

Decreto Número 111

(Febrero 26 de 2018)

“Por medio del cual se modifica parcialmente el Decreto Distrital 309 de 2009, en lo relacionado con la prestación del Servicio Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y la operación del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario – SIRCI”.

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las conferidas por el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38°, y el artículo 39° del Decreto Ley 1421 de 1993, y,

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el numeral 2° 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”*, señala que la operación del transporte público en Colombia es un servicio 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 el numeral 7° del artículo 3° ejusdem, establece:

“ARTÍCULO 3°. - PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

(...) 7. DE LOS PERMISOS O CONTRATOS DE CONCESIÓN. *Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente. Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales.”*

Que en los artículos 2° y 3° de la Ley 336 de 1996 *“Por medio del cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”* se establece como prioridad esencial del

Estado la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que el artículo 16° ídem, dispone:

“ARTÍCULO 16°.- *De conformidad con lo establecido por el artículo 3°, numeral 7° de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional”.*

Que el artículo 23° de la Ley 336 de 1996, dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Que el artículo 8° del Decreto Nacional 3109 de 1997 *“Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación”*, establece:

“ARTÍCULO 8°. *- El servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante concurso, la celebración de un contrato de concesión operación adjudicados en licitación pública o a través de contratos interadministrativos.*

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, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia”.

Que el artículo 2.2.1.2.1.2.2., del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, Sector Transporte, dispone:

“ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.2. OPERACIÓN Y CONDICIONES. *El servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante la celebración de un contrato de concesión u ope-*

ración adjudicados en licitación pública o a través de contratos interadministrativos.

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, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.”

Que la Corte Constitucional en Sentencia de 23 de noviembre No C-539 de 1995, señaló que: “(...) corresponde a las autoridades de los niveles Departamental, Distrital y Municipal, ejercer la potestad reglamentaria para dar concreción y especificidad a la normación legal de modo que con sujeción a sus parámetros, dispongan lo conducente a la adecuada y eficiente prestación de los servicios públicos según sean las características de las necesidades locales.”

Que en concordancia con lo anterior, la Sección Primera del Consejo de Estado, en Sentencia de 2 de julio de 1995, expediente No. 3057, Magistrado ponente, Doctor Ernesto Ariza, manifestó que: “(...) corresponde al reglamento hacer expedita la Ley, de hacer explícito lo que está implícito en ella, y siendo los Alcaldes la máxima autoridad en su jurisdicción, no puede resultar ajena a su función la ejecución de las medidas legales que en materia de tránsito y transporte puedan afectar a su localidad.”

Que aunado a lo anterior, la Sección Primera del Consejo de Estado en Sentencia 2003- 00834 de 26 de abril de 2007, con ponencia del H. Magistrado Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, manifestó que es potestad del Estado, organizar, diseñar, exigir, y ejecutar políticas y condiciones para garantizar los fines de la prestación del servicio público de transporte.

Que el Decreto Distrital 319 de 2006, “*Por medio del cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones*”, en el artículo 12 establece que el Sistema Integrado de Transporte Público es el eje estructurante del Sistema de Movilidad en Bogotá, D.C., de la siguiente manera:

“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.”*

Que en el marco del artículo 1° del Decreto Distrital 309 de 2009 “*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*” se establecen las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público en concordancia con lo establecido en el Decreto Distrital 319 de 2006, el cual en su artículo 13 consagra:

“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.” (Subrayado fuera de texto)

Que el artículo 2° del Decreto Distrital 309 de 2009, establece que el desarrollo, expansión e implantación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP se considerará para todos los efectos, como un tema prioritario para la ciudad.

Que el artículo 3° ejusdem, establece el régimen aplicable al Sistema Integrado de Transporte Público, y limita la prestación del servicio del SITP solo a través de la celebración de contratos de concesión, así:

“ARTÍCULO 3°. - Régimen Aplicable. *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.

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 y el Decreto Nacional 3109 de 1997, deberán incluirse con precisión en los respectivos pliegos de condiciones.” (Subrayado fuera de texto)

Que en contraste con lo anterior, el artículo 16° de la Ley 333 de 1996 permite que la prestación del servicio público de transporte se lleve a cabo no solo a través de la celebración de contratos de concesión, sino también mediante contratos de operación, figura contractual que permite una mayor eficacia y eficiencia en la prestación de este servicio público en el Distrito Capital, por ende, es imperioso armonizar la norma distrital con esta disposición de orden nacional.

Que el artículo 8° del Decreto Distrital 309 de 2009, consagra la competencia de TRANSMILENIO S.A. respecto al Sistema Integrado de Transporte Público en los siguientes términos:

“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.”

Que el artículo 17° ejusdem, define el Subsistema Integrado de Recaudo, Control, Información y Servicio al Usuario -SIRCI-, como el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación del subsistema de recaudo de los centros de control del subsistema de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SITP.

Que entre los objetivos del SITP establecidos por la norma antes referida, se encuentran entre otros, mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad, y realizar la integración operacional y tarifaria del Sistema de Transporte Público.

Que el artículo 18° ídem, establece que:

“Artículo 18°. - Operador del SIRCI. El ente gestor del SITP seleccionará el concesionario del SIRCI del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, mediante una licitación pública, de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación y en los pliegos de condiciones de la licitación.

