jurídicos y financieros.

CAPITULO VI
SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA

ARTÍCULO 18. SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA (SGCF). Está constituido por el conjunto de elementos y acciones técnicas y administrativas que permiten realizar las actividades de planeación (estratégica, táctica y operativa), control, regulación y vigilancia de la disponibilidad, niveles de servicio, y estándares de calidad en la operación del SETP, utilizando la tecnología, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que se requieran.

PARÁGRAFO. Hace parte de la planeación la programación de las rutas, los servicios, las frecuencias del sistema y demás variables consideradas en la operación del SETP; y por control, aquellas actividades que

tienen como fin registrar, coordinar, vigilar, y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento y optimización de los indicadores de servicio del sistema.

ARTÍCULO 19. IMPLEMENTACIÓN SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA. El Sistema de Gestión y Control de Flota será adoptado por la autoridad de transporte o quien este delegue, de acuerdo con los resultados de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera.

PARÁGRAFO 1. La incorporación de la tecnología puede realizarse de manera modular, de acuerdo con las necesidades y capacidades (técnicas y financieras) de la Autoridad del SETP, modificando la precisión, la frecuencia del registro, y la periodicidad de reporte de la tecnología.

PARÁGRAFO 2. Cuando el SGCF sea contratado con un tercero, se deberá garantizar que la autoridad de transporte cuente con una réplica del sistema que permita acceder a la información en tiempo real y que cuente con la capacidad de soportar la trasferencia del sistema principal al de réplica para asumir la operación en caso de contingencia. El Centro de Control en sus instalaciones físicas deberá garantizar el espacio adecuado para la ubicación de las autoridades de tránsito y transporte, o quien haga sus veces.

PARÁGRAFO 3. La flota deberá estar dotada de un mecanismo de geolocalización, procedimiento y transmisión de voz y datos que cumplan con las características técnicas requeridas para interactuar con el SGCF, recibir la señales emitidas por el centro de control para comunicarse con cada vehículo en operación que le permita al centro de control impartir órdenes y monitorear de manera permanente y continua la actividad del vehículo.

CAPITULO VII
COFINANCIACIÓN

ARTÍCULO 20. REQUISITOS PARA LA COFINANCIACIÓN DE LOS SETP. La Nación y sus entidades descentralizadas participarán con aportes de capital en dinero administrado a través de un encargo fiduciario con una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, o en especie, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto esté incluido y articulado con el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial y planes maestros vigentes, de acuerdo con las normas que lo regulan.
2. Que el Ente Territorial tenga un Plan de Movilidad, y que las políticas de transporte público se articulen con el SETP.
3. Que el proyecto propuesto esté registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.
4. Que el proyecto, tenga un concepto previo favorable, por parte del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación.
5. Que el proyecto cuente con un documento CONPES, que recoja la información contenida y aprobada en los estudios de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente la estrategia, el cronograma y los organismos de ejecución.
6. Que la primera Autoridad de cada Ente Territorial, donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP lo adopte mediante acto administrativo, de conformidad con los requisitos establecidos en el Artículo 22 del presente decreto.

ARTÍCULO 21. ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS. Los aportes en dinero realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser administrados a través de un encargo fiduciario, contratado para tal fin por el Ente Gestor del SETP con una entidad fiduciaria vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, previa autorización de su Junta Directiva o Consejo Directivo, según lo dispuesto en las normas pertinentes en la materia y lo acordado en el Convenio de Cofinanciación del proyecto.

CAPÍTULO VIII
ADOPCIÓN Y HABILITACIÓN DEL SETP

ARTÍCULO 22. ADOPCIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO. El SETP será estructurado en su marco general y planeado por la Autoridad de Transporte del Ente Territorial o por quien ésta delegue. Cuando se requieran recursos de la Nación, se deberá trabajar de manera coordinada con el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación. En cualquier caso, se deberán realizar los estudios técnicos, legales y financieros necesarios, los cuales deberán contemplar las acciones necesarias para combatir la ilegalidad e informalidad.

Previa la suscripción del convenio de cofinanciación entre la Nación y los Entes Territoriales, la primera autoridad del Ente Territorial donde se implementará el SETP deberá, mediante acto administrativo, adoptarlo y determinar sus respectivos componentes.

El mencionado acto administrativo, deberá:

1. Reconocer, sobre la base de un sustento técnico, la importancia y necesidad del SETP para el desarrollo urbano de la ciudad y de su productividad.
2. Establecer el compromiso de actualizar el Plan de desarrollo del Municipio o Distrito, y articularlo con el Plan de Movilidad y el Plan de Ordenamiento Territorial, para la implementación del SETP.
3. Definir el Ente Gestor del SETP para la ejecución de los recursos y su implementación.
4. Establecer el compromiso de tomar todas las acciones necesarias relacionadas con el transporte público de pasajeros al interior del Ente Territorial, que faciliten la implementación del SETP, acorde con los objetivos que con el mismo se procuran.
5. Definir y describir los componentes del sistema de conformidad con lo establecido en el presente Decreto y en los estudios técnicos, económicos, jurídicos y financieros realizados por cada ente territorial.
6. Establecer el cronograma de trabajo que incluya las diferentes etapas, estudios, ejecución e implementación de obras de infraestructura, incorporación de elementos tecnológicos y entrada en operación progresiva del sistema, con la articulación de todos los agentes que intervienen en el SETP.
7. Definir el cronograma de actividades que garantice la implementación gradual del Sistema para la transición del transporte colectivo al SETP, conforme se establezca en los estudios de estructuración del Sistema.
8. Establecer los indicadores de disponibilidad, nivel de servicio, y estándares de calidad para la adecuada y eficiente prestación del servicio y su esquema de vigilancia y control.
9. Determinar el estado de la oferta y la demanda de transporte público y comprometerse a tomar las acciones encaminadas a mantener una oferta equilibrada, articulada con los lineamientos del desarrollo del proyecto SETP.
10. Expresar la voluntad de un programa concertado de trabajo para la transformación empresarial del sector privado que se vinculará al mismo, a través de aspectos prácticos técnicos, administrativos y financieros.

PARÁGRAFO 1: A partir de la expedición del acto administrativo de adopción del SETP, la autoridad de transporte deberá, en caso de presentarse sobreoferta en el servicio de transporte público colectivo e individual, tomar medidas que permitan controlarla y/o cualquier otra medida encaminada a mantener una oferta equilibrada, articulada con los lineamientos del desarrollo del SETP.

PARÁGRAFO 2: Deberá garantizarse la posibilidad de la incorporación por adquisición de la propiedad, de los equipos que eran utilizados por el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y/o Municipal de Pasajeros, en la medida que sean compatibles con las características establecidas para la operación del sistema.

PARÁGRAFO 3: Cuando la implementación del SETP requiera la desintegración física total de vehículos del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, la renovación podrá cumplirse con vehículos trasladados de otros municipios, siempre y cuando aquellos correspondientes al municipio en el cual se adopta el sistema, se destinen a la reposición de los que son objeto de dicha desintegración y garanticen una renovación de equipo no inferior a cinco años.

PARAGRAFO 4: En aquellas ciudades donde ya se hubiere expedido el acto administrativo de adopción, la Autoridad de Transporte del Ente Territorial, deberán revisar la concordancia del mismo con la presente disposiciones, realizando los ajustes a que haya lugar. Para ello dispondrán de un plazo máximo de dos (2) meses a partir de la expedición de este decreto.

ARTÍCULO 23. HABILITACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO El servicio público de transporte en el SETP se prestará previa expedición por parte de la autoridad de Transporte de un Acto Administrativo de habilitación y operación, en el cual se otorguen los permisos de operación correspondientes.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 son las siguientes:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente, suscrita por el representante legal, donde se indique el domicilio principal, señalando su dirección.
2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte. Cuando el agente operador corresponde a un consorcio o unión temporal, se deberá presentar el certificado de existencia y representación legal de los miembros que lo constituyen.
3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
4. Demostrar la propiedad o leasing financiero por parte de la empresa o de sus socios, para vehículos nuevos, de la flota que va a operar el SETP, con una destinación exclusiva para la prestación del servicio público urbano de transporte. Cuando el agente operador corresponda a un consorcio o unión temporal, la propiedad de los vehículos deberá estar radicada en los miembros que lo constituyen y en ningún caso, en personas naturales, salvo cuando se trate de cooperativas.
5. Acreditar y mantener durante un término mínimo de tres (3) años, una participación mínima del 30% en su conformación, de empresas de servicio de transporte público y de pequeños propietarios, como asociados, que formaban parte de la oferta del servicio recogida por el SETP.

6. Relacionar el equipo de transporte con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
7. Estados financieros básicos certificados de los dos últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.
8. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación correspondiente a los dos (2) últimos años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.
9. Demostrar un capital pagado o patrimonio líquido correspondiente como mínimo a 300 SMLMV. En caso de unión temporal o consorcio este requisito se acredita con la sumatoria del capital pagado o patrimonio líquido de la totalidad de los miembros.
10. La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido.
11. Presentar copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente decreto.
12. Acreditar el pago a favor de la autoridad de transporte competente de los derechos que se causen debidamente registrados por la entidad recaudadora.
13. Presentar al Ente Gestor, el Plan para el cumplimiento de los programas de Gestión de Flota, establecidos por el SGCF, que permita responder por la operación del sistema, de conformidad con los indicadores de servicio mínimos definidos por las autoridades competentes, para la adecuada y eficiente prestación del servicio. Este plan deberá ser avalado por el Ente Gestor, quien velará por que se mantenga actualizado de acuerdo con las condiciones de equilibrio entre la oferta y la demanda del Sistema.
14. Presentar al Ente Gestor, los programas de revisión y mantenimiento preventivo y correctivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio. Dichos programas deberán mantenerse actualizados y el Ente Gestor deberá velar por su cumplimiento.

PARÁGRAFO 1. No se podrá iniciar la operación de las rutas y/o servicios del SETP, sin que la autoridad de transporte competente o el ente en el que se delegue esta función, haya certificado el cumplimiento del presente artículo.

PARÁGRAFO 2. La autoridad de transporte, deberá verificar como mínimo una vez cada año el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente artículo.

En caso de que se incumplan los requisitos aquí establecidos, la autoridad de transporte, garantizando el debido proceso, e identificando y aplicando las acciones necesarias para garantizar la continua prestación del servicio, procederá a cancelar la habilitación de los AOST, y dará apertura al proceso de selección correspondiente para la adjudicación de las rutas inicialmente autorizadas al agente operador del servicio incumplido.

PARÁGRAFO 3. Las autoridades locales deberán diseñar estrategias y adoptar políticas que estimulen y permitan hacer efectiva la participación de pequeños propietarios, previa socialización de los alcances del proyecto de manera que conozcan los alcances del proceso y su posible participación.

CAPÍTULO IX
OPERACIÓN DEL SETP

ARTÍCULO 24. OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Previo al inicio de la operación, los agentes operadores del servicio presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riegos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización a terceros, en los términos que para el efecto se establezcan por la Autoridad de Transporte, sin perjuicio de los demás seguros que en estos o en la Ley se establezcan.

PARÁGRAFO. En ningún caso las condiciones de aseguramiento de los riesgos podrán ser inferiores a las máximas establecidas en la reglamentación para el transporte público terrestre de pasajeros.

ARTÍCULO 25. ASPECTOS TÉCNICOS DE LA OPERACIÓN. Los SETP operarán de acuerdo con la definición de rutas y la programación de los servicios de transporte que realice el Ente Gestor o quien haga sus veces. Dicha operación se realizará utilizando los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones, patios, talleres y paraderos, así como los vehículos definidos para la operación del SETP, en los estudios técnicos de estructuración y demás tecnología requerida.

PARÁGRAFO. Sobre los servicios diseñados y otorgados para su prestación por parte del agente operador, podrán realizarse variaciones y ajustes, tendientes a satisfacer adecuadamente la demanda y mantener el nivel de servicio requerido. Para el efecto se establecerán en el acto de habilitación del agente operador, las condiciones y procedimientos a seguir para la modificación, entre otros, de los horarios, rutas y número de vehículos.

ARTÍCULO 26. ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO. En el primer trimestre del tercer año desde la entrada en operación del sistema, los agentes operadores del servicio deberán demostrar el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público en el SETP, mediante la presentación del respectivo certificado, de conformidad con las normas de certificación de calidad vigentes, y mantenerlo vigente y presentarlo a la autoridad competente cuando esta lo requiera.

ARTÍCULO 27. INDICADORES DE CALIDAD DEL SISTEMA. La calidad del servicio de transporte en el SETP se debe medir a través de indicadores que se establezcan objetivamente y reflejen el comportamiento real del Sistema. Dichos indicadores y los estándares mínimos serán definidos por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 28. VEHÍCULOS. El parque automotor destinado a los SETP deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tender progresivamente a la uniformidad de la flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes. Los estudios técnicos, definirán la flota actual del transporte público que se utilizará para cada SETP y las condiciones para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

En todo caso, para la vinculación de los vehículos al sistema, el AOST los pondrá a disposición del ente gestor o quien este designe, para una revisión técnica que permita verificar el cumplimiento de las características y dotaciones mínimas requeridas.

