

Medellín, 10 de Mayo de 2021

Señores

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Atn. Doctor Iván Duque Márquez

Presidente de la República

E. S. D.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Atn. Dra. Ángela María Orozco Gómez

E. S. D.

Asunto: Temática de dialogo y concertación con los representantes de la industria del transporte público colectivo de pasajeros

Cordial Saludo,

El transporte público colectivo, denominado tradicional por algunas autoridades del orden nacional y territorial, se ha destacado a lo largo de la historia como la alternativa de movilidad de gran parte de los ciudadanos de nuestro país. Durante la pandemia se ha visto afectado por la disminución de la demanda derivado de las medidas de cuarentena y de otras circunstancias como las protestas que han venido afectando nuestro país, sin embargo no son estas las únicas situaciones que hoy ponemos en conocimiento del Gobierno Nacional, nuestra industria, quizás la más democratizada del país, ha sido desconocida sistemáticamente por las autoridades de transporte, estigmatizada y abandonada a la suerte de lo que ocurra con la implementación de nuevos sistemas o modalidades de transporte, la permisibilidad frente a alternativas de transporte ir reguladas o ilegales y la falta de actualización normativa que nos permita avanzar de manera activa hacia el mejoramiento de la actividad o su desarrollo, por el contrario el país ha avanzado hacia la construcción de grandes monopolios y hacia la eliminación total de la industria; por ello, no encontramos en la protesta un mecanismo para acudir al Gobierno Nacional para atender nuestras dificultades y esperamos que sea el dialogo la alternativa más eficaz para transformar nuestra actividad y garantizar la estabilidad social de una industria en la cual participan, no solo los empresarios y los propietarios, sino también un sinnúmero de personas que derivan su sustento de nuestra actividad.

Antes de proceder a describir los aspectos que queremos agotar en las mesas con el Gobierno Nacional, vale la pena advertir que nuestra actividad ha sido menospreciada por las autoridades quienes en los actos administrativos, propuestas y leyes se refieren de manera exclusiva a los sistemas de transporte masivo.

Dicho lo anterior, como gremio unido por las circunstancias y las dificultades antes mencionadas hemos dispuesto los siguientes componentes dentro del marco de las mesas de concertación a nivel nacional con la esperanza de que el dialogo nos permita garantizar el desarrollo y la continuidad de la industria:

1. Actualización reglamentaria del transporte- el reconocimiento del sistema de transporte y equilibrio frente a los sistemas de transporte masivo. La circunstancia más difícil que afronta el sistema de transporte público colectivo es que a pesar de su reconocimiento como sistema aún permanece en condiciones desiguales frente a otros modos de transporte tales como el masivo; mientras este tipo de sistemas reciben beneficios de la cofinanciación con recursos del orden nacional y territorial el transporte público colectivo ha sido desconocido frente a alternativas de constitución y creación de otras fuentes de pago que le permita garantizar la sostenibilidad de la industria. En este aspecto, el desarrollo de la actualización reglamentaria debe salir del ámbito territorial y en ella debe participar el Ministerio de Transporte como autoridad máxima en este tema.

Esta modificación reglamentaria debe tener como aspectos adicionales:

a. La ampliación de la vida útil del transporte público colectivo como mecanismo provisional o transitorio mientras se recupera el nivel de demanda del servicio una vez culmine el proceso de vacunación y se analicen las condiciones de nueva normalidad post-pandemia. En este sentido proponemos modificar el artículo 6 de la Ley 105 de 1993 introduciendo, ya sea a través de un proyecto de Ley o un Decreto con fuerza de Ley, un párrafo en el cual se establezca un régimen de transición que incluya la ampliación por 5 años más de los vehículos que pierdan vida útil a partir del año 2020. Consideramos que este tiempo nos permitirá analizar los avances de la demanda del servicio una vez culmine el Plan Nacional de Vacunación y como un tiempo necesario para recuperar las pérdidas que se han generado hasta la fecha.

b. La ampliación de los plazos de implementación de aspectos tales como: mecanismos de accesibilidad y actualización tecnológica hacia movilidad eléctrica; en este sentido, consideramos oportuno modificar la Ley 1618 de 2013 en lo establecido en artículo 14, respecto del tiempo para la implementación de la accesibilidad; así como la Ley 1964 de 2019 para la implementación de movilidad eléctrica.

