



Medellín, 20 de mayo de 2021

Doctor
ESTEBAN RESTREPO TABORDA
Secretario de Gobierno
Municipio de Medellín
E. S. D.

Asunto: **S.O.S., solicitud de medidas de rescate para la industria del Transporte Público Colectivo (TPC) de la ciudad.**

Respetado doctor Restrepo Taborda:

Al presentarle un cordial Saludo, los representantes de las agremiaciones de Transporte en la modalidad Urbano Colectivo y algunos empresarios de esta industria como son Omar Cano Betancur y Gabriel Posada Gutiérrez de acuerdo a la conversación sostenida en su Despacho el día 13 de Mayo pasado, presentamos este documento para que, con sus buenos oficios, busquemos la construcción de las propuestas estratégicas que requiere el Sistema de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Medellín y del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, partiendo de nuestras respetuosas sugerencias y recomendaciones con el objeto de lograr la supervivencia y la sostenibilidad de la industria transportadora en beneficio de los usuarios, para garantizar el acceso al servicio en condiciones de seguridad, comodidad y eficiencia, como presupuesto para el desarrollo de las actividades de intervención de las autoridades territoriales:

- 1. Creación e implementación de fuentes de financiación a nivel territorial como alternativas para garantizar la sostenibilidad del Transporte Público Colectivo:**

Como lo manifestamos durante la reunión, el sistema de transporte público en Colombia se encuentra en crisis, consecuencia de la problemática derivada del Covid-19 y de los antecedentes que fueron manifestados a usted en aquella reunión; contrario sensu, la





sostenibilidad del sistema de transporte masivo en nuestra ciudad es contundentemente diferente a la del sistema de transporte público colectivo pues, mientras el sistema de transporte masivo de la ciudad recibe miles de millones con cargo al Fondo de Estabilización de la Tarifa (FET), por lo que se desembolsan recursos públicos como fuentes de financiación para garantizar la sostenibilidad de este sistema, la única fuente de financiación del sistema de Transporte Público Colectivo durante la emergencia económica, social y ecológica derivada de la pandemia del COVID 19, ha sido por vía de tarifa; en ese orden de ideas, teniendo en cuenta que la demanda del servicio se ha visto reducida de manera significativa por las restricciones a la movilidad de los ciudadanos, por la implementación de alternativas de trabajo en casa y por el hecho de que algunos centros de conglomeración de ciudadanos, como universidades, colegios, instituciones públicas, entre otras, permanecen cerradas, los ingresos de este sistema no alcanzan ni para cubrir los costos operativos del servicio, lo que está generado en el hecho de que la tarifa se ha calculado con base en una demanda que actualmente no existe.

Con relación a esta problemática y con fundamento en las disposiciones contenidas en Ley 1955 de 2019, que regula el Plan Nacional de Desarrollo, en el artículo 98, que modifica el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y que establece:

“ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos”, consideramos oportuno que la Alcaldía de Medellín contribuya con la posibilidad de la creación de una fuente de pago adicional a la tarifa para el sistema de transporte público colectivo a través de mecanismos como la disposición de los recursos de la línea BANCOLDEX hacia entidades como el IDEA, a través de la formulación de convenios interadministrativos que permitan la inyección de capital público controlado y verificado por esta entidad a las empresas de transporte, como mecanismo para atender los costos operativos del servicio de transporte público colectivo y garantizar la sostenibilidad de



este, iterando, en razón de la pandemia del COVID19 como fuerza mayor innecesaria de prueba por ser un hecho notorio.

Este tipo de alternativas equilibrarían las condiciones técnicas y financieras de los diversos modos de transporte en la ciudad, garantizando la prestación del servicio público, que está a cargo del Estado pero que es desarrollado por particulares, en este caso las diversas empresas y los propietarios de los vehículos vinculados a estas.

2. Mejoramiento en la velocidad comercial: Uno de los factores que ha venido afectando sustancialmente el servicio no es únicamente la disminución de la demanda; el incremento en los tiempos de recorridos haciendo uso de la infraestructura del servicio y la rigidez de nuestras rutas ha hecho que efectivamente los usuarios se trasladen a otras alternativas de transporte no legales; por ello, los gremios de manera conjunta, solicitamos a su despacho que se consoliden los carriles preferenciales a través del control del cumplimiento de la reglamentación actual de estos; y adicionalmente consideramos oportuno que
3. La autoridad avance hacia el desarrollo y la implementación de otras alternativas como los carriles en contraflujo en los separadores centrales, que no debe verse como una alternativa exclusiva de los sistemas de transporte masivo que operan en la ciudad, sino diseñarlos como estrategia para mejorar las condiciones del sistema de transporte público colectivo en aquellas áreas donde la infraestructura lo permite; en este sentido, frente a los carriles preferenciales denominados Solo bus, solicitamos se evalúe su eficacia, su efectividad, y que se modifiquen, se reestructuren y se controlen de manera que cumplan el objetivo de mejorar significativamente la velocidad comercial del Transporte Público Colectivo, para garantizar la eficacia de esta medida y avanzar hacia el uso de los carriles en contraflujo con un esquema de trabajo organizado y con cronograma.
4. Flexibilización de los requisitos de acuerdo a las normas locales conforme a las nacionales en la renovación, reposición de flota y comercialización de los vehículos usados: La Resolución 2504 de 2016 a nivel local, contiene una serie de medidas, como la reposición acelerada de vehículos, la implementación de accesibilidad y otras disposiciones; teniendo en cuenta las dificultades actuales de nuestro sistema de transporte, es necesario flexibilizar los requisitos de reposición y




CORPORACION DE TRANSPORTADORES URBANOS DE COLOMBIA




renovación de la flota de acuerdo a las disposiciones nacionales en relación con el respeto de la vida útil del parque automotor hasta los 20 años; así mismo, es necesario que a través de la Secretaría de Movilidad se busque flexibilizar las medidas ordenadas por el Gobierno Nacional en lo relacionado con el traslado de automotores hacia otros municipios para disminuir el impacto económico de la renovación y reposición del parque automotor.

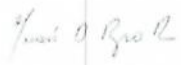
5. Búsqueda de líneas bases y medidas eficaces, eficientes y efectivas para el control de la informalidad e ilegalidad y competencia desleal, a través de mecanismos tecnológicos como son las cámaras LPR, las cuales se deberían instalar en los buses, una vez se verifique qué tipo de cámaras se tienen al interior de cada empresa, generándose un convenio entre la alcaldía y las empresas de transporte que a bien tengan implementar este tipo de tecnología, lo cual conlleva no solamente a aportar al control de la movilidad de la ciudad, sino que generaría una renta en favor de las aporreadas finanzas de nuestras empresas.

Del Señor secretario, muy respetuosamente,


 Omar Cano Bentaneur
 Representante de Cootrasana & Solo Bus

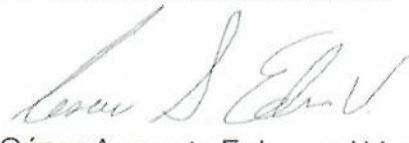

 Jaime Sánchez Charri
 Presidente CTU


 Héctor Mariano Cadavid Monsalve
 Director Ejecutivo CTU


 Iván Darío Restrepo
 Presidente Cotransa


 Leopoldo Gutiérrez Ramírez
 Director Ejecutivo Cotransa


 Juan Gonzalo Merino Calle
 Presidente Asotransvaa


 César Augusto Echeverri Vergara
 Director Ejecutivo Asotransvaa

