



Bogotá D.C., abril 08 de 2021

REF: Respuesta a su solicitud de cumplimiento de la ley sobre la vida útil de vehículos de servicio público de transporte en el Distrito Capital. Radicado Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaría General N° 1-2021-7916.

Respetado señor Solano,

Reciba un cordial saludo de la Secretaría Distrital de Movilidad. La Dirección de Normatividad y Conceptos recibió su petición de la referencia, presentada mediante el sistema de información «*Bogotá te escucha*» bajo el radicado PQRSN N° 755322021, encaminada a que en el Distrito Capital se dé cumplimiento a la normativa sobre la vida útil de vehículos de servicio público de transporte.

1. COMPETENCIA DE LA DIRECCIÓN DE NORMATIVIDAD Y CONCEPTOS

El Decreto distrital 672 de 2018 modificó la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y asignó en el artículo 34 a la Dirección de Normatividad y Conceptos, la función de expedir los conceptos jurídicos y respuestas a consultas que sean de su competencia.

En ese sentido, las respuestas a las consultas y/o conceptos que expida esta Secretaría Distrital de Movilidad están dirigidas a coadyuvar en la solución, determinación y concreción de los aspectos generales y abstractos del desarrollo de las actividades propias de sus dependencias y, de las entidades y organismos de la administración distrital, cuando se trate de asuntos en relacionados con el sector movilidad.

Tratándose de solicitudes elevadas por los particulares, las mismas deberán corresponder o enmarcarse dentro del actuar de la entidad, o referirse al

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



cumplimiento de funciones y servicios a cargo de la misma, por no estar dentro de sus funciones, asesorar, instruir u orientar a los particulares o a las instituciones privadas, en el ejercicio de sus derechos y prerrogativas derivadas de las atribuciones enmarcadas en el desarrollo y ejercicio de actividades del derecho privado.

De modo que este concepto se emite en ejercicio de esa función y, conforme lo dispone el numeral 4 del artículo 19 del Decreto distrital 430 de 2018, no puede entenderse diferente a un documento de comunicación externa que se produce en cualquier dependencia de las entidades y organismos públicos distritales. Por tanto, no puede asumirse como un lineamiento o directriz y, conforme a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 1755 de 2015, tampoco será de obligatorio cumplimiento o ejecución.

Por último, es preciso señalar que la presente respuesta que emite la Dirección de Normatividad y Conceptos tiene como fundamento el contexto presentado en la solicitud y busca estudiar, en forma general, los supuestos de hecho y derecho expuestos en esta. Por ello, se recomienda que para la comprensión de su alcance la lectura sea integral, pues este no debe extenderse a circunstancias diferentes a las esbozadas y estudiadas.

2. SOLICITUD

El peticionario solicita el cumplimiento inmediato de la normativa relacionada con la vida útil de los vehículos de servicio público de transporte, especialmente las siguientes disposiciones:

- Ley 105 de 1993, artículos 4 y 5:

ARTÍCULO 5º.- [Modificado por el art. 1, Ley 276 de 1996]. **Definición de competencias.** *Desarrollo de políticas. Regulación sobre transporte y tránsito. Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito. // [...]. (Énfasis del peticionario).*

ARTÍCULO 6º.- [Modificado por el art. 2, Ley 276 de 1996]. **Reposición del**

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil. // [...]. (Énfasis del peticionario).

- Ley 336 de 1996, artículos 4, 5 y 59¹:

Artículo 4º- El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. (Énfasis del peticionario).

Artículo 5º- 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, implicará 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. // [...]. (Énfasis del peticionario).

- Ley 688 de 2001, artículo 2:

Artículo 2º. Renovación y reposición. La renovación consiste en la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, dentro de la vida útil determinada por ley.

La reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley. // [...]. (Énfasis del peticionario).

¹ Aunque la invoca, también reconoce que esta disposición fue derogada, motivo por el cual no se cita.



- Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, artículo 2.2.1.6.2.2²:

Artículo 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos. [Modificado por el art. 3 del Decreto Nacional 431 de 2017. El texto original era:] *El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de 20 años.* // [...]. (Énfasis del peticionario).

Aunado a lo anterior, el peticionario destaca que la Corte Constitucional mediante las sentencias C-090 y C-1252 de 2001, respectivamente ha indicado que el rango de 20 años otorgados por el Legislador a la vida útil de los automotores de servicio público, no puede ser *«interpretado o modificado» por los particulares*, y que el cumplimiento de la normativa vigente se constituye en una garantía del derecho fundamental a la igualdad que le asiste a los transportadores, sin que con ello se desconozca que la vigencia de este derecho *«[...] no excluye necesariamente la posibilidad de dar un tratamiento diferente a personas y hechos que, de acuerdo con sus condiciones, hacen razonable la distinción»*.

Igualmente refiere que la posición del Ministerio de Transporte ha sido consistente al señalar que *«[...] la vida útil de los vehículos automotores dedicados al transporte público, que desde 1993 se fijó en veinte (20) años, bajo consideraciones técnicas, sociales y de seguridad, que son válidas actualmente, sobre todo teniendo en cuenta la mejor calidad y los desarrollos de seguridad de los productores de vehículos automotores, y este término sólo puede ser modificado por este en su condición de cabeza del sector transporte»* (Énfasis del peticionario).

Al respecto, considera que en el Distrito Capital no se están aplicando estas normas, lo cual se evidencia especialmente en las actuaciones relacionadas con los contratos de transporte:

Reclamo Directo y Requerimiento de Cumplimiento de la Ley, especialmente en las actuaciones destinadas a establecer contratos de transporte, en cuyos requisitos directos o por medio de pliego de condiciones, licitación, subasta u

² El solicitante lo cita sin incluir la modificación efectuada mediante el artículo 3 del Decreto Nacional 431 de 2017.





otras formas de contratación, se exigen requisitos no previstos en la ley, o contrarios a los establecidos en la normatividad vigente, concretamente con la exigencia y aplicación de una vida útil para los vehículos a contratar, diferente a la establecida legalmente, con lo cual además de vulnerar la ley y negarse a dar cumplimiento a los requisitos legales, desconoce el principio de igualdad ante la ley, como concepto, como principio y como derecho reconocido al interior de nuestro ordenamiento jurídico, revela inmediatamente que se trata de una noción que no responde a un sentido social ni legal, y que por el contrario, es una manifiesta acción que denota la voluntad de no cumplir la ley por motivos subjetivos que involucran intereses particulares, sobrepuestos al interés general y que por lo tanto ameritan la intervención del aparato jurisdiccional para enmendar tan reproachable conducta. (Textual).

Por estas razones hace la siguiente petición:

En tal sentido solicito a Ud. cesar [sic] en forma inmediata este ilegal proceder y someterse al estricto y cabal cumplimiento de la leyes y actos administrativos relacionados en esta reclamación directa, manifestándolo por escrito y materializándolo en todas sus convocatorias para concursar en la contratación de transporte, tanto en sus requerimientos individuales como colectivos, eliminando el requisito de antigüedad del parque automotor a una prevalencia diferente a la que ordena la ley; es decir de veinte (20) años. (Textual).

3. TRÁMITE DADO A LA SOLICITUD

Para contar con los elementos de juicio suficientes para resolver su solicitud, se requirió al área técnica para que informara es propietario de algún vehículo de servicio de transporte público y, en caso afirmativo, conocer si dicho automotor tiene tarjeta de operación vigente, se encuentra afiliado a algún operador del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP o a alguna empresa de Transporte Público Colectivo, o si se ha postulado para ser adquirido con los recursos del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio.

Fue así como la Dirección de Atención al Ciudadano respondió que:

[...] se efectuó verificación en el Registro Distrital Automotor (RDA), que administra la concesión SIM, evidenciando que el ciudadano John Henry Solano

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

5





Cárdenas, identificado con la cédula de ciudadanía N.º 79.611.251, reporta ante este Organismo de Tránsito titularidad de propiedad automotor, así:

Placa	Clase	Servicio	Afiliado
ZOE647	Microbús	Publico	Líderes en Transportes Especiales S.A., a partir del 6/03/2002.

Es de anotar, que el citado rodante se encuentra en estado cancelado por destrucción o pérdida total por accidente, a partir del 16 de diciembre de 2015.

Adicionalmente debe señalarse que este vehículo se encuentra autorizado para la prestación del servicio público de transporte especial, por lo tanto, el ente regulador es la Superintendencia de Puertos Y Transporte. Por lo anterior, al no hacer parte de los vehículos de servicio público colectivo habilitados para la prestación del servicio público de transporte en Bogotá, este organismo de tránsito no resuelve ningún aspecto que tenga que ver con su vida útil, y demás aspectos en torno a la prestación del servicio, que sería el objeto de la acción que se pretende impetrar.

Finalmente, frente a su consulta referente a la tarjeta de operación del citado automotor esta Dirección elevó consulta a través del ticket electrónico número 1306893 al Consorcio Servicios Integrales para la Movilidad- SIM, Administrador del Registro Distrital Automotor en virtud de Contrato de Concesión N° 071 de 2007, suscrito con la Secretaría Distrital de Movilidad, quien en respuesta el citado concesionario informó:

“...validando la información se evidencia que: 1. Para el vehículo de placas ZOE647 la tarjeta de operación no se encuentra vigente dado a que el automotor se encuentra cancelado por destrucción total por accidente de tránsito. 2. El vehículo de placas ZOE647 registra el radio de acción “NACIONAL”, por lo cual todo trámite relacionado con tarjeta de operación lo realiza la Dirección Territorial correspondiente, dado que el consorcio únicamente realiza dicho trámite para los vehículos de radio de acción urbano e individual (Buses, Busetas, Microbuses del Sistema Masivo y/o Provisional y Taxis).”

Así las cosas, es de aclarar que para los vehículos de servicio público especial la Entidad encargada de expedir y renovar las tarjetas de operación es el Ministerio de Transporte. Lo anterior, de conformidad con lo ordenado en el artículo 27 del Decreto 431 de 2017 “Por el cual se modifica y adicional el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”*





Automotor Especial y se dictan otras disposiciones.” (Textual).

4. RESPUESTA A SU PETICIÓN

Sobre el particular debe aclarársele que, contrario a lo alegado por usted, la Secretaría Distrital de Movilidad sí ha dado cumplimiento a la normativa relacionada con la prestación del servicio de transporte público, particularmente la relacionada con la vida útil de los vehículos destinados para ello, aclarando que esta sólo aplica para el colectivo.³

Hecha esta precisión, en primer lugar, debe destacarse que el literal c del numeral 1 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 «*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*» dispone que el principio del acceso al transporte implica que las autoridades competentes diseñen y ejecuten 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 masivo⁴.

Mediante el inciso 3 del artículo 11 de esa misma normativa, el Legislador también previó la autoridad de tránsito del Distrito Capital sea quien organice el transporte de pasajeros en el Distrito Capital, así como la adaptación de las vías para cumplir con las condiciones exigidas para ese tipo de transporte de pasajeros:

³ Véase: Ministerio de Transporte. [Concepto N° 20191340312571](https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=22509) «Tránsito. Vida útil de vehículo». Bogotá: julio 2 de 2019. 4 pág. [En línea:] <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=22509> (última consulta: abril de 2021).

⁴ Mediante el artículo 2 de la Ley 86 de 1989 el «sistema de transporte masivo de pasajeros» se definió como «[...] el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte».

Con el artículo 1 de la Ley 310 de 1996 se especificó que «El área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa o indirecta».





Artículo 11º.- Perímetros del transporte por carretera. Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:

[...]

c. El perímetro de transporte Distrital y Municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los Municipios contiguos será organizado por las Autoridades de tránsito de los dos Municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

Los buses que desde los Municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías. (Textual).

La orientación de la acción pública para que se prioricen los sistemas de transporte masivo quedó también consignada en la Ley 336 de 1996 «*Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*», a saber:

***Artículo 3º.-** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.*

[...]

***Artículo 21.-**La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública. No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.*

En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización. (Subrayado fuera del texto original).

En segundo lugar, en aplicación de estas normas, con el fin de dar prevalencia al interés general sobre el particular y garantizar los derechos a la circulación y al ambiente sano, establecidos en los artículos 24 y 79 de la Constitución Nacional, se expidió el Decreto distrital 115 de 2003 *«Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital»*, mediante el cual se determinó la priorización del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio en el transporte público de la ciudad.

Luego, con esa misma finalidad de hacer prevalecer el interés general⁵, se profirió el 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»*, se definieron los lineamientos para el sistema de transporte público en el Distrito Capital:

Artículo 3. Definiciones. *Para los solos efectos del presente Decreto, se entenderán así los siguientes términos:*

SITP: *El sistema integrado de transporte público 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, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.*

[...]

Transporte masivo: [Modificado por el art. 1°, Decreto Distrital 484 de 2019].

⁵ En particular, el documento soporte N° 8 del Plan Maestro de Movilidad evidenció los problemas presentes en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Capital, relativos a la sobreoferta, la falta de cobertura del servicio, la accidentalidad, la contaminación, la inseguridad, la ilegalidad, la falta de institucionalidad, entre otros.





Constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras. El transporte masivo se podrá articular en la jurisdicción del Distrito Capital con el Tren de Cercanías.

[...]

Transporte público colectivo: *Lo constituyen las rutas de transporte público colectivo, sus rutas alimentadoras, auxiliares y complementarias, mientras se integran al SITP.*

[...]

Artículo 4. El transporte público en el PMM. *El Transporte Público en Bogotá DC, es un servicio público cuya planeación, coordinación, control y vigilancia será responsabilidad del Distrito Capital, que deberá garantizar la debida operación del sistema.*

[...]

Artículo 6. Campo de aplicación. *Las medidas aquí contenidas deberán aplicarse dentro de la jurisdicción del Distrito Capital, por todos los actores del Sistema, de carácter público o particular. De igual manera, deberán ser observadas por la autoridad distrital, cuando el Distrito interactúe con otros entes municipales, regionales departamentales y nacionales.*

[...]

Artículo 12. Estructuración del sistema de movilidad. *El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.*

Artículo 13. Definición del sistema integrado de transporte público. *El Sistema Integrado de Transporte Público tiene por objeto garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la circulación libre por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible para perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.*

El Sistema Integrado de Transporte Público 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, el control del tráfico y el transporte público, así como la





infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Artículo 14. Componentes del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP. *Hacen parte de sistema integrado de transporte público de Bogotá los siguientes componentes:*

- a. Transporte masivo.*
- b. Transporte público colectivo.*
- c. Transporte público individual.*

Además lo complementan:

- a. Red de intercambiadores modales.*
- b. Red de estacionamientos.*
- c. Red de peajes.*

Artículo 15. Integración del Transporte Público. *El sistema integrado de transporte público se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional de acuerdo con los principios constitucionales de coordinación y complementariedad, logrando una unidad física para los usuarios del transporte, que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. La base de integración será la siguiente:*

**La Secretaría de Tránsito y Transporte es la autoridad de transporte público en Bogotá D. C., en los términos de la Ley, cuya responsabilidad es la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial.*

**La empresa TRANSMILENIO S. A., como ente gestor del transporte masivo, tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITPC. En consecuencia le corresponde adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el actual sistema de transporte colectivo.*

Artículo 16. Etapa I. Mejoramiento del Servicio Público y Formulación de Condiciones de Operación Integrada. *Con el fin de obtener un mejoramiento del servicio de transporte público y preparar su integración, en el periodo 2006 y diciembre de 2007, se iniciarán los estudios técnicos orientados a establecer:*

- a. La jerarquización de rutas.*



- b. La definición del proceso de modernización de los equipos de transporte.
- c. La definición de infraestructura.
- d. La adopción del sistema tarifario.
- e. La integración del recaudo.

Artículo 17. Etapa II: Integración. La administración distrital garantizará la integración del transporte colectivo mediante procesos licitatorios de selección de operadores en los cuales se establezcan condiciones objetivas que garanticen la democratización accionaria, la participación de propietarios de vehículos de servicio público en las empresas operadoras del sistema y la sostenibilidad de la composición accionaria de estas empresas.

[...]

Artículo 19. Transición. Para el funcionamiento del SITP se define una etapa de transición inicial de doce (12) meses contados a partir de la fecha de expedición del presente acto. Durante esta etapa la administración distrital tomará las disposiciones necesarias en cuanto a actividades y recursos para la integración operacional del sistema de transporte público.

Artículo 20. Supresión de la sobreoferta de transporte público colectivo. Para eliminar la sobreoferta, la Administración Distrital, entre otras medidas, definirá las condiciones en las cuales se exigirá la desintegración física de vehículos de transporte público colectivo como condición para el ingreso de vehículos de transporte público al servicio.

Artículo 21. De los proyectos en transporte público. Adóptense de manera general los siguientes:

**Estudios técnicos para el diseño conceptual y de detalle de las rutas de alta, mediana y baja capacidad (internas y externas) del SITP. Incluye estaciones y terminales de intercambio modal.*

**Estructuración técnica, jurídica y financiera de las licitaciones para la concesión de la operación integrada de las rutas del servicio flexible complementario: mediana capacidad, baja capacidad interna y baja capacidad externa.*

**Capacitación a los propietarios registrados de vehículos de servicio público colectivo en aspectos tendientes a la formación de personas jurídicas, como sociedades, cooperativas u otras que les permitan concurrir a la formación de las mismas, entender los derechos y obligaciones de los asociados, la*



participación en los órganos directivos y las competencias de éstos, las formas de remuneración, la conformación del capital social, y en general todas aquellas que permitan hacer parte de la operación del sistema integrado de transporte público.

**Implementación de estaciones, terminales y patios de operación y mantenimiento para la operación del sistema integrado de rutas flexibles complementarias.*

**Ampliación y adecuación del centro de control de operaciones del SITP; articulado con el centro de control de operaciones del actual sistema.*

**Apoyo técnico a la STT para adelantar las gestiones tendientes a la integración del transporte colectivo actual. (Subrayado fuera del texto original).*

Con ese fin, mediante el Decreto Distrital 486 de 2006 se asignó a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., como ente gestor del transporte masivo, la función de adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte público masivo con el sistema de transporte colectivo.

Dado que el servicio de transporte público es esencial⁶, en virtud de lo establecido en el 333 de la Constitución Nacional las autoridades están facultadas para intervenir en la economía. En el mismo sentido, el artículo 315 establece que el Alcalde Mayor debe asegurar la prestación de los servicios a su cargo, por consiguiente, es la autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, lo cual lo faculta para fijar, de conformidad con las necesidades de movilización de la ciudad, las condiciones de prestación del servicio de transporte público en su jurisdicción.⁷

Esta precisión resulta importante porque en aplicación de las normas ya presentadas, siguiendo estos mandatos y producto de una estructuración técnica, legal y financiera del SITP, se expidió el Decreto distrital 309 de 2009, el cual adoptó formalmente el Sistema Integrado de Transporte Público y definió los lineamientos para su implementación.

⁶ Entre otras: Corte Constitucional. Sentencia C-043 de 1998.

⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera. Rad.: 25000 2324 000 2003 00834 02. Bogotá: 26 de abril de 2007. C.P.: Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta.





Entre dichos lineamientos es pertinente resaltar los siguientes:

Artículo 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público.

Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público: [...]

Parágrafo.- La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. [...]

Artículo 2°.- Eje Estructurante. De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. [...].

Artículo 3°.- Régimen Aplicable. [Modificado por el art. 1° del Decreto 111 de 2018] El SITP de Bogotá, D.C., se estructurará con base en las estipulaciones del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del transporte masivo, sus normas reglamentarias, modificatorias y el presente acto administrativo.

En consecuencia, el acceso al servicio público que se prestará a través del SITP requerirá, en todos los casos, de la celebración de contratos de concesión, adjudicados en licitación pública, bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente. [...]

Artículo 8°.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.



Artículo 9°.- Garantía de la continuidad del servicio. *La prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción distrital se mantendrá a través del sistema colectivo y masivo actual hasta que entre en operación gradualmente el SITP. En el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la Autoridad de Tránsito y Transporte adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación del SITP, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía.*

Artículo 10°.- Vigencia de los permisos de operación: *A partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.*

Parágrafo.- *Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP. A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normativa, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras. (Subrayado fuera del texto original).*

En cumplimiento de lo anterior, Transmilenio S.A. realizó la licitación pública LP-TM-04-2009 para la adjudicación de los contratos de operación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, dando lugar a las concesiones que actualmente operan dicho servicio de transporte en la ciudad.

Al respecto, debe destacarse que en el marco de ese proceso de contratación se adoptaron medidas para garantizar los derechos fundamentales de la población que



derivaba su sustento del transporte público colectivo. Es así como la Administración distrital incorporó en los pliegos de condiciones una serie de factores que valoraban las potencialidades de los propietarios de vehículos de transporte colectivo y permitían acceder a la operación a quienes deseaban participar. La idea era incentivar la constitución de empresas nuevas, conformadas por este sector poblacional, lo cual además favorecía la sana competencia empresarial.

De igual forma se estableció como una obligación en los contratos de operación del SITP, que los concesionarios adquirieran todo el parque automotor del transporte público colectivo, ya sea para su operación en el nuevo sistema o para su desintegración.

Adicionalmente, con el ánimo de garantizar una oferta laboral concreta para los propietarios transportadores, se establecieron en los contratos de concesión con las Empresas Operadoras del SITP las siguientes obligaciones:

1. Garantizar que el cincuenta por ciento (50%) del personal de conductores requerido para cada zona, sea contratado de los conductores actuales del transporte público colectivo, que a la fecha se encuentren en el Registro de conductores de la Secretaría Distrital de Movilidad. Este personal también podrá ser contratado para trabajar en otras actividades relacionadas con la operación del SITP.
2. Establecer y desarrollar en forma permanente y continua un Programa de Capacitación, el cual estará dirigido a los conductores y al personal técnico y operativo del CONCESIONARIO y se referirá a la normas de tránsito, atención a los usuarios, la maniobrabilidad de los equipos de transporte, comunicaciones, operación, seguridad, planes de contingencia, entre otros. Este Programa debe ser remitido a TRANSMILENIO S.A. para su revisión y aprobación.
3. Adelantar con sus empleados, en especial con los conductores, programas de capacitación sobre atención al cliente, facilidades de uso de los vehículos, medidas de protección y seguridad, en función del tipo de población, específicamente bajo tres criterios: género, discapacidad y edad. La inobservancia de esta obligación traerá como consecuencia la imposición de las multas asociadas a la prestación del servicio al usuario.





4. Entrenar el personal de conducción, conforme al programa de capacitación, asegurando el conocimiento y estricto cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito, de la reglamentación aplicable para la circulación de los autobuses públicos, de las normas ambientales y garantizando la debida atención y protección del pasajero y de acuerdo con los requisitos y condiciones que establezca TRANSMILENIO S.A. en el Manual de Operación.
5. Cumplir con la normativa laboral y de seguridad social integral. La vinculación de los conductores será mediante Contrato laboral, con todas las garantías establecidas en la legislación laboral vigente, respetando la jornada laboral máxima y con una remuneración que en ningún caso estará sujeta al número de pasajeros transportados.
6. Toda la contratación de los conductores del actual transporte público colectivo por parte de las empresas que operarán el nuevo sistema, deben garantizar el cumplimiento de la legislación laboral vigente y su contratación debe ser directa con el concesionario, no se permitirá la tercerización de la contratación de los conductores en el nuevo sistema.
7. En el marco de la legislación laboral, los conductores del SITP gozarán de 1) Remuneración fija con contrato laboral 2) Incentivos para operar bajo parámetros de calidad establecidos por TRANSMILENIO S.A. 3) Jornada máxima laboral permitida por el Ministerio de Protección Social y 4) Vinculación formal y directa a la empresa operadora.

Debe resaltarse que las empresas operadoras del SITP deben dar cumplimiento a sus contratos y recibir los vehículos que participaron del proceso licitatorio, siempre que estén dadas las condiciones jurídicas para ello.

Esta obligación está consignada tanto en los contratos de vinculación que suscribieron como en los mismos contratos de concesión:

CLÁUSULA 12. ETAPA PREOPERATIVA. [...] Durante esta etapa el CONCESIONARIO deberá cumplir con las siguientes obligaciones: [...]

Desintegración física total de la Flota Usada no disponible para operación y que no hará parte de la Flota de Reserva de operación, de conformidad con lo establecido en las normas nacionales y distritales vigentes y dando cumplimiento al siguiente cronograma:

17

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*



Desde la suscripción del Contrato hasta el inicio de la operación regular: 10% de la Flota Usada que se desintegrará. Desde el inicio de la operación regular hasta la finalización de la integración total del sistema, el CONCESIONARIO debe desintegrar el 90% de la Flota Usada que se realizará, de tal forma que durante esta etapa no se afecte la continuidad en la prestación del servicio al usuario. [...]"

[...]

CLÁUSULA 79. VINCULACIÓN DE LA FLOTA REQUERIDA PARA EL INICIO DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA

EL CONCESIONARIO se obliga a vincular con una anterioridad de 4 semanas anteriores a la Orden de Inicio de Operación por ruta, de acuerdo con el cronograma de implementación, la Flota total conformada por el número de vehículos usados y nuevos determinados en el Anexo 1 – Resumen ejecutivo del diseño operacional, la cual deberá cumplir con todos los requisitos para el inicio de la operación.

El ingreso de los vehículos al servicio se efectuará siguiendo las instrucciones que TRANSMILENIO S.A. señale para el efecto, debidamente comunicadas al CONCESIONARIO, con una antelación no inferior a seis (6) meses antes de la entrada en operación.

Las empresas operadoras que no sean propietarias de la Flota a su cargo, deberán contar con un esquema que garantice el Control Total de la misma.

En caso de que no sea posible la adquisición del 100% de los vehículos de transporte público colectivo que debe adquirir como parte del proceso de desintegración, deberá informarlo a TRANSMILENIO S.A., con una antelación mínima de dos (2) meses antes del inicio de la operación, caso en el cual deberá consignar el valor ofertado por vehículo en su propuesta en la fiducia de administración del sistema, más un 20% por cada vehículo, con destino al Fondo de Estabilización tarifaria. Esta opción sólo será viable para un porcentaje igual o inferior al 10% del parque actual de transporte público colectivo."

Ahora bien, con respecto a la obligación de adquirir flota del TPC, para efectos de desintegración, algunos concesionarios han manifestado que no tienen dicha obligación, dado que aún no se ha dado la finalización de la integración total del sistema. La cláusula 12 del contrato, anteriormente citada, establece que la obligación del desintegrar el 90 % de la flota a cargo se realizará "desde el inicio de la operación regular hasta la finalización de la integración total del sistema". (Subrayado fuera del texto original).

18

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*



Es por ello por lo que en el artículo 4° de la Resolución 125 de 2011 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad se estableció:

Las tarjetas de operación que se expidan o refrenden para los vehículos de transporte público colectivo, sólo estarán vigentes hasta la fecha que se comunique a la empresa a la que se encuentran vinculados los vehículos, que debe suspender el servicio por el inicio de la operación del Sistema, momento en el cual deberá tramitarse para los vehículos que puedan incorporarse a la operación del SITP la tarjeta de operación en el servicio masivo, de acuerdo con los señalamientos de cantidad y tipología vehicular que haga en ese momento, el ente gestor.

Y como resultado de los avances en la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP, mediante el Decreto distrital 156 de 2011 se dio lugar a la etapa de transición y con el Decreto distrital 190 de 2015 se definieron los lineamientos para la finalización de la misma.⁸

Con base en las anteriores razones, es preciso destacar que la decisión de implementar el Sistema Integrado de Transporte se tomó en el año 2006, en el Plan Maestro de Movilidad, dada la conveniencia para la ciudad de contar con un único sistema de transporte integrado, bajo el marco normativo del transporte masivo y no del colectivo.

No se trató de una decisión intempestiva, por el contrario, desarrolla una política pública en la que desde el principio las empresas, los propietarios, conductores y demás actores claves del transporte público colectivo fueron informados del proceso de transformación que se implementaría, y en esa medida han contado con un tiempo razonable para adecuarse a la medida, tal como lo sugiere la Corte Constitucional en este tipo de eventos, lo cual desvirtúa el incumplimiento normativo.

De esta manera damos respuesta a su petición informándole que no hay lugar a acceder a la misma porque, contrario a lo alegado, la administración Distrital sí ha

⁸ Este último acto administrativo es el que en particular ha conllevado a que los operadores cumplan con el Plan de desintegración de vehículos del transporte público colectivo establecido desde el principio.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DNC

20215201775191

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

dado cumplimiento a la normativa relacionada con la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá.

Cordialmente,

Claudia Fabiola Montoya Campos
Directora Técnica de Normatividad y Conceptos

Firma mecánica generada en 08-04-2021 03:33 PM

Elaboró: Maria Angelica Bejarano Puello-Dirección De Normatividad Y Conceptos

20

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.