PARÁGRAFO 1. A partir de la publicación del presente decreto, la autoridad de transporte deberá exigir que la reposición de vehículos se efectué por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para el ingreso de los vehículos nuevos al sistema, la entidad competente deberá establecer las equivalencias por las cuales los vehículos nuevos remplazan a los vehículos existentes considerando la sobreoferta presente y/o la flota de vehículos que debe sustituirse. Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el Parágrafo 3 del Artículo 22.

PARÁGRAFO 2. En los SETP se podrán seleccionar la tecnología, el combustible o la energía para la operación de la flota, que en igualdad de condiciones de eficiencia, tenga el menor costo real y ambiental, condicionado a la disponibilidad del combustible o energía, la viabilidad de su comercialización, y el impacto en la tarifa al usuario.

ARTÍCULO 29. ÁREA DE INFLUENCIA DEL SETP. Si en el área de influencia definida operan las rutas de que trata el Artículo 35 del Decreto 170 de 2001 y Artículo 41 del Decreto 171 de 2001, el resultado de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera deberá contener y analizar los aspectos relacionados con la integración de estas rutas al SETP, para beneficio del usuario y cumplir con los demás requisitos que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 30. TERMINALES DE INTEGRACIÓN MODAL O TRANSFERENCIA. Los Entes Territoriales que implementen Sistemas Estratégicos de Transporte Público podrán construir, como solución para el mejoramiento de su movilidad, Terminales de Integración o Transferencia que cumplan la función de integración del SETP con las modalidades de transporte que operen en el área de influencia.
En este caso, la autoridad local celebrará convenios para la administración de dichas Terminales de Integración o Transferencia con la Terminal de Transporte Terrestre de Pasajeros debidamente autorizadas por el Ministerio de Transporte. En todo caso deberá garantizarse la utilización respectiva del porcentaje de la tasa de uso destinado a la aplicación del examen de alcoholimetría para conductores, establecido por la normatividad vigente.

PARÁGRAFO. En las ciudades donde se implementan estos sistemas y se cuente con terminales de transferencia, los vehículos automotores utilizados para el servicio público de transporte terrestre de pasajeros por carretera utilizarán dichos intercambiadores como destino final de su recorrido o tránsito de acuerdo con las necesidades de los usuarios y conforme lo disponga la autoridad de transporte correspondiente, a través de los convenios correspondientes con las empresas terminales de transporte terrestre de pasajeros.

CAPITULO X
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 31. SUBSIDIOS Y COMPENSACIONES. En caso que la o las autoridades locales definan la adopción de cualquier tipo de subsidios o compensaciones directas o indirectas, respecto de la tarifa comercial del sistema, orientado a sectores específicos de la población, deberá realizar los estudios correspondientes que garanticen integralmente la sostenibilidad financiera del sistema, conciliados técnica y operativamente con la autoridad de transporte del SETP y demás que reglamenten esta materia. El pago de tales subsidios y compensaciones será asumido previamente por la entidad que lo establezca, la cual deberá estipularlo en el acto administrativo correspondiente, incluyendo la fuente presupuestal que lo financia y una forma de operación que garantice su efectividad. En ningún caso, dichos subsidios o compensaciones serán cubiertos con dineros provenientes de la Nación.

Continuación de decreto "Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Público"

ARTÍCULO 32. APLICACIÓN. Las reglas establecidas en el Artículo 11 del presente decreto para la selección del agente operador del servicio de transporte, no serán aplicables en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público que a la fecha de expedición del presente decreto, ya lo hubieren seleccionado.

ARTÍCULO 33. INSPECCIÓN, CONTROL Y VIGILANCIA. Tanto la Autoridad de Transporte como el Ente Gestor, el Agente Operador del Servicio de Transporte (AOST) y el Agente recaudador (AR) del SETP son sujetos de inspección, control y vigilancia por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de acuerdo con las normas vigente en la materia.

ARTICULO 34. VIGENCIAS Y DEROGATORIAS. Él presente decreto rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los

MAURICIO CÁRDENAS SANTAMARÍA
Ministro de Hacienda y Crédito Público

CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN
Ministra de Transporte

TATIANA OROZCO DE LA CRUZ
Directora Departamento Nacional de Planeación