

REGISTRO DISTRITAL

DECRETO DE 2021

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 046 (Febrero 10 de 2020)

“Por medio del cual se reconocen en Bogotá D.C. los Complejos de Integración Modal como infraestructura nueva para minimizar la congestión en los términos previstos en el numeral 4° del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.
En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, los numerales 1 y 3 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 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, dentro de los principios del transporte público se encuentran, entre otros, los siguientes: El 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”, y el Transporte Intermodal, en el cual “las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación”.

Que el artículo 17 ibidem 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.

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 parágrafo 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 el artículo 3 ídem, en el 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 4 ibidem, 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"*.

Que el artículo 9 ejusdem, establece frente a la integración modal que *"Los proyectos de infraestructura se planificarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior"*.

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 (...)** (Subrayado fuera de texto).

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 la Sección 10 del Capítulo IV, de la Parte 2, del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 *"por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."* establece las reglas para la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales.

Que el artículo 2.2.1.1.2.1 ídem, señala que son autoridades de transporte competentes en la Jurisdicción Distrital y Municipal, los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

Que el artículo 2.2.1.1.2.2. establece que la inspección, vigilancia y control del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Que el artículo 19 del Decreto Distrital 190 de 2004 - POT, establece respecto del sistema de movilidad lo siguiente: *“íntegra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema los estacionamientos públicos, y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga.*

El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano garantiza la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.”

Que el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024, adoptado mediante Acuerdo 761 de 2020, en su Propósito 4 *“Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”*, establece 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 ídem, 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. 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 ídem, 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 ejusdem, autoriza que la infraestructura de los intercambiadores modales puede realizarse mediante la adopción de esquemas de APP, 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 el artículo 1 de la Ley 1508 de 2012 *“Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones”*, señala que: *“Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre*

las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.”

Que el inciso tercero del artículo 3 ídem, establece que: *“En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.”*

Que el artículo 4 ibidem indica que: *“El derecho al recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto, a recibir desembolsos de recursos públicos o a cualquier otra retribución, en proyectos de asociación público-privada, estará condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas unidades funcionales o etapas del proyecto, y los demás requisitos que determine el reglamento”.*

Que el artículo 5º ídem, consagra el 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, desarrollado por la firma IDOM, producto del Contrato Interadministrativo 2016- 1266 entre la Secretaría Distrital de Movilidad y Financiera de Desarrollo Nacional, 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.”*

Que los Complejos de Integración Modal, como infraestructura que permite a los usuarios del transporte público colectivo intercambiar diferentes modos y medios de transporte, se alinean con los objetivos y características que debe cumplir la infraestructura de transporte de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 1682 de 2013, en la medida en que propenden por la implementación de la multimodalidad de manera segura, eficiente y sostenible.

Que los Complejos de Integración Modal, según el Plan Estratégico de Movilidad 2030, están diseñados para permitir la integración de los diferentes modos de transporte, el incentivo del uso del transporte público, la reducción de los tiempos de transferencia para los usuarios de los diferentes medios de transporte, la captación de los vehículos intermunicipales a las afueras de la ciudad y la mejora del acceso a la ciudad. En este sentido, y teniendo en cuenta lo mencionado en el Plan Estratégico del Sistema de Movilidad Ciudad-Región 2030, la integración de los diferentes modos de transporte en el borde de la ciudad reducirá el número de vehículos con menor capacidad transitando dentro de la ciudad, y permitirá que las personas realicen transbordos con sistemas de transporte público masivo o con modos más sostenibles. Por lo tanto, este tipo de infraestructura está creada para impactar de manera positiva la velocidad de circulación y la minimización de la congestión vehicular de la ciudad.

Que dentro del 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.

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

Que el pago del precio público se hará por el acceso y utilización de los Complejos de Integración Modal, por lo que para quienes decidan la no utilización de esta infraestructura, la Administración Distrital determinará los corredores o lugares hasta donde las rutas intermunicipales puedan llegar.

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 finan-

ciación 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 Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, con el Sistema de Transporte Público de Bogotá en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- OBJETO. Reconocer los Complejos de Integración Modal, en los que se incorpore la actividad transportadora en jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá, como infraestructura nueva para minimizar la congestión en los términos previstos en el numeral 4º del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, de tal manera que la Administración Distrital pueda establecer precios públicos diferenciales por su acceso y utilización.

ARTÍCULO 2º.- ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente a los Complejos de Integración Modal en los que se incorpore la actividad transportadora en jurisdicción del Distrito Capital de Bogotá.

ARTÍCULO 3º.- FIJACIÓN. La Administración Distrital fijará mediante acto administrativo el Precio Público para cada uno de los Complejos de Integración Modal, de acuerdo con estudios técnicos que realice la Secretaría Distrital de Movilidad en los que se evalúen los criterios establecidos en el numeral 4º del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019. El Precio Público será cobrado exclusivamente a quienes decidan acceder y utilizar de forma voluntaria los Complejos de Integración Modal.

ARTÍCULO 4º.- CREACIÓN, HABILITACIÓN, HOMOLOGACIÓN Y OPERACIÓN. INFORMACIÓN DE SOPORTE. El titular del Complejo de Integración Modal en los que se incorpore el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera deberá, de conformidad con lo establecido en los artículos 2.2.1.4.10.1 y siguientes del Decreto 1079 de 2015, solicitar al Ministerio de Transporte la habilitación correspondiente como terminal de transporte, previo a la elaboración de los estudios que contengan la justificación técnica, económica y operativa del proyecto del Complejo de Integración Modal.

ARTÍCULO 5º.- VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Registro Distrital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los diez (10) días del mes de febrero de dos mil veintiuno (2021).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

RESOLUCIONES DE 2021

SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

Resolución Número 94 (Febrero 10 de 2021)

“Por la cual se delega al Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Contratación la competencia de aprobar las pólizas constituidas para amparar los contratos o convenios que suscriba la Secretaría”

EL SECRETARIO DE DESPACHO
En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por el Decreto Distrital No. 340 de 2020, Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015 y

CONSIDERANDO:

Que mediante Decreto 340 de 2020 se modificó la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.

Que mediante Decreto 341 de 2020 se modificó la Planta de Empleos de la Secretaría ajustándola acorde con la Estructura Organizacional señalada en el Decreto 340 de 2020.

Que la Ley 489 de 1998 en su artículo 9 establece: *“Las autoridades administrativas, en virtud de lo dispuesto en la Constitución Política y de conformidad con la presente ley, podrán mediante acto de delegación, transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias. (...)”*.

Que conforme el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 es deber de los contratistas constituir garantías para amparar el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato.

Que el artículo 41 de la Ley 80 de 1993 modificado por el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007 establece como