c. Allanar los requisitos requeridos para que el transporte público colectivo pueda acceder a recursos de cofinanciación tanto a nivel territorial como nacional con el fin de garantizar la sostenibilidad de los sistemas de transporte; en este sentido es necesario que la autoridad de transporte fortalezca la implementación de sistemas de información al usuario, sistemas de recaudo y sistemas de gestión y control de flota, garantizando que, una vez presentados estos proyectos, las autoridades territoriales deberán respetar los permisos de operación durante el tiempo establecido para la implementación de esos procesos, previendo esta circunstancia en lo relacionado con el ingreso y la implementación de nuevos sistemas de transporte en cualquiera de sus modalidades. En ese orden de ideas, en lo relacionado con la reglamentación de los requisitos de la cofinanciación y del recaudo es necesario aclarar aspectos tales como la precariedad de los derechos derivados de la habilitación para la prestación del servicio.

d. Eliminar las restricciones a la modernización del parque automotor del transporte público colectivo en lo relacionado con la renovación y reposición del parque automotor como solución a la problemática de la obsolescencia de los vehículos que prestan este servicio en diversas regiones del país; para ello consideramos que los vehículos de transporte público colectivo que son objeto de renovación pueden ser objeto de traslado a otras regiones donde aún no se ha avanzado a sistemas de transporte masivo o colectivo organizado, y donde no se cumple el régimen de la vida útil de los automotores; en este sentido consideramos que una alternativa para aliviar la situación del sistema de transporte es permitir el traslado de vehículos eliminando las restricciones previstas en el artículo 15 de la Resolución 12379 del 2012.

e. En ese proceso de actualización reglamentaria es necesario que se observe a los sistemas de transporte masivo como sistemas exclusivos en donde los operadores se han constituido en grandes grupos económicos con fortaleza en lo jurídico y financiero para aprovechar los desequilibrios económicos derivados de los errores y dificultades en la planeación de los sistemas de transporte; por ello, al actualizar reglamentaria el transporte público es necesario generar un equilibrio normativo respecto del deber de las autoridades de garantizar el servicio mediante la integración de los diversos subsistemas de transporte.

2. Definición de esquemas de financiamiento a través de Bancoldex con factores de Calificación diferenciales a las bases de datos actuales que permitan acceder al crédito. Hasta ahora los mecanismos de alivio propuestos por el Gobierno Nacional para el transporte público colectivo han resultado ineficientes y han derivado en la excusa según la cual cada administración municipal, en lo territorial, no cuentan con recursos necesarios y suficientes para garantizar la sostenibilidad de los sistemas de transporte, en este sentido, en las ciudades donde existe transporte masivo, los recursos han sido dispuestos única y exclusivamente para estos sistemas y se ha dejado de lado el transporte público colectivo; en ese orden de ideas, es necesario definir mecanismos de apoyo económico y financiero para el sistema de transporte público colectivo que no dependan única y exclusivamente de las autoridades descentralizadas sino también un mecanismo de intervención y de apoyo financiero en el marco de las responsabilidades del Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional.

3. Acompañamiento a la problemática territorial: En diversos escenarios, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ha dejado ha permanecido ausente y desconoce la problemática de las ciudades con relación al transporte público colectivo; por ello solicitamos al Gobierno Nacional que, el Ministerio de Transporte, como máxima autoridad del transporte establezca mesas de seguimiento continuas que atiendan las dificultades de nuestra industria en cada territorio.

4. Definir esquemas de costos del contrato de seguro que permitan disminuir el impacto de este tipo de requisitos sobre la industria del transporte público colectivo.

5. Definir mesas de trabajo para atender la problemática territorio por territorio

6. Reglamentar de manera conjunta con el Ministerio de Hacienda los mecanismos de pago de las obligaciones relacionadas con la seguridad social frente a la UGPP, generar políticas de acuerdo de pago y apoyo para el sector transporte.

Esperamos que estas mesas se desarrollen bajo el amparo de los principios del Estado Social de Derecho y en un ambiente de trabajo que culminen en desarrollos legislativos, reglamentarios y administrativos que permitan garantizar la subsistencia y la actividad de la industria del Transporte Público Colectivo.

De antemano agradecemos la invitación a estas mesas de concertación y dialogo social,

Atentamente,