



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 1 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, los numerales 1, 3, 4 y 6 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, en los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política establece que son fines esenciales del Estado, entre otros, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que el artículo 365 ídem señala que: *los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, y es su deber, asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, bien directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares, manteniendo en todo caso, la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...)*”

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que según el artículo 3 ídem, uno de los principios del transporte público es el del acceso al transporte, el cual implica la obligación de las autoridades competentes, de diseñar y ejecutar “(..) *políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo*”.

Que el artículo 17 ibídem señala que hacen parte de la infraestructura de transporte las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010 prevé que: *“... todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público...”*.

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito los Alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.

Que el párrafo 3 del artículo 6 ídem, dispone que los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que la Ley 1682 de 2013 *“por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, establece en su artículo 2º que *“La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”*.

Que la misma norma en su artículo 3º, en punto de las características de la infraestructura de transporte, señala que *“La infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos”*.

Que el artículo 4º de la norma en cita determina cómo se integra la infraestructura de transporte y en el numeral 10 se menciona *“La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclo rutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas”*.



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

Que el numeral 4 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 “*Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*”, estableció lo siguiente:

“Artículo 33. Otras fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

(...)

4. Infraestructura nueva para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones (...)

Que el artículo 304 de la Ley 1955 de 2019 establece que “*Para el financiamiento de la infraestructura, las entidades del sector transporte podrán implementar estrategias de financiación, tales como enajenación directa de activos, cobro por derechos por uso de la infraestructura de los distintos modos de transporte de su competencia. Los recursos obtenidos se destinarán al sector transporte, previa incorporación presupuestal. Con el mismo fin, el sector transporte podrá obtener ingresos a través de publicidad en la infraestructura o anexidades existentes, en los distintos modos de transporte propiedad de la Nación administrada por obra pública o concesión*”.

Que el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, adoptado mediante Acuerdo 761 de 2020, en su Propósito 4 “*Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente*



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

y sostenible”, establece como el programa estratégico 13, Formular e implementar una estrategia integral para mejorar la calidad del transporte público regional.

Que en el mismo sentido, el Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible busca “Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad”.

Que el artículo 3 del Decreto Distrital 319 de 2006 “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital”, que incluye el ordenamiento de estacionamientos y se dictan otras disposiciones”, contempla la definición de los Complejos de Integración Modal - CIM como “instalaciones de múltiple uso en donde los usuarios del transporte público colectivo intercambian de modo de transporte, y señala que el complejo de integración modal podrá estar complementado con instalaciones comerciales”.

Que el artículo 36 ídem, estableció que: “Con el fin de aprovechar las potencialidades de cada modo y medio de transporte y obtener una mejora de las condiciones de movilidad de la población, se implantarán dentro del Distrito Capital intercambiadores modales, concebidos éstos como equipamientos o infraestructuras destinadas a integrar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que las personas cubran su viaje, los cuales constituirán el elemento básico para los procesos de integración de los modos del transporte de pasajeros en la Ciudad y en la Ciudad Región.

En este marco la unión de varios intercambiadores modales constituirá un Complejo de Integración Modal (CIM) del transporte de pasajeros, bien sea en la periferia o al interior de la Ciudad el cual deberá tener interconexión entre sus diferentes componentes (...).”

Que el artículo 37 ibídem señaló respecto a los inmuebles en donde se construirán los Intercambiadores Modales, lo siguiente: “Los intercambiadores modales y Complejos de Intercambio Modal podrán constituirse como infraestructuras físicas en bienes fiscales de propiedad del Distrito Capital, de sus entidades, o en bienes de particulares autorizados por éstas. También podrán situarse en espacio público, en cuyo caso, su ubicación y operación estará sujeta a lo previsto por el Plan Maestro de Espacio Público, por este Decreto y por las normas que los desarrollen.”

Que el artículo 38 de la mencionada norma autoriza que la infraestructura de los intercambiadores modales puede realizarse mediante la adopción de esquemas de APP,



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C.”

así: “Las entidades distritales, cuyos servicios se presten en los Intercambiadores Modales, acometerán la construcción de los mismos, ya sea directamente, o a través de la Terminal de Transporte S.A., o del Instituto de Desarrollo Urbano. Lo anterior sin perjuicio de la adopción de esquemas de participación público-privados. El DAPD definirá los aspectos relativos al plan de implantación de cada intercambiador modal, en coordinación con las entidades que prestarán sus servicios en los mismos.”

Que la Ley 1508 de 2012 permite la existencia de un instrumento para proveer bienes y servicios a la infraestructura productiva del país e infraestructura social a través del esquema Asociación Público Privadas (APP), ya sean de iniciativa pública como privada. Y los inversionistas privados tienen derecho a recibir una retribución económica cuando la infraestructura objeto del contrato se encuentre disponible, se cumplan con los niveles de servicio y estándares de calidad del proyecto, y con los demás requisitos que disponga la normativa reglamentaria.

Que el artículo 5º de la Ley 1508 de 2012 consagra dicho derecho a retribución y establece que se podrá manifestar mediante: (i) el recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto, (ii) la recepción de desembolsos de recursos públicos o (iii) cualquier otra forma de retribución.

Que la Corte Constitucional en Sentencia C-927 de 2006 se refirió a los precios públicos así: “... ese tipo de “contraprestaciones” se reconocen en la teoría de la Hacienda Pública con el nombre de “precios públicos”, los cuales se predicen de los ingresos no tributarios del Estado que surgen como erogación pecuniaria de contrapartida directa, personal y conmutativa a cargo de los beneficiarios, cuya causa jurídica es -como ya se señaló- la autorización para acceder al uso temporal de bienes y servicios de propiedad estatal...”

Que el Plan Estratégico de Movilidad 2030 definió una visión regional en la que “el sistema de movilidad de Bogotá-Región en 2030 permita al ciudadano disfrutar de más tiempo para sí mismo gastando menos tiempo viajando; disfrutar de un territorio más accesible con distancias más cortas, en el que se pueda desplazar de un modo sencillo, sin obstáculos, de forma económica y de calidad. Un sistema de movilidad limpio, respetuoso con el medio ambiente, seguro, eficiente para el transporte de carga y mercancías, que dinamice el tejido económico, convirtiendo a Bogotá-Región en un referente a nivel mundial en la gestión de movilidad sostenible en regiones de elevada demanda de movilidad.”



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

Que dentro de las estrategias presentadas en el Plan Estratégico del Sistema de Movilidad Ciudad-Región 2030, se encuentra la creación de una red regional de centros de intercambio de alta calidad que faciliten la intermodalidad entre los sistemas distritales, regionales y con otros modos de transporte con la implementación de parqueaderos disuasorios, con el fin de reducir demoras en los principales accesos, así como futuras complicaciones de congestión en la región.

Estas nuevas infraestructuras buscarán la reducción de niveles de contaminación, tiempos de viaje y costos de operación de los diferentes usuarios.

Que la necesidad de consecución de recursos para la sostenibilidad financiera de los Complejos de Integración Modal, obliga a la administración distrital a identificar e implementar distintas fuentes de financiación que permitan la generación de recursos para costear la construcción y operación de los Complejos de Intercambio Modal y garantizar la adecuada prestación del intercambio modal entre el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera con el sistema de transporte público de Bogotá en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

DECRETA

Artículo 1. Objeto. El presente Decreto tiene como finalidad establecer condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá, en los términos previstos en el numeral 4º del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente a los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en el Distrito Capital.

Artículo 3. Características de los Complejos de Intercambio Modal: Estas infraestructuras de transporte deben cumplir con lo siguiente:

1. Garantizar que la infraestructura permita la integración del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera con el sistema de transporte público de Bogotá y los diferentes modos de transporte urbano, para que las personas puedan complementar su viaje en condiciones de comodidad, eficiencia, seguridad.



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

- 2.** La ubicación de los Complejos de Integración Modal (CIM) coadyuvará a que las autoridades de tránsito y transporte puedan tomar las medidas tendientes a reducir los recorridos y tiempos de viajes dentro del perímetro urbano para los vehículos del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera y que la integración con el Sistema de Transporte Público y en general de aquellos modos que se requieran para permitir una adecuada interacción de la movilidad se dé preferiblemente en la periferia del Distrito, con el fin de aportar en la reducción de la congestión al interior de la ciudad, mejorar los tiempos de acceso a la misma y facilitar la conexión del Distrito con la región.
- 3.** Propender porque su construcción y operación coadyuve en la reducción de los niveles de emisiones atmosféricas tales como GEI y material particulado en la ciudad.
- 4.** Los Complejos de Integración Modal podrán ofrecer servicios conexos al transporte, tales como patios de regulación, estación de servicio y zonas para la atención de servicios básicos para la flota del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera, zonas de servicios a los pasajeros, zonas de parqueo para el transporte particular, bahías de integración de los diferentes modos de transporte, entre otros.
- 5.** En concordancia con el Plan de Desarrollo Distrital 2020- 2024 *“Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI”* y atendiendo a criterios de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible - DOTS, los Complejos de Integración Modal “CIM” podrán desarrollar proyectos inmobiliarios complementarios con servicios urbanos generadores de empleo, que aporte al desarrollo e integración regional.
- 6.** Para la entrada en operación de los CIM, se debe realizar un plan de traslado de la operación en el marco del proceso de transición del siguiente numeral del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera.
- 7.** El proceso de transición y la constitución de los Complejos de Integración Modal deberá ser coordinado con la Terminal de Transporte S.A. y con Transmilenio S.A., para la adecuada prestación del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera, en articulación con la oferta del Sistema Integrado de Transporte Público en sus componentes troncal y zonal.

Artículo 4. Fijación. La Administración Distrital fijará el Precio Público de forma independiente para cada uno de los Complejos de Integración Modal, de acuerdo con



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

estudios técnicos que deberán contener, como mínimo: la valoración de la reducción de los niveles de congestión; los servicios complementarios ofrecidos por cada uno de los Complejos el estimado de número de usuarios, la reducción estimada de emisiones, los ahorros en tiempos previstos y los costos de operación para cada uno de los usuarios. Así mismo, deberá indicar que estos servicios no hacen parte de aquellos cubiertos por la tasa de uso.

Artículo 5. Información de Soporte. Con el fin de autorizar el cobro de un precio público en los Complejos de Intercambio Modal, el estudio técnico de soporte, además de los requisitos establecidos en la ley, deberá contener como mínimo la siguiente información sin perjuicio de las solicitudes adicionales de entidades distritales en asuntos de su competencia:

- a. Presentar un esquema operativo básico de rutas que incluya las que se operarán en el Complejo de Integración Modal “CIM” y el inventario de empresas, rutas y vehículos (número, tipologías vehiculares, capacidad y clase) del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera que operarán desde el Complejo de Integración Modal además del inventario de rutas y vehículos (número y clase) del Sistema Integrado de Transporte Público que se integrarán en el CIM, incluyendo las proyecciones en vehículos adicionales que de acuerdo con las normas vigentes, permiten al transporte intermunicipal, atender los incrementos de demanda, en los periodos de alta temporada. Este requisito debe ser presentado máximo seis (6) meses antes de la entrada en operación.
- b. Estudio que demuestre que existe la demanda suficiente de vehículos y pasajeros como resultado de la integración de las diferentes modalidades, para la viabilidad técnica, económica y operativa del respectivo proyecto de Complejo de Integración Modal “CIM”.
- c. El modelo de transición entre la operación con las terminales de transporte que viene funcionando en la ciudad y el nuevo esquema con la puesta en operación del Complejo de Integración Modal “CIM”, incluyendo el cronograma de traslado de las operaciones hacia la nueva infraestructura y el análisis de viabilidad económica y financiera, y el funcionamiento de las terminales pre-existentes como consecuencia del traslado de los servicios a uno o varios Complejos de Integración Modal “CIM”.



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

- d. Un diseño que garantice la adecuada integración del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera con los Sistema Integrado de Transporte Público, transporte privado y modos no motorizados. Además de garantizar que se cuente con patios y áreas de servicio como parqueaderos de regulación, lavaderos, estaciones de servicio y servicios conexos, con el fin de atender los requerimientos de los vehículos del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera y sus conductores.
- e. Determinar que el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad que se integra en la nueva infraestructura del Complejo de Integración Modal “CIM” tiene la capacidad y características de servicio para atender los usuarios del del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera. Y que el CIM tiene la capacidad de atender a los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y del Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera que se genere con esta integración.
- f. Proyecciones con un horizonte de tiempo acorde con el plazo de operación previsto para el CIM de la demanda de pasajeros a movilizar en los diferentes servicios y modos de transporte, que se integran en el respectivo Complejo de Integración Modal “CIM”.
- g. Describir los servicios conexos del CIM que no se encuentren dentro de la tasa de uso y los cuales serán sujetos del precio público.
- h. Los presupuestos de inversión, costos, gastos de operación, mantenimiento y administración del proyecto, así como sus ingresos estimados.

Artículo 6. Creación, habilitación, homologación y operación Información de Soporte.
El titular del Complejo de Integración Modal deberá, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, solicitar al Ministerio de Transporte la habilitación correspondiente como terminal de transporte., previo la elaboración de los estudios que contengan la justificación técnica, económica, operativa y técnica diseños del proyecto Complejo de Integración Modal “CIM”.

Artículo 7. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen las condiciones para la definición de los Precios Públicos por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio de Transporte Terrestre Automotor de Carretera en Bogotá D.C”

Dado en Bogotá D.C., a _____ de _____ de 2020