Parágrafo Transitorio. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, hasta cuando entre en operación el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario, todo en el marco de la gradualidad del SITP establecida en el siguiente Capítulo.”

Que el SIRCI comprende los siguientes subsistemas: i) Subsistema de Recaudo del SIRCI, ii) Subsistema de Control de Flota (Ente Gestor y Zonal), iii) Subsistema de Información y Servicio al Usuario, y iv) Subsistema de Integración y Consolidación de la Información.

Que teniendo en cuenta la competencia del Ente Gestor del SITP, este debe procurar el cumplimiento de los objetivos y principios establecidos a su cargo en el Decreto Distrital 309 de 2009, de ahí que, previo el análisis pertinente deberá definir la contratación de uno o varios concesionarios o contratistas del SIRCI o sus subsistemas, con el fin de garantizar una mejor prestación de los servicios y la integración del SITP.

Que con el fin de mejorar la prestación de los servicios del Sistema de Transporte Público en el Distrito Capital, el Ente Gestor del SITP, considera que celebrar contratos de operación para prestar este servicio público, garantiza una mayor modernización de la flota y la tecnología del SITP. Asimismo, se mitigan de manera proporcional los impactos de la operación y le permite en oportunidad, a la administración hacer los ajustes correspondientes, de acuerdo con la dinámica del transporte de la ciudad y los nuevos proyectos que en términos de infraestructura se pretendan desarrollar.

Que aunado a lo anterior, en el marco de la celebración de un contrato de operación existe mayor flexibilidad para atender la prestación del servicio ante cualquier eventualidad que presenten los concesionarios de operación u otros operadores, permitiendo al Ente Gestor asignar la flota a los operadores de forma transitoria para atender la demanda de transporte en cualquiera de las zonas en donde se haya declarado el estado de contingencia.

Que se ha advertido por la administración la necesidad de independizar la operación y la responsabilidad sobre la tecnología y los equipos requeridos, por ello, resulta necesario ampliar a más de un concesionario la oferta del servicio tecnológico del SIRCI. De ahí que con la modificación del artículo 18 del Decreto Distrital 309 de 2009, se garantizará el principio de la libre competencia, así como la correcta e ininterrumpida prestación del servicio tecnológico del SITP y, con ello, la renovación tecnológica de forma permanente a costos regulados por el mercado.

Que a través de la contratación de uno o más concesionarios del Sistema del SIRCI, se haría más efectivo el control sobre el SITP, hecho que facilitaría la labor de adoptar medidas efectivas y oportunas para disminuir la evasión como uno de los fenómenos que afectan el recaudo de todo el Sistema de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C.

Que la responsabilidad de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de transporte público con base en los presupuestos de calidad, oportunidad, seguridad y eficiencia, demanda esfuerzos concretos de la administración para la implementación gradual y sostenible del SITP, motivo por el cual se encuentra fundamentada la necesidad de ampliar las posibilidades de contratación concebidas en el Decreto Distrital 309 de 2009, con fundamento en los presupuestos legales consagrados en el numeral 7° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, así como también en el artículo 16° de la Ley 336 de 1996, el artículo 8° del Decreto Nacional 3109 de 1997, y el artículo 2.2.1.2.1.2.2 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, Sector Transporte.

Que por lo anterior, se deben modificar los artículo 3°, 18° y 22° del Decreto Distrital 309 de 2009, con el propósito no sólo de garantizar la debida prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá D.C., sino también de articular la normativa distrital con la nacional, de tal manera que permita consolidar mejores resultados en la prestación del mismo servicio y brindar una mayor seguridad jurídica.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°- Modificar el artículo 3° del Decreto Distrital 309 de 2009, el cual quedará así:

“Artículo 3°.- Régimen aplicable al Sistema Integrado de Transporte Público. 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 los contratos de concesión u operación, adjudicados bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente.

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 y el Decreto Nacional 3109 de 1997, deberán incluirse con precisión en los documentos que hacen parte del proceso de selección”.

ARTÍCULO 2°- Modificar el artículo 18 del Decreto Distrital 309 de 2009, el cual quedará así:

“Artículo 18°.- Operador del SIRCI. El Ente Gestor del SITP seleccionará el o los contratistas del SIRCI del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, de los subsistemas que lo constituyen, de los sistemas de contingencia y de los demás servicios de información o tecnología requeridos por el SITS (Sistema Inteligente de Transporte) del Ente Gestor del SITP, mediante licitaciones públicas, de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, siempre garantizando el cumplimiento de los objetivos del Sistema Integrado de Transporte Público previstos en el artículo 5° del Decreto Distrital 309 de 2009.

Parágrafo Transitorio. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, hasta cuando entre en operación el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario, todo en el marco de la gradualidad del SITP establecida en el siguiente Capítulo.”

ARTÍCULO 3°- Modificar el artículo 22 del Decreto 309 de 2009, el cual quedará así:

“Artículo 22°.- Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.

Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión u operación de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP”.

ARTÍCULO 4°- Vigencias y Derogatorias. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Registro Distrital, y modifica los artículos 3°, 18° y 22° del Decreto Distrital 309 de 2009.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veintiséis (26) días del mes de febrero de dos mil dieciocho (2018).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad
