# PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT)



**Municipio de Caldas**

**2023**

# PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT)

**Actualización 2023**

Rodrigo Alberto Sánchez Román

Secretario de Movilidad

Nidia Patricia García Jaramillo

Inspectora de Tránsito

Gloria Elcy Vélez Correa

Abogada contratista

# PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT)

**AÑO 2018**

**Plan matriz, elaborado por:**

### EQUIPO TÉCNICO

DIRECCIÓN GENERAL

Eco, Esp Vías y Transporte: Anderson Adrián Quiceno

ANÁLISIS Y SOPORTE TECNICO

Pol, Omar Darío Bustamante

### GENERALIDADES DE LA CONTRATACIÓN

Municipio de Caldas NIT: 980.890.447-1

ENTIDAD CONTRATISTA

Eco, Eps: Anderson Adrián Quiceno Sierra TP. 41006 CONALPE

Tabla de contenido

[PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT) 1](#_Toc152192334)

[PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT) 2](#_Toc152192335)

[PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT) 3](#_Toc152192336)

[EQUIPO TÉCNICO 3](#_Toc152192337)

[GENERALIDADES DE LA CONTRATACIÓN 3](#_Toc152192338)

[Listado de Tablas 7](#_Toc152192339)

[Listado de Imágenes 7](#_Toc152192340)

[PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT) 8](#_Toc152192341)

[1. PREÁMBULO 8](#_Toc152192342)

[2. PRESENTACIÓN 11](#_Toc152192343)

[3. DEFINICIONES 13](#_Toc152192344)

[4. CONTEXTO REGIONAL 17](#_Toc152192345)

[5. MARCO DE REFERENCIA 20](#_Toc152192346)

[5.1 Aspectos Constitucionales 21](#_Toc152192347)

[5.2 Normas de Planeación 22](#_Toc152192348)

[5.3 Normatividad de tránsito 23](#_Toc152192349)

[5.4 Normatividad general de transporte 24](#_Toc152192350)

[5.5 Normatividad específica sobre actividades de transporte 25](#_Toc152192351)

[5.6 Planes estratégicos de desarrollo 30](#_Toc152192352)

[5.7 Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte 35](#_Toc152192353)

[1. MOVILIDAD Y DESARROLLO SOSTENIBLE 37](#_Toc152192354)

[a. Política de Movilidad 40](#_Toc152192355)

[b. Jerarquía en la movilidad 40](#_Toc152192356)

[7. DIAGNÓSTICO INTEGRAL Y PARTICIPATIVO - 2023 42](#_Toc152192357)

[7.1. Diagnóstico empresarial de caracterización 42](#_Toc152192358)

[7.2. Diagnóstico empresarial Plan de Seguridad vial 45](#_Toc152192359)

[7.3. Diagnóstico sobre la intervención pública en transporte 50](#_Toc152192360)

[8. PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT) 50](#_Toc152192361)

[8.1. Misión 50](#_Toc152192362)

[8.2. Visión 51](#_Toc152192363)

[8.3. Objetivo General 51](#_Toc152192364)

[8.4. PECCMNT del Municipio de Caldas 51](#_Toc152192365)

[8.5. Líneas estratégicas 52](#_Toc152192366)

[Criterios: 53](#_Toc152192367)

[8.5.1.1. Programas 54](#_Toc152192368)

[a. PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL PARA EL CONTROL DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL 54](#_Toc152192369)

[Alcances: 55](#_Toc152192370)

[Acciones: 55](#_Toc152192371)

[Alcances: 56](#_Toc152192372)

[Acciones: 56](#_Toc152192373)

[Alcances: 57](#_Toc152192374)

[Acciones: 58](#_Toc152192375)

[Alcances: 58](#_Toc152192376)

[Acciones: 59](#_Toc152192377)

[Evidencias: 59](#_Toc152192378)

[Acciones permanentes e indicadores: 59](#_Toc152192379)

[Alcances: 61](#_Toc152192380)

[Acciones: 61](#_Toc152192381)

[Alcances: 62](#_Toc152192382)

[Acciones: 62](#_Toc152192383)

[Alcances: 63](#_Toc152192384)

[Acciones: 64](#_Toc152192385)

[8.5.1.2. Programas 65](#_Toc152192386)

[a. PROGRAMA DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN DE LA GUÍA PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES Y MULTAS EN MATERIA DE TRANSPORTE 65](#_Toc152192387)

[Alcances: 65](#_Toc152192388)

[Acciones: 65](#_Toc152192389)

[Alcances: 66](#_Toc152192390)

[Acciones: 67](#_Toc152192391)

[Alcances: 67](#_Toc152192392)

[Acciones: 68](#_Toc152192393)

[Alcances: 68](#_Toc152192394)

[Acciones: 69](#_Toc152192395)

[Alcances: 70](#_Toc152192396)

[Acciones: 70](#_Toc152192397)

[8.1. Cronograma 71](#_Toc152192398)

[8.2. Indicadores 72](#_Toc152192399)

[BIBLIOGRAFÍA 76](#_Toc152192400)

### Listado de Tablas

[**Tabla 1:** artículos constitucionales de tránsito y de transporte 22](#_Toc152190053)

[**Tabla 2:** normas de planeación de tránsito y de transporte 23](#_Toc152190054)

[**Tabla 3:** normas de tránsito 23](#_Toc152190055)

[**Tabla 4:**normas de transporte 25](#_Toc152190056)

[**Tabla 5:** normas específicas sobre la actividad de transporte 30](#_Toc152190057)

[**Tabla 6:** planes estratégicos de desarrollo 34](#_Toc152190058)

[**Tabla 7:** PECCMNT - Resolución 0003443 de 10 de agosto de 2106 36](#_Toc152190059)

[**Tabla 8:** Preguntas diagnóstico empresarial 44](#_Toc152190060)

[**Tabla 9**: Diagnóstico empresarial – relación de sociedades transportadoras 45](#_Toc152190061)

[**Tabla 10:** Diagnóstico empresarial – relación fechas de inspección 46](#_Toc152190062)

[**Tabla 11:** Diagnóstico empresarial – hallazgos 49](#_Toc152190063)

[**Tabla 12:** Líneas estratégicas y programas 53](#_Toc152190064)

[**Tabla 13:** Cronograma del PECCMNT 72](#_Toc152190065)

[**Tabla 14:** Cronograma del PECCMNT 75](#_Toc152190066)

### Listado de Imágenes

[Imagen 1: Área Metropolitana del Valle de Aburra - Caldas 18](#_bookmark4)

[Imagen 2: Objetivos de Desarrollo Sostenible 39](#_bookmark21)

[Imagen 3: Jerarquía del uso de la vía pública 41](#_bookmark24)

# PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT)

## PREÁMBULO

El municipio de Caldas, Antioquia, en cabeza del señor alcalde, MAURICIO CANO CARMONA, con su Plan de desarrollo, a ejecutar en el periodo comprendido entre el año 2020 y 2023, Caldas, Territorio Transformador, despliega un especial acápite: **Movilidad sostenible y con bienestar**, que se enfoca en “Salvaguardar la vida de los habitantes del municipio en función de las variables que pueden afectar su integridad, se convierte en un enlace de transversal atención de la Administración Municipal a través de su Secretaría; en el presente componente se hace imperativo abordar esté propósito a través de la lupa especifica de las seguras condiciones de transitabilidad y seguridad vial en el territorio”

Lo anterior y de la mano con la resolución 3443 de 2016, expedida por el Ministerio de Transporte, “Por la cual se dictan lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora”, la cual en el artículo 2 indica el deber de elaborar un plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte y en el artículo 3, inciso final, enuncia la obligación de actualizar cada dicho plan.

Así las cosas, esta Secretaria de Movilidad, en cabeza del doctor, **RODRIGO ALBERTO SANCHEZ ROMAN,** Secretario de Movilidad, en cumplimiento a las normas de transporte, presenta el PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL AL CUMPLIMENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE**,** actualizadopara el año **2023.**

Esta publicación, es producto de la actualización, realizada al PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE CALDAS, año 2018, elaborado por el equipo técnico, bajo la dirección general de Eco, Esp Vías y Transporte: Anderson Adrián Quiceno, análisis y soporte técnico: Pol, Omar Darío Bustamante.

Desarrollado de la siguiente manera:

La expansión acelerada de la urbanización en el Valle de Aburrá debido al agotamiento de suelo urbanizable por condiciones de protección del suelo rural y por el crecimiento demográfico y poblacional, ha generado consecuencias complejas en el territorio. Una de las principales consecuencias ha sido el cambio de vocación de los municipios vecinos a Medellín, experimentando transformaciones estructurares en su territorio.

En este sentido, los impactos socioeconómicos, ambientales y funcionales en los distintos municipios que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, han llevado a pensar en políticas regionales integrales y cambios institucionales que permitan responder de manera sistémica a problemáticas complejas y compartidas.

Ahora bien, en el sur del Valle la presión inmobiliaria en los municipios de Sabaneta, La Estrella y Caldas, resulta en una planificación mixta entre la formal y la informal, que muchas veces genera una urbanización sin la capacidad de soporte necesaria para absorber una población en crecimiento y sus distintas necesidades e intereses colectivos.

La capacidad de soporte de estos municipios se ve disminuida por el crecimiento urbano acelerado, donde el componente de conectividad y movilidad del territorio, es uno de los valores físico-funcionales que más impacta de manera negativa en el proceso de urbanización.

La movilidad y conectividad es un elemento fundamental en el funcionamiento de los municipios, específicamente el mercado de oferta y demanda del transporte público de carga, individual, especial, carretero, colectivo y mixto, con lo cual es necesario procesos integrales de adaptación a las nuevas condiciones territoriales urbanas y rurales que permita responder de manera oportuna y eficiente a las exigencias y necesidades socioeconómicas de la población.

Asimismo, un actor fundamental en estos procesos de adaptación es la administración pública, ya que es el ente político y técnico territorial encargado de velar por el cumplimiento de los lineamientos, directrices, regulaciones y acciones legales y constitucionales impartidas por el Estado colombiano.

No obstante, la falta de control institucional, de sistematización de la información, de procedimientos técnicos y legales precisos, y de omisiones administrativas y funcionales, entre otros, configuran condiciones y dinámicas informales e ilegales

que reproducen los vacíos y omisiones necesarias para el desarrollo óptimo de la economía de las ciudades. Es decir, los vacíos administrativos y la fragmentación institucional impactan en los componentes fundamentales del territorio, como en el caso específico de la movilidad y la conectividad. El conflicto en el transporte público muchas veces es ahondado por la falta de intervención gubernamental que permita a través del control institucional-legal un adecuado funcionamiento entre las empresas de transporte, el municipio y los usuarios.

En consecuencia, la adaptación y reconfiguración del transporte público pasa en primera instancia por la trasformación integral y estructural de la administración pública, la cual a través de la toma de decisiones vinculantes permite el cambio de las relaciones entre privados, públicos y sociedad.

En conclusión, el actor fundamental para la adaptación y trasformación del transporte público en el municipio de Caldas es la administración pública, mediante procesos y procedimientos normativos que permitan optimizar el servicio de transporte público municipal en condiciones de seguridad, comodidad y eficacia.

## PRESENTACIÓN

El control al cumplimiento del marco normativo de transporte en el municipio de Caldas, pretende desde la administración pública establecer un proceso integral de planeación1 organizada y estructurada que permita orientar de manera sistémica el desarrollo del transporte público en condiciones de sostenibilidad, sustentado en un enfoque con responsabilidad en el presente y un deber en el cubrimiento y satisfacción de necesidades de la población actual, y garantizando el cubrimiento de necesidades esenciales y la calidad de vida a las futuras generaciones.

El componente estructural del proceso de desarrollo integral para el transporte público, corresponde en consecuencia a la administración del transporte del municipio, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 003443 de 2016, en la que se dictan los lineamientos y se establece la necesidad de contar con líneas de política para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora. Es decir, el objetivo estratégico es articular la movilidad a la estructura urbana del municipio y determinar criterios a considerar en el desarrollo de un plan de las actividades de transporte a priorizar.

Ahora bien, el transporte es un componente de la estructura territorial que define algunos de los elementos principales funcionales y de servicios del municipio, desde la integración de manera jerarquizada e interdependiente de los modos y modalidades de transporte de personas y carga hasta los tipos de vías, espacios públicos y equipamientos municipales.

En este sentido, el transporte actúa de manera interdependiente con la estructura socioeconómica y físico-espacial, representada en la distribución geográfica de los múltiples centros atractores y generadores de viajes asociados a los diferentes tipos de actividades territoriales y a los distintos usos del suelo. En definitiva, la movilidad conjuntamente con el transporte son los encargados de garantizar la conectividad territorial a diferentes niveles: interno, regional, nacional.

En síntesis, los sistemas de movilidad y de transporte son los componentes territoriales destinados a garantizar el acceso de la población a algunos de los derechos fundamentales, y por tanto se convierten en el soporte de una estructura socioeconómica bajo la cual se desarrolla el territorio.

La importancia y complejidad de la movilidad y el transporte en los componentes estructurales en el desarrollo del municipio de Caldas, en consecuencia, requieren

1La planeación se convierte en un factor de cambio que debe crear las condiciones para afectar el presente y comprometer el futuro. KARLA, S.J.N. PLEACION ESTRATEGICA ORGANIZACIONAL.

de una guía con proyección que defina unos criterios claros y medidas concretas, específicamente de un Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte, el cual deberá formularse de acuerdo con los objetivos definidos en la precitada normativa, y deberán contener entre otros, la definición de estrategias que permitan mejorar la administración de las actividades del trasporte público, garantizar accesibilidad a medios de transporte alternativos, reducir los puntos de conflicto que limitan la movilidad, reducir impactos ambientales, y en especial adoptar si es del caso la reestructuración oficiosa de los servicios, entre otros beneficios.

El plan deberá sustentarse en las directrices establecidas por la Resolución 003443 de 2016, en la que se dictan los lineamientos y se establecen las líneas de política para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora para municipios, a través de acciones y medidas administrativas y operativas o de control en vía de o de inspección.

En este contexto, el Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte (PECCMNT), pretende definir un marco lógico que establece de manera integral y sistémica políticas, líneas estratégicas, programas, acciones y medidas, en coherencia con las políticas nacionales, locales, tendientes a consolidar el control, la vigilancia y la inspección del transporte en el municipio.

## DEFINICIONES

**Actividad transportadora:** De conformidad con el artículo 6o. de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

**Bicicleta:** Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

**Bus:** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

**Buseta:** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

**Camión:** Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

**Choque o colisión:** Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

**Ciclista:** Conductor de bicicleta o triciclo.

**Ciclovía:** Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

**Ciclorruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

**Comparendo:** Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

**Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

**Debido proceso:** Principio legal por el cual el Estado debe respetar todos los derechos legales que posee una persona según la ley. Principio jurídico [procesal](https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_procesal) según el cual toda persona tiene derecho a ciertas garantías mínimas, tendientes a asegurar un resultado justo y equitativo dentro del [proceso](https://es.wikipedia.org/wiki/Proceso_judicial), a permitirle tener oportunidad de ser oído y a hacer valer sus pretensiones legítimas frente al [juez](https://es.wikipedia.org/wiki/Juez). El debido proceso establece que el gobierno está subordinado a las leyes del país que protegen a las personas del estado.

**Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

**Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

**Infracción:** Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

**Motocarro:** Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

**Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

**Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

**Nivel de servicio:** Son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás servicios que se presten dentro y fuera de los vehículos.

**Organismos de tránsito:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

**Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

**PECCMNT:** Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte.

**Radio de acción:** Es el ámbito de operación autorizado a una empresa dentro del perímetro de los servicios asignados.

**Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

**Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

**Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

**Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera**: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

**Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi:** El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**Servicio público de transporte terrestre automotor mixto:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado.

**Servicio público de transporte terrestre automotor especial:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

**Tráfico:** Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

**Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

**Transporte:** Es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte).

**Transporte público:** De conformidad con el artículo 3o. de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

**Transporte privado:** De acuerdo con el artículo 5o. de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

**Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

**Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

## CONTEXTO REGIONAL

El valle de Aburrá se extiende en un área de 1.152 Km2, un 94% de los 1.251,08 Km2 de extensión de la cuenca del río Aburrá-Medellín. Se distribuye territorialmente en 1.152 Km2, 340 Km2 en suelo urbano y 812 Km2 en suelo rural. Según censo de 2018, la población total de los diez municipios del valle de Aburrá es de 3.931.447 habitantes La población del valle de Aburrá está entre los diez municipios que se localizan en el valle y en torno al río Aburrá-Medellín.

La lectura económica y territorial permite entender, que los procesos de “la globalización y la internacionalización en la economía, y la omnipresencia en las redes y estrategias de comunicación constituyen nuevos retos en la regulación del desarrollo urbano-regional de las más dinámicas ciudades metropolitanas como la que se extiende por todo el valle de Aburrá.” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2008)

La movilidad sobresale como uno de los componentes funcionales estratégicos para el desarrollo del área y de la región, tal como lo menciona el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá, el cual advierte que el Área Metropolitana genera unos impactos, flujos, núcleos y redes funcionales y socioeconómicas con los municipios cercanos, y en general con el territorio departamental, nacional y con el extranjero, por lo cual es necesario soluciones de movilidad de pasajeros, que permitan un territorio integral y sistémico físico-espacial y funcional.

Ahora bien, “la sobreoferta de servicios de transporte público urbano de pasajeros ofrece una oportunidad para reducir los costos de transporte, la contaminación y la congestión, mediante el retiro de parte de la flota, la planificación racional de la operación de los servicios y el consiguiente incremento en las tasas de ocupación de los vehículos. La mayor eficiencia podría traducirse en una reducción de tarifas y/o mejoramiento de la calidad del servicio, y además podría eventualmente financiar un proceso de racionalización de la flota de buses retirando del servicio a los de mayor antigüedad.” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá - Consorcio de Movilidad Regional, 2009)

En este contexto, el municipio de Caldas hace parte de los diez municipios que integran el Área Metropolitana del Valle de Aburrá: Medellín como núcleo central, el cual ejerce una fuerza gravitacional en sus dinámicas y sus flujos, y en consecuencia, se genera un proceso de integración y complementación administrativa, socioeconómica, política, cultural y funcional, que resulta en un aglomerado dinámico, estratégico y de importancia regional y nacional.

De esta manera, Caldas en su condición de localización estratégica entre el centro y el occidente del país, y en su condición particular de mixtura urbano-rural, advierte unas condiciones estratégicas territoriales y socioeconómicas y unas potencialidades de desarrollo de escala metropolitana y regional, ya que las dinámicas globales que circulan desde la metrópoli impactan el municipio con flujos y nodos estratégicos que potencian las relaciones y mercados nacionales y regionales.

**Imagen 1:** Área Metropolitana del Valle de Aburra - Caldas

El municipio de Caldas se localiza al sur del Valle de Aburrá, cercado por elementos orográficos de la cordillera central de los Andes y bañado por numerosas corrientes de aguas entre las que sobresale el Río Aburrá (conocido hoy como río Medellín). Limita por el norte con los municipios de La Estrella, Sabaneta y Envigado, por el oriente con el municipio de El Retiro, por el sur con los municipios de Santa Bárbara y Fredonia, y por el occidente con los municipios de Amagá y Angelópolis.

Está ubicado a 22 km de la ciudad de Medellín, se encuentra a una altura de 1.750 metros sobre el nivel del mar, y tiene una temperatura promedio de 19 °C, además tiene una superficie de 133,40. km² que se distribuye en mayor parte en la zona rural con 131,55 km² seguido de la zona urbana con el 1,85 km². Sus principales afluentes son el río Medellín, seguido de quebradas como La Miel, La Valeria, y La Clara, y sus principales elementos orográficos son Altos de Minas (2.650), La Romera, y La Cuchilla Romeral.

La población del municipio de Caldas, según el censo de 2018, es de 79.638 habitantes de los cuales el 48 % son hombres y el 52 % son mujeres, siendo la quinta aglomeración del Área Metropolitana. La división político-administrativa del municipio de Caldas se divide en 32 barrios en la zona urbana y en 19 veredas en la zona rural.

## MARCO DE REFERENCIA

La movilidad es el concepto orientador del PECCMNT, ya que pone de manifiesto y visibiliza el acceso que las personas tienen a sus derechos fundamentales, específicamente al transporte como elemento fundamental y a la garantiza de los desplazamientos de las personas y mercancías.

La movilidad en consecuencia, hace parte los modos de transporte, de las vías, de la infraestructura, de la señalización, de la semaforización, de los espacios públicos, de los desarrollos urbanos, de la institucionalidad, del ordenamiento jurídico y demás que se relacionen y sean necesarios para cumplir con el objetivo de la movilidad dentro de una ciudad.

El transporte en este sentido, representa uno de los componentes estratégicos de la movilidad, por lo cual resulta en un elemento fundamental de la estructura urbana y funcional de la ciudad.

El transporte en términos generales se define como la función de movilizar o trasladar personas o cosas de un lugar a otro, desde los distintos modos como el aéreo, el terrestre, el fluvial, el férreo, entre otros, a través de personas o empresas que se dedican específicamente a ello. Al transporte urbano se le ha dado la connotación de servicio público, dado el interés general que lo involucra, y además es una fuente de ingresos generados por el desarrollo de dicha actividad.

En este marco es necesario indicar que el Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte (PECCMNT) para el municipio de Caldas, se configura como un componente de la estructura funcional y de servicios, que ayude a futuro a la integración de manera organizada de los diferentes modos y modalidades de transporte con vías y espacios públicos desde la aplicación normativa.

El PECCMNT, como herramienta de planeación complementaria contiene las estrategias, programas, medidas y acciones que requiere el municipio para hacer efectivos los principios de la función administrativa, enmarcados dentro de una estructura de servicios sociales, económica, financiera y ambientalmente sostenible. Lo anterior enfocado hacia una respuesta efectiva y oportuna de las necesidades del territorio para hacerlo competitivo y eficiente.

A continuación, se presenta, desde el punto de vista jurídico, el marco legal dentro del cual descansará el Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte (PECCMNT) para el municipio de Caldas.

### 5.1 Aspectos Constitucionales

La Constitución Política consagra varios derechos fundamentales, como el derecho a la libertad, premisa fundamental de la locomoción y de suyo de la movilidad. También, elemento estructural para el ejercicio de los demás derechos fundamentales. A continuación, se citan algunos derechos de arraigo constitucional, en los que descansan desarrollos normativos de tránsito y de transporte, importantes para este análisis.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Artículo 24*** | *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene**derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”* |
| **Artículo 79** | *“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad**del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”* |
| **Artículo 80** | *“El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras**naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.”* |
| **Artículo 82** | *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que**genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.”* |
| **Artículo 311** | *“Al municipio como entidad fundamental de la división político - administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir**las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.”* |
| **Artículo 334** | *“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. El Estado, de manera especial, intervendrá para dar**pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas,* |

|  |  |
| --- | --- |
|  | *en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.”*Como se desprende del artículo citado es evidente el papel preponderante del estado en la generación de políticas de intervención sobre todo cuando las actividades comportan una especial repercusión en el desarrollo de la sociedad. Vemos como el Estado Colombianointerviene en la gran mayoría de las actividades públicas y privadas como queda claro de la lectura del artículo 334 superior. |
| **Artículo 365** | *“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”.*El transporte comporta una regulación especial por su carácter deservicio público esencial, que implica una permanente intervención del Estado a través de mecanismos de regulación, control y vigilancia. |

**Tabla 1:** artículos constitucionales de tránsito y de transporte

### 5.2 Normas de Planeación

|  |  |
| --- | --- |
| **Artículo 339 Constitucional** | *“Habrá un Plan Nacional de Desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución, dentro de un marco que garantice la sostenibilidad fiscal.**Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de**mediano y corto plazo.”* |

|  |  |
| --- | --- |
| **Artículo 342 Constitucional** | “*La correspondiente ley orgánica reglamentará todo lo relacionado con los procedimientos de elaboración, aprobación y ejecución de los planes de desarrollo y dispondrá los mecanismos apropiados para su armonización y para la sujeción a ellos de los presupuestos oficiales. Determinará, igualmente, la organización y funciones del Consejo Nacional de Planeación y de los consejos territoriales, así como los procedimientos conforme a los cuales se hará efectiva la participación ciudadana en la discusión de los planes de desarrollo, y las modificaciones correspondientes, conforme a lo establecido en la Constitución.”*Este reglamento se efectuó a través de la Ley 152 de 1994, mediante la cual se estableció la ley orgánica del Plan de desarrollo. |

**Tabla 2:** normas de planeación de tránsito y de transporte

### 5.3 Normatividad de tránsito

La Ley 769 de 2002 – “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se fijan otras disposiciones” - Código Nacional de Tránsito (y sus normas modificatorias).

|  |  |
| --- | --- |
| **Ley 769 de 2002** | * Autoridades de Tránsito: Artículos 3 a 7
* Competencias de los municipios: Parágrafo 3 del Artículo 6
* Revisión técnico – mecánica y de gases: Artículos 52 a 54
* Normas de comportamiento para peatones: Artículos 57 a 59
* Normas de comportamiento para el transporte público: Artículos 87 a 93
* Normas de comportamiento para ciclistas y motociclistas: Artículos 94 a 96
* Sanciones a Conductores: Artículo 131
* Inmovilización de vehículos: Artículo 125
 |

**Tabla 3:** normas de tránsito

Vale precisar que el Código Nacional de tránsito, deja en manos de las autoridades locales de tránsito la autonomía para regular el tránsito en su sentido vehicular y peatonal y la forma de hacerlos efectivos, siempre acatando el postulado nacional.

### 5.4 Normatividad general de transporte

La regulación específica en materia de transporte, se encuentra en varias normas, de las cuales, se hace referencia a las más relevantes, así:

|  |  |
| --- | --- |
| **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. Esta norma establece que el sector transporte está integrado por: el Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, Instituto Nacional de Vías, Instituto Nacional de Concesiones, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**–Aero civil- y Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.”*Menciona que el Ministerio de Transporte en coordinación con las entidades sectoriales, debe definir las políticas sectoriales sobre el transporte y el tránsito. Define también los perímetros del transporte y tránsito por carretera, en el ámbito nacional, departamental y municipal.En el artículo 12 define la infraestructura de transporte, indicando que se trata de los tipos de vías, puertos, líneas férreas, red de ayudas para transporte aéreo y marítimo, los puentes, viaductos, túneles y accesos a las capitales de departamentos, distritos y municipios.Por su lado los artículos 17 y 18, mencionan:*“Artículo 17º.- Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal 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…”**“Artículo 18º.- Entidades autónomas. Con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura los**Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado. Estas entidades podrán emitir acciones, bonos, títulos, contratar empréstitos y ejecutar obras en forma directa o indirecta”* |
| **Ley 336 de 1996** | *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”. Esta norma se constituye en el marco para la realización de dos funciones por parte de las autoridades de transporte que son: La regulación, entendida como las reglas de diversa índole que permiten el ejercicio de la actividad por parte de los particulares; y la reglamentación, entendida como la normatividad expedida por el gobierno para permitir la actividad transportadora. También se consagra en esta ley, los principios mínimos para la operación de cualquier tipo de transporte público como son la seguridad, la comodidad, la accesibilidad y la eficiencia, la prevalencia de los medios de transporte masivo, entre otros. Dispone el marco de regulación y**vigilancia que realiza el Estado sobre el transporte público.”* |

**Tabla 4:**normas de transporte

### 5.5 Normatividad específica sobre actividades de transporte

Se resume sobre este aspecto, a la observancia del **Decreto 1079 de 2015:** Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Decreto que consta de tres (3) libros de donde:

|  |  |
| --- | --- |
| **1er libro** | Regula sobre la estructura del sector transporte, y en una primera parte referencia al sector central, articulando todo ello en el Ministerio de Transporte conforme lo señala en el Artículo 1.1.1.12. Así mismo esta primera parte referencia entre otros, los fondos al Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros y al Fondo Nacional de Seguridad Vía; el Consejo Consultivo de Transporte, el Consejo consultivo de terminales de transporte, el Consejo consultivo de seguridad vial, la Comisión intersectorial de corredores logísticos, la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, y el Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR, como Órganos Sectoriales de Asesoría Y Coordinación. Entre tanto que la segunda parte de este libro regula al sector descentralizado en aspectos como las entidades adscritas, entre las que se encuentran el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, la AgenciaNacional de Infraestructura, Aeronáutica Civil – Aerocivil, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT y la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte - CRIT. |
| **2do libro** | Implica la normatividad relativa al Régimen reglamentario del sector transporte, dejando establecido en las disposiciones generales contenidas en la parte 1 de este Decreto el objeto3, el ámbito de aplicación4 y las definiciones generales5. Definiciones, que precisan entre otras la “Actividad transportadora”6 y sobre la cual recae la adopción del presente Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte (PECCMNT) para el municipio de Caldas. Y así mismo, define entre otros aspectos el transporte público y el transporte privado.Entre tanto que la segunda parte de este libro normaliza las Reglamentaciones en materia de transporte en no más de VII títulos, y sobre las cuales, en algunas de ellas, recae el ejercicio de la actividad transportadora en previa comentado.Con respecto al **Título I**, este regulariza el Transporte terrestre automotor sobre las siguientes actividades o servicios de transporte: el capítulo 1º se acomete al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros; entre tanto que los sistemas de transporte de pasajeros se contienen en el 2º capitulo, y hacen parte este, el Servicio público de transporte masivo de pasajeros y los Sistemas Estratégicos Transporte Público (SETP); mientras que el capítulo 3º versa sobre el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi; el 4º capitulo normaliza el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales; el capítulo 5º los servicios públicos de Transporte Terrestre Automotor Mixto yautomotor mixto en motocarro; el 6º regla el Servicio público de transporte terrestre automotor especial; el capítulo 7º el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga; y el capítulo 8º se encarga del Régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor.Con referencia al **Título II:** De la aviación civil - modo aéreo. Este regula la descentralización portuaria; la carencia de informes por tráfico de estupefacientes con fines aeronáuticos y marítimos; y las disposiciones relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes de aeronaves.Con referencia al **Título III:** Transporte marítimo y fluvial.- Se contiene regulación sobre el Servicio público de transporte marítimo; el Servicio público de transporte fluvial; el Trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias previstas en las leyes 1 de 1991 y 1242 de 2008; las Condiciones, obligaciones y responsabilidades para la modificación de los contratos de concesión portuaria para el manejo de hidrocarburos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 61 de la ley 1682 de 2013; y los Criterios para determinar cobro de las contraprestaciones por concepto de las concesiones portuarias, sobre los activos entregados a las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura.Con sujeción al **Título VI:** Transporte férreo. - Se regula el ámbito de aplicación, el radio de acción, la aplicación de acuerdos o tratados internacionales y la autoridad competente dentro de las disposiciones generales de esta actividad. Así como la habilitación y operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario.Con respecto al **Título V:** Transporte por cable. - se define igualmente disposiciones generales sobre la actividad; los estudios soporte de estos proyectos; la habilitación de las empresas que operan esta actividad; el trámite de habilitación; la operación y prestación del servicio; los certificados de conformidad; seguros; y tarifas.En cuanto al **Título VI:** Servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.- Se disciplina el objeto y principios de la actividad; el ámbito de aplicación y definiciones; el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram; las autoridades competentes; los esquemas de integración; la presentación del proyecto para la prestación del servicio; la habilitación de las empresas; el trámite de habilitación; la vigencia de la habilitación; los requisitos para la operación y prestación del servicio; los seguros; las condiciones de seguridad para la prestación del servicio; las condiciones generales de prestación y utilización del servicio; el material rodante; la accesibilidad en el sistema; infraestructura y señalización; y tarifas.Y el **Título VII:** Accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial las personas con discapacidad.- Normaliza el objeto; el ámbito de aplicación; las normas técnicas; la especialidad; la obligatoriedad; el personal de control; las zonas especiales de estacionamiento y parqueo; las condiciones generales y especiales de accesibilidad; la accesibilidad en el transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros; la accesibilidad en el transporte ferroviario y masivo; la accesibilidad en el transporte fluvial; la accesibilidad en el transporte marítimo; la accesibilidad en el transporte aéreo; las ayudas vivas de la actividad; el régimen de sancione.En consiguiente la tercera parte de este libro regla las Reglamentaciones en materia de tránsito en no más de XI títulos, que versan sobre:Título I. Centros de enseñanza automovilística.- Regula los requisitos para la constitución y registro de los programas de los Centros de Enseñanza Automovilística; los requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística; la clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística; la inscripción de los organismos de certificación; la certificación para conductores e instructores en conducción; el personal de formadores; los deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística y los instructores; y las disposiciones varias de la actividad.Título II: Seguridad vial. - Normatiza las acciones y procedimientos en materia de educación vial; los Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol y su adopción por parte de los Establecimientos de Comercio; los Planes Estratégicos de las entidades, organizaciones o en materia de Seguridad Vial; y otras disposiciones.Título III: Ficha técnica de la licencia de conducción y ficha técnica de la licencia de tránsito. - Fija la adopción de medidas; autoridad competente y organismos de Tránsito.Título IV. Registro de vehículos de entidades de derecho público. - Regula entre otras el registro de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados; la devolución de placasoficiales; y la regrabación de chasis de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados.Título V: se encarga del registro de vehículos de misiones diplomáticas, consulares y organismos internacionales acreditados en el país; la enajenación a persona natural o jurídica de derecho privado; los requisitos para el registro; la entrega de placas; y las aplicaciones extensivas.Titulo VI: Medidas para controlar la prestación del servicio público transporte en motocicletas. - Regula el acompañante o parrillero; sanciones; excepciones; y sanciones por la violación de la normatividad vigente de tránsito.Título VII: Medidas relacionadas con la sustitución de vehículos de tracción animal. - Regula la sustitución de vehículos de tracción animal; la coordinación, financiación y recursos; medidas de inspección, vigilancia y control.Título VIII: Diseño y uso de los uniformes de los agentes de tránsito. - Regla el objeto y las características de los uniformes de los agentes de tránsito.Título IX: Régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito y organismos de apoyo. - Reglando la amonestación y multa; la intervención de organismos de tránsito; y la suspensión, suspensión preventiva y cancelación de la habilitación organismos de apoyo.Por último, la cuarta de este Libro, reglamenta en materia de infraestructura de transporte bajo la siguiente titularidad:El Título I regula sobre las condiciones que deben cumplir las autoridades para otorgar a los particulares los permisos que requieren para desarrollo de proyectos de infraestructura transporte.Mediante el Título II se normaliza el saneamiento automático por motivos utilidad pública e interés social para proyectos de infraestructura de transporte.Seguido a ello el Título III determina los términos para adelantar la negociación directa y la imposición de servidumbres por vía administrativa durante la etapa de construcción de los proyectos de infraestructura de transporte.Entre tanto que el Título IV planeación regla sobre los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar laintermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración y el Registro de operadores de transporte multimodal;Así mismo el Título V define los lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para país y para la articulación de los actores que convergen sobre éstos.Y a su turno el Título VI define la red nacional de carreteras a cargo de la nación instituto nacional de vías y plan de expansión de la red nacional de carreteras; y el Título VII establece las medidas especiales sobre fajas retiro en las carreteras del sistema vial nacional y en lospasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación. |

*3 Artículo 2.1.1.1 Objeto. objeto de este Decreto es compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 la Constitución Política, la cumplida ejecución leyes del sector transporte.*

4 *Artículo 2.1.1.2 Ámbito aplicación. El Decreto aplica a las entidades sector transporte y rige en todo el territorio nacional.*

5 *Artículo 2.1.2.1. Definiciones generales. Para la interpretación y aplicación del presente.*

|  |  |
| --- | --- |
| **3er libro** | Contiene dentro de las disposiciones finales en una primera y última parte la derogatoria y vigencia del presente Decreto. |

**Tabla 5:** normas específicas sobre la actividad de transporte

### 5.6 Planes estratégicos de desarrollo

La Constitución Política en su artículo 339 dice: “...Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el Gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y e l desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo…”

|  |
| --- |
| ***Plan de Desarrollo Municipal “CALDAS TERRITORIO TRANSFORMADOR” 2020-2023*** |
| El Plan de Desarrollo municipal 2020-2023“Un Plan de desarrollo para transformación social, económica y ambiental del municipio de Caldas.Pilares: \*Programa de Gobierno “Caldas Nuestro Propósito” \*Proceso participativo que hizo parte de la formulación del anteproyecto del plan. Visión: la transformación social, económica, ambiental y tecnológica del territorio, al servicio del bienestar y mejoramiento de la calidad de vida, disminución de la pobreza y reducción de las brechas de inequidad entre los ciudadanos, en el marco de los objetivos y metas de la Agenda Global 2030 en lo que corresponde al periodo de gobierno 2020-2023.Filosofía: Caldas Territorio Transformador El Plan tiene varios componentes, dentro de los cuales se destaca:\*Componente N 5: Movilidad sostenible y con bienestar“Caldas Territorio Transformador. Salvaguardar la vida de los habitantes del municipio en función de las variables que pueden afectar su integridad, se convierte en un enlace de transversal atención de la Administración Municipal a través de su Secretaría; en el presente componente se hace imperativo abordar esté propósito a través de la lupa especifica de las seguras condiciones de transitabilidad y seguridad vial en el territorio. El mejoramiento en: \* Seguridad vial en el Municipio: mediante el ordenamiento de la infraestructura vial, gracias a la incorporación en la actualización del PBOT del plan vial de movilidad mejoramiento intensivo en señalización vial, fortalecimiento a las estrategias de formación y sensibilización a través de campañas educativas y culturales donde se busca concientizar al peatón y al conductor de la responsabilidad que tiene al momento de realizar la interacción en el espacio público, e igualmente, trabajar en el fortalecimiento del liderazgo y la gestión institucional donde sean la educación y la prevención, el eje fundamental de nuestro actuar, obviamente acompañado de acciones sancionatorias y pecuniarias que obliguen a los conductores a limitar el accionar contrario a las normas de tránsito en la malla vial urbana y, que favorezcan la reducción en muertes y lesiones viales, el incremento de la cultura del cuidado, la protección de la vida propia y ajena, y el mayor bienestar posible de las y los habitantes del Municipio.Principales Objetivos del Componente: • Estructuración, actualización e implementación del nuevo Plan Maestro de Movilidad teniendo en cuenta las necesidades del • Generar estímulos tributarios para la creación de nuevos parqueaderos.• Gestionar la integración tarifaria de los sistemas de transporte, ejerciendo el control necesario.• Participar en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial del orden metropolitano y fortalecer la articulación del transporte público a los sistemas de transporte masivos.• Crear alianzas con las empresas prestadoras de servicio público de transporte impulsando herramientas tecnológicas de comunicación, permitiendo un entorno seguro a propios y visitantes”. *(Alcaldía de Caldas,2020)**Información sustraída, Alcaldía de Caldas, 2020**https://caldasantioquia.gov.co/wp-content/uploads/2022/05/PLAN\_DESARROLLO\_CALDAS\_2020\_2023.pdf* |

|  |
| --- |
| ***Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2021-2032 Consolidación de la región metropolitana*** |
| Lo *“estratégico metropolitano es aquel que impacta a todo el territorio, es decir a la cuenca entera del río Aburrá - Medellín, incluyendo la extensión total de los 10 municipios que lo ocupan y su entorno regional. Es un asunto considerable porque una intervención sobre él tendría efectos trascendentes en el desarrollo metropolitano. Es estratégico metropolitano aquello que implique una solución innovadora e integral a los asuntos críticos identificados en el diagnóstico de línea base de este territorio. Las estrategias para enfrentar los temas considerados dentro de Lo Estratégico Metropolitano se materializan en Proyectos Estratégicos Metropolitanos. En general, los Proyectos de desarrollo son acciones de diverso tipo encaminadas a la generación de**un cambio coherente de la sociedad y su manera de relacionarse con el entorno. Los*  |

|  |
| --- |
| *proyectos de carácter estratégico-metropolitano son, en última instancia, aquellos que impactan integral y estratégicamente los denominados Hechos Metropolitanos.”*Algunas de directrices, con relación a la Movilidad son:“Promover una región con movilidad eficiente, competitiva y amigable con el medio ambiente, basada en el transporte público y los modos activos, priorizando proyectos como el ciclo ruta Norte-Sur, líneas adicionales del Metro, preferiblemente subterráneas, que aumenten la participación de estos modos de transporte de manera importante en la movilidad metropolitana. • Consolidar el Modelo Estratégico e Inteligente de Ocupación Territorial incorporando estrategias de desarrollo orientado al transporte – DOT, ampliando la cobertura del transporte público y posicionando los modos de transporte activo como núcleos fundamentales de la movilidad metropolitana. • Implementar en los diferentes instrumentos de planeación de la Entidad y de los municipios un sistema de movilidad basado en la pirámide invertida de la movilidad en cumplimiento con el Modelo Estratégico e Inteligente de Ocupación Territorial y las decisiones del Plan Maestro de Movilidad Metropolitano. • Promover la consolidación e implementación de centralidades urbanas, metropolitanas y regionales en torno a las estaciones de transporte público masivo y en los nodos de integración modal, a partir del intervenciones y adecuaciones en infraestructura que promuevan mezcla de usos, la disminución de viajes de largas distancias y propicien los desplazamientos en modos activos. • Garantizar la accesibilidad universal a los medios de transporte público masivo, a la infraestructura y a los vehículos que permitan mejorar los trasbordos de los usuarios y aumentar la competitividad frente a otros modos de transporte • Consolidar el Sistema Integral de Transporte – SITVA mediante proyectos de infraestructura estratégicos e implementación de corredores de movilidad sostenible, aumento de cobertura y capacidad, desarrollo de estándares de calidad, eficiencia e integración en el servicio y articulación a los sistemas de información de transporte metropolitano y regional. • Promover y gestionar de manera articulada la conectividad del territorio al interior de la Aglomeración Metropolitana y con la Región Metropolitana, mediante corredores de movilidad sostenible como herramienta que potencia la competitividad y equidad territorial. 713 • Implementar la conexión de la infraestructura de transporte de pasajeros de escala intermunicipal y nacional con el Sistema Integral de Transporte – SITVA, mediante la integración física, operacional y tarifaria que faciliten el trasbordo de pasajeros y la implementación de corredores de trasporte que conecten los terminales de transporte y aeropuertos. • Implementar una política de integración tarifaria del Sistema Integral de Transporte – SITVA que permita aumentar la competitividad del sistema y la eficiencia en los desplazamientos • Expandir el sistema de bicicletas públicas en todo el Valle de Aburrá, con infraestructura atractiva, segura y de calidad, articulada al Sistema Integral de Transporte – SITVA y a las centralidades urbana y metropolitanas; expandir y consolidar la red ciclística y la ciclocaminabilidad en áreas no servidas, garantizando una red de infraestructura, cicloparqueaderos y su integración con el sistema de transporte público. • Consolidar el sistema de Gestión de Transporte Público Colectivo (GTPC), como sistema inteligente de transporte que articule los centros de información de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá-SITVA y de las autoridades de tránsito y transporte municipal con la autoridad metropolitana. • Definir e implementar medidas restrictivas para el uso del vehículo privado, sobretasas para el servicio de parqueaderos públicos, que logren disminuir la ocupación y congestión vehicular y la contaminación del aire para mejorar las condiciones de salud y de vida de los habitantes. • Promover para la zona rural infraestructura segura e incluyente para movilidad activa, así como la infraestructura vial, transporte público de calidad y cobertura y su articulación externa con la Región Metropolitana. • Promover y gestionar un modelo de movilidad eficiente y con baja generación de emisiones y bajo consumo de energía, mediante cambio de tecnología, renovación vehicular y cambios culturales de los modos de desplazamiento de los habitantes. • Promover medidas de seguridad vial como condición fundamental de protección a la vida, mediante acciones coordinadas e integrales que permitan reducir la accidentalidad en el territorio y cambios culturales que promuevan el respeto, la convivencia y solidaridad. • Implementar el sistema férreo multipropósito para el trasporte de pasajeros, carga y residuos sólidos y su integración con otros modos de transporte, así como promover su 714 futura conexión con la red férrea nacional en articulación con el Plan maestro de Movilidad metropolitano. • Promover la inclusión de soluciones basadas en la naturaleza y las infraestructuras verdes en los ámbitos de incidencia de los proyectos de movilidad y transporte, que permitan mejorar sus prácticas de sostenibilidad y aumentar sus estándares ambientales.(Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2021)Tomado de: <https://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/PIDM%20Plan%20Integral%20de%20Desarrollo%20Metropolitano.pdf>. Pag 748 |
| **Plan de Gestión del Área Metropolitana del Valle del Aburrá 2020 – 2023** |
| El Plan de Gestión 2020-2023 “Futuro Sostenible” tiene un enfoque de Ciudades Inteligentes basado en las seis dimensiones de la estrategia territorios inteligentes: Entorno inteligente; Economía inteligente Personas inteligentes; Vida inteligente; Gobierno inteligente y Movilidad inteligente. Se estructura en tres líneas estratégicas: Sostenibilidad ambiental, Sinergias territoriales y Conectividad física y virtual y 27 programas. El objetivo general del plan es “Avanzar hacia una metrópoli inteligente, en la que las acciones integrales para el desarrollo sostenible tengan como herramientas estratégicas la innovación y el uso de las TIC, con el fin de aumentar la calidad de vida del habitante metropolitano, bajo el principio de la solidaridad territorial” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2020, p. 188). |

**Tabla 6:** planes estratégicos de desarrollo

### 5.7 Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte

Los Planes estratégicos de control al cumplimento del marco normativo en transporte, se conciben por el Gobierno nacional, a través de:

|  |
| --- |
| **Resolución 0003443 de 10 de agosto de 2016** |
| Por medio de la cual se dictan lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, recordando, que esta actividad se define, en asentimiento con el artículo 6º la Ley 336 de 1996, “…, *como un conjunto organizado operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional*.”En mérito de lo anterior, la Resolución 0003443 emanada por el Ministerio de Transporte, determina en su primer Resuelve que se establezcan líneas de política en el control del cumplimiento de las normas que rigen la **actividad transportadora**, en las cuales interviene entre otras, como entidad del sector transporte, con facultades de supervisión, inspección, control y vigilancia los Alcaldes Municipales para que todas las entidades del sector transporte aúnen esfuerzos para apoyar a las entidades que tienen a cargo el control del cumplimiento, para garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia.Entre tanto el Artículo 2º normaliza, el que todas las autoridades que tiene en sus competencias la de supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte, en todos sus modos y modalidades tienen el deber de elaborar un plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte. Que debe incluir entre otras las siguientes actividades:“***Acciones Administrativas:*** *como reportes que se constituyen en el soporte o la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma; visitas de inspección en las que se verifique el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sea de pasajeros o carga en las que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados; revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias encargadas de los asuntos de transporte y tránsito, especialmente en las Alcaldías Municipales*.***Acciones operativas o de control en vía:*** *señalando los puestos de control, las periodicidades y los indicadores de gestión que se incorporen en la estrategia*.”A su turno el Artículo 3º de esta normatividad, busca que la Autoridad de Transporte de acuerdo con sus competencias, ejerza las funciones necesarias para el cumplimiento de las leyes de transporte y tránsito, para el acceso a estos servicios por parte de los ciudadanos y en especial para el control y vigilancia de las normas de transporte y tránsito dentro de su jurisdicción, debiendo:* Establecer la situación del transporte, el tránsito y la seguridad vial en el Municipio y propender por el mejoramiento de las condiciones determinantes de dicha situación;

Garantizar la prestación de los servicios de transporte y tránsito, y la vigilancia y control de estos servicios dentro de su jurisdicción;* Velar por la seguridad de los usuarios de las vías y del servicio público de transporte, especialmente para la protección y acceso al servicio de los estudiantes, adultos mayares y de la población en condiciones de movilidad reducida;
* Garantizar la existencia y mantenimiento de un cuerpo especializado de control de transporte y tránsito;
* Ejecutar la labor de vigilancia y control de la prestación de los servicios de transporte y de las normas de tránsito dentro de su jurisdicción inclusive en las vías Nacionales, coordinando con la ANI e INVIAS y Departamentos, verificando que las empresas prestadoras de servicio público de transporte, los conductores y los vehículos mantengan vigentes los permisos, licencias, documentos y condiciones necesarios para su tránsito por las vías;
* Actualizar anualmente el plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito en el cual se determinen entre otros aspectos la ampliación la cobertura, se determinen las estrategias actividades y recursos necesarios para ejercer eficientemente los procesos contravencionales y el recaudo de las multas, incluyendo la gestión efectiva, eficiente y eficaz de los procesos que se adelante por jurisdicción coactiva.
 |

**Tabla 7:** PECCMNT - Resolución 0003443 de 10 de agosto de 2106

**6. MARCO CONCEPTUAL**

# MOVILIDAD Y DESARROLLO SOSTENIBLE

El concepto de desarrollo sostenible, aparece desde la década de los 80, como resultado de la controversia y discusión acerca de la forma en que se concebía el desarrollo hasta los años 70, en donde la rentabilidad económica era vista como el pilar de desarrollo de una región y su población, sin importar la cantidad de recursos utilizados en pro de conseguir esta rentabilidad. Las ciudades se encaminaban en un proceso de explotación y agotamiento de sus recursos sin pensar en las futuras generaciones. En 1984 se reúne por primera vez la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo, que partió de la convicción de que es posible para la humanidad construir un futuro más próspero, más justo y más seguro. En 1987, dicha comisión presenta su primer informe: Nuestro futuro común, conocido también como Informe Brundtland7.

Los objetivos de esta comisión fueron: examinar los temas críticos de desarrollo y medio ambiente, formular propuestas realistas al respecto, proponer nuevas formas de cooperación internacional y promover los niveles de comprensión y compromiso de individuos, organizaciones, empresas, institutos y gobiernos. Se llegó a la conclusión de que no se podía seguir con el crecimiento económico tradicional y que es necesario encontrar un nuevo estilo de desarrollo al que llamó “desarrollo sostenible”, y como definición asociada se establece que el desarrollo sostenible es aquel desarrollo "que garantiza las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades."

La rápida urbanización y suburbanización implica que cada vez más un número creciente de personas estarán viviendo y trabajando en las ciudades. Una consecuencia de esto es el incremento que se presenta de viajes en las zonas urbanas, al cual se asocia directamente con el aumento de demanda de servicios de transporte. Las consecuencias que se tienen por el acelerado incremento de demanda de transporte, y especialmente por el aumento que se da en el uso de medios motorizados de transporte privado individual, son dramáticas para el medio ambiente y para la productividad económica de las ciudades, que ven afectada su competitividad al no poseer rápidos y adecuados sistemas de movilidad.

7 *Informe Brundtland. Informe socio-económico sobre una gran cantidad de naciones, elaborado en 1987 para la ONU por una comisión encabezada por la doctora Gro Harlem Brundtland. Originalmente, se llamó Nuestro Futuro Común (Our Common Future, en inglés). En este informe, se utilizó por primera vez el término desarrollo sostenible.*

Lo anterior es la representación de un modelo de desarrollo NO Sostenible, en el que se practica el consumo de bienes y servicios favoreciendo las rentabilidades económicas, pero que acaba con sus recursos ambientales y termina por afectar las posibilidades de satisfacción de necesidades para las generaciones futuras. Por esto se concibe que las ciudades deben enfocar su planificación en el marco de procesos de desarrollo sostenibles, que representen el adecuado equilibrio entre los tres pilares bajo los cuales se define el desarrollo sostenible, correspondientes a: Medio Ambiente, Economía y Equidad Sociedad. Los métodos por los cuales las ciudades reúnen la mayor demanda de transporte urbano tendrán consecuencias dramáticas para el medio ambiente mundial y la productividad económica de los asentamientos humanos.

Con el fin de promover el desarrollo sostenible, y como documento de referencia mundial, se encuentra el denominado Protocolo de Kioto, que corresponde a uno de los instrumentos jurídicos internacionales más importante destinado a luchar contra el cambio climático. Este protocolo se aprueba en diciembre de 1997, y representa un importante paso en la lucha contra el calentamiento del planeta, en el que se establecen objetivos obligatorios y cuantificados de limitación y reducción de gases efecto invernadero.

Una de las definiciones innovadoras en este protocolo, que se constituye como una herramienta para ser aprovechada por aquellas ciudades que logren avanzar en modelos de desarrollo sostenible en los que se involucren y demuestre la reducción de emisiones de gases efecto invernadero, corresponde a los denominados mecanismos de desarrollo limpio. El propósito del mecanismo de desarrollo limpio es promover en los países ejecutores de estos proyectos el desarrollo sostenible. También tiene como propósito contribuir al objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que es dar cumplimiento a los compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones por parte de los países firmantes de este protocolo.

En el marco del mecanismo para un desarrollo limpio las partes no incluidas en el protocolo se beneficiarán de las actividades de proyectos que tengan por resultado reducciones certificadas de las emisiones; y por otro lado las partes incluidas en el protocolo, podrán utilizar las reducciones certificadas de emisiones resultantes de esas actividades de proyectos, para contribuir al cumplimiento de una parte de sus compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones, contraídos en virtud de los acuerdos del Protocolo. Los mecanismos de desarrollo limpio han permitido la creación de un mercado de carbono, en el cual se pueden realizar transacciones entre los países que implementen proyectos que aporten a la reducción de emisiones contaminantes y que puedan certificarse y países que según acuerdos del protocolo deben cumplir con compromisos de reducción de emisiones.

Las estrategias y proyectos del PEMT que se implementan en el marco de planes de movilidad sustentables, claramente contienen elementos que aportan a la reducción de emisiones contaminantes para las ciudades. Para demostrar este tipo de impactos, es necesario contar con la línea base que indica la situación de la ciudad sin la existencia del proyecto. La construcción de la línea base es el primer requisito o trabajo a desarrollar en el marco de acceder a ser parte del programa de mecanismos de desarrollo limpio, y es necesaria para poder contar con los datos que podrán ser comparados con los resultados obtenidos una vez se encuentren implementados los proyectos, y bajo los cuales se podrá certificar la cantidad de emisiones reducidas.



 **Imagen 2:** Objetivos de Desarrollo Sostenible Fuente UNICEF Agenda 2030

## Política de Movilidad

La política de movilidad para el municipio de Caldas se concibe desde la construcción y consolidación de un modelo integral de movilidad sostenible, que defina y reconfigure de manera sistémica los distintos elementos estructurantes del modelo de desarrollo territorial, y en consecuencia, fundamente la ordenación del territorio y soporte funcionalmente de las dinámicas socioeconómicas del municipio. En este sentido, se definen a continuación las directrices estratégicas de la política de movilidad municipal:

* **Movilidad socialmente sostenible:** la movilidad como un derecho de las personas, contribuyendo a mejorar su calidad de vida y bajo criterios de equidad social.
* **Movilidad competitiva:** la movilidad se rige bajo principios de efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral, y considerando el beneficio sobre el desarrollo de las actividades económicas que soportan el municipio.
* **Movilidad ambientalmente sostenible:** adoptar criterios de movilidad ambientalmente sostenibles, con los que la salud y el bienestar de la población actual y futura sea preservada.

## Jerarquía en la movilidad

El enfoque de sostenibilidad en la movilidad lleva impreso la definición y priorización los modos de transporte de mayor beneficio para la ciudad en términos ambientales y en términos de uso del suelo. En este sentido el Plan estratégico de control al cumplimento del marco normativo en transporte (PECCMNT) adoptara como lineamiento general la pirámide de priorización de los modos de transporte.

Esta pirámide indica que el orden a priorizar de los modos de transporte corresponde a:

1. Peatones
2. Ciclistas
3. Transporte Público
4. Transporte Carga
5. Transporte particular automóviles y motocicletas

El orden de priorización se da privilegiando los modos de transporte no motorizados, y los colectivos que son los de menor contaminación per cápita sobre modos individuales.



**Imagen 3:** Jerarquía del uso de la vía pública Fuente: Intermodalidad urbana / <http://labicikleta.com/>

**DIAGNÓSTICO INTEGRAL Y PARTICIPATIVO SOBRE LAS CONDICIONES DE LA GESTIÓN NORMATIVA**

# DIAGNÓSTICO INTEGRAL Y PARTICIPATIVO - 2023

Este documento contiene una actualización al PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE CALDAS, elaborado en el año 2018, en el cual se realizó un proceso de levantamiento y recolección de información, para el año en referencia.

Hoy se hace necesario conocer de primera mano la caracterización e individualización de todas y cada una de las empresas de transporte público del municipio y su Plan estratégico de seguridad vial.

La metodología utilizada para la construcción y desarrollo del diagnóstico, se compone de tres procesos complementarios e integrales de levantamiento de información, de los cuales, dos utilizan herramientas metodológicas cualitativas de entrevistas con personal especializado en el conocimiento del transporte en el municipio, y una utiliza instrumentos metodológicos cualitativos y cuantitativos mediante oficios y requerimientos a la administración pública sobre los procedimientos en transporte.

De esta manera, la metodología permite evaluar el estado y las condiciones del transporte de los actores públicos y privados intervinientes en la normativa de transporte a través de información de fuente primaria y secundaria entregada por los actores empresariales e institucionales.

## Diagnóstico empresarial de caracterización

El diagnóstico empresarial es un proceso de levantamiento, recolección y sistematización de la información de las empresas que prestan el servicio de transporte público en jurisdicción del municipio de Caldas.

En este sentido, las entrevistas a los empleados/directrices de las entidades que prestan el servicio público con el municipio que permitan caracterizar cada entidad y tener una información confiable y actualizada de cada uno de ellas.

* + 1. **Metodología participativa**

El proceso de socialización para la construcción del diagnóstico empresarial, incorporó una metodología cualitativa de entrevistas semiestructuradas a los empleados/directrices de las empresas, con el fin de caracterizar cada uno de ellas.

De esta manera se estableció un guion temático de preguntas relacionadas con la individualización de la empresa y sus componentes, en lo relacionado con el transporte público.

A continuación, se muestra la matriz base

|  |  |
| --- | --- |
| **N°** | **PREGUNTA** |
| **1** | Nombre de la empresa o razón social, dirección y teléfonos |
| **2** | Nombre - contacto de la persona que brinda la información |
| **3** | Nombres de los inspectores o jefes de rutas si aplica |
| **4** | Cantidad de vehículos que conforman el parque automotor de la empresa |
| **5** | Cuáles son las diferentes modalidades de transporte de la empresa y sus vehículos |
| **6** | Los vehículos son de propiedad de la empresa, terceros o afiliados |
| **7** | Que tipos de vehículos conforman a hoy el parque automotor |
| **8** | Horarios de los despachos en horas pico y horas valles |
| **9** | Cuantas rutas asignas tiene las empresas |
| **10** | Modelos promedio de los vehículos actualmente |
| **11** | Con cuantos vehículos cuenta la empresa actualmente operando |
| **12** | El servicio que presta la empresa es municipal, urbano, rural, mixto |
| **13** |  Fechas promedias de las revisiones preventivas de los vehículos |
| **14** | Que tipos de combustible utilizan los vehículos de la empresa |
| **15** | Cuál es la ubicación o el parqueo de los vehículos cuando se termina la jornada laboral |
| **16** | Que cantidad promedio de pasajeros transporta los vehículos por viaje |
| **17** | Que cantidad de rutas específicamente llegan al sistema masivo o alimentadores |
| **18** | Tienen rutas directas al centro de la ciudad o a otros municipios |
| **19** | Cuentan con el plan estratégico de seguridad vial vigente |
| **20** | Se dictan capacitaciones en manejo defensivo y seguridad vial a los conductores y empleados de la empresa y quien las programa |
| **21** | Tienen entidades que les proporciona capacitaciones |
| **22** | Cuentas con un programa de estadísticas de control en cuanto a sanciones por normas de tránsito por los conductores |
| **23** | Llevan estadísticas de cifras de accidentes de tránsito que involucren directa o indirectamente la empresa |
| **24** | Cuentan con alguna entidad que les presten apoyo psicológico, social, laboral, jurídico, administrativo y civil  |
| **25**  | Cuentan con convenios de conectividad con empresas públicas o privadas en lo relacionado a tiquetes o similares  |
| **26** | Cuáles son los requisitos mínimos para que un conductor pueda ingresar a laborar en la empresa |
| **27** | La empresa maneja que tipos de horarios o trabaja 24 / 7 |
| **28** | Los fines de semana el horario de despacho es igual para los vehículos |
| **29** | cuentan con fondos de reposición para los vehículos  |
| **30** | En los últimos 10 años el parque automotor ha crecido significativamente, explique. |
| **31** | Plan de contingencia, ante la necesidad del servicio. Es decir, si se vara uno o varios vehículos |
| **32** | Periocidad de las capacitaciones, en materia psicosocial. |

**Tabla 8:** Preguntas diagnóstico empresarial

Las entrevistas se realizarán en las instalaciones de cada empresa, en dos secciones de tres horas cada una, con un grupo especializado según su rol o función: un grupo operativo compuesto por agentes de transporte y tránsito encargados de las operaciones de vigilancia y control de transporte en la vía, y un grupo administrativo compuesto por las cabezas de la secretaria que toman las decisiones sobre el transporte municipal.

* + 1. **Resultados del diagnóstico empresarial**

Los resultados se tendrán de presente para el desarrollo del PLAN ESTRATEGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE DE CALDAS, y se adjuntan a este documento en el momento de tener la información.

## Diagnóstico empresarial Plan de Seguridad vial

A continuación, se presentan el guion de las entrevistas a realizar, en el mes de diciembre del año 2023.

**Visitas de inspección:**

Dirigida a las empresas que se individualizaron y se caracterizó toda su información de forma completa y actualizada.

Realizada por medio de empleados estratégicos de las empresas transportadoras que conocen a fondo el manejo administrativo, operativo, técnico y financiero de las empresas, las cuales tienen responsabilidades legales y normativas con la administración municipal, y en consecuencia, resulta un diagnóstico sobre las condiciones legales de la empresas en el municipio.

Sobre este aspecto ha de tenerse en cuenta que la autoridad competente de transporte en el municipio, solo tiene alcances de control, vigilancia e inspección de manera directa sobre aquellas modalidades de transporte establecidas en los Capítulos 1º, 3º y 5º del Título 1º de la Parte 2ª del Libro 2º del Decreto 1079 de 2015 y en aquellas empresas o sociedades comerciales que hayan obtenido previamente autorizaciones y/o permisos en transporte por parte de esta misma autoridad.

En cuanto a las demás modalidades y modos de transporte contenidos en el precitado Decreto, la autoridad municipal de transporte, al conocer de una conducta y/o causal que transgreda la actividad o normal desarrollo de esta actividad, deberá colocarla en conocimiento de la autoridad de control, inspección y vigilancia que corresponda.

Teniendo en cuenta este precedente y después de describir en este plan los operadores de transporte en la jurisdicción del municipio, se concluye que la autoridad de control, inspección y vigilancia municipal, tiene injerencia directa sobre las 3sociedades comerciales:

|  |  |
| --- | --- |
| **NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DE LA SOCIEDAD** | **NIT** |
| EXPRESO MOCATAN S.A.S | 890903164-4 |
| EMPRESA DE TAXIS SABANETA S.A.S | 900212772-2 |
| EMPRESA DE TAXIS BELÉN S.A.S | 900105731-2 |
| TRANSPORTES BRASIL S.A.S | 811036213-1 |
| RAPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A | 890904997-7 |
| TAX POBLADO S.A.S | 900057349-5 |
| FLOTA AUTOMOVILES CALDAS LTDA | 890903171-6 |
| EMPRESA DE CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A. | 890904598-1 |
| EMPRESA TRANSPORTADORA DE TAXIS INDIVIDUAL S.A. | 800093761-7 |

**Tabla 9**: Diagnóstico empresarial – relación de sociedades transportadoras

En mérito de ello, la autoridad de transporte del municipio desplego varios requerimientos continuos de inspección, para la toma de información que sirva de base para la estructuración del presente plan, requerimientos proyectados bajo el siguiente cronograma de toma de información:

|  |  |
| --- | --- |
| **NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DE LA SOCIEDAD** | **Fecha de inspección** |
| EXPRESO MOCATAN S.A.S | Diciembre de 2023 |
| EMPRESA DE TAXIS SABANETA S.A.S | Diciembre de 2023 |
| EMPRESA DE TAXIS BELÉN S.A.S | Diciembre de 2023 |
| TRANSPORTES BRASIL S.A.S | Diciembre de 2023 |
| RAPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A | Diciembre de 2023 |
| TAX POBLADO S.A.S | Diciembre de 2023 |
| FLOTA AUTOMOVILES CALDAS LTDA | Diciembre de 2023 |
| EMPRESA DE CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A. | Diciembre de 2023 |
| EMPRESA TRANSPORTADORA DE TAXIS INDIVIDUAL S.A. | Diciembre de 2023 |

**Tabla 10:** Diagnóstico empresarial – relación fechas de inspección

De las visitas de inspección realizadas a las sociedades comerciales, y en términos generales, se desarrollaran conforme a lo planeado, y se anexara a este plan los documentos adjuntos correspondientes, como: Actas visita de inspección practicadas a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor en sus diferentes modalidades; cuyo objeto es verificar el cumplimiento de los requisitos que dieron origen a las habilitaciones otorgadas por la Alcaldía del Municipio de Caldas y aspectos propios de su funcionamiento, en la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, con la anotación de que el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, se atiene a lo previsto en la Sección 1ª del Capitulo 6º del Título 1º de la Parte 2ª del Libro 2º del Decreto 1079 de 201, y solo se deberá tener en cuenta para la determinación objetiva de capitales.

Visitas que adicionalmente advierten al vigilado, que se entienden como no recibidos en la visita, los documentos que se entreguen, remitan o radiquen en la administración pública del municipio de Caldas con posterioridad a la fecha de realización de la visita de inspección. Así mismo la inspección se concentrará en:

* Aspectos legales que involucraba las características generales de identificación contenidas en el Certificado de Existencia y Representación Legal, como nombre, Nit, sigla, datos del gerente general, notificación judicial, dirección comercial, domicilio, vigencia de la sociedad, datos del Revisor Fiscal y el capital social.
* Resoluciones de habitación en diferentes modalidades en transporte.
* Operación en el domicilio comercial registrado en el certificado de existencia y representación legal aportada.
* Certificación con la composición accionaria de la empresa o Relación de asociados de la Cooperativa (según el caso), suscrita por el Representante y Revisor Fiscal (si la empresa está Obligada a tener Revisor Fiscal) a la fecha de la visita de Inspección, indicando, Nombre e identificación del accionista o asociado. Fecha de ingreso, número y valor de las acciones o valor de aportes.
* Registros en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte VIGIA.
* Relación de conductores que operan el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor para todas las modalidades autorizadas.
* Registros de Seguridad social.
* Programa y cronograma de capacitación de los conductores para la presente vigencia y las evidencias de cumplimiento a dicho programa.
* Relación del parque automotor que opera Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en sus diferentes modalidades.
* Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual.
* Programa y cronograma de mantenimiento preventivo de vehículos.
* Certificación en caso de existir de si la empresa es propietaria o tiene convenio con un centro especializado para el mantenimiento Preventivo del parque automotor vinculado a las modalidades de transporte.
* Fichas de mantenimientos preventivos y correctivos en las cuales consigna el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.
* Protocolo de alistamiento de los vehículos de acuerdo a lo establecido en el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013.
* Registros contables por concepto de Pagos realizados en cumplimiento a los convenios o contratos suscritos para realizar el mantenimiento preventivo.
* Contratos de vinculación vigente a la fecha de la visita de inspección por cada modalidad de transporte.
* Copias de otros actos administrativos con los cuales la secretaria de Movilidad del municipio de Caldas y/o otras autoridades, otorgan otras autorizaciones, permisos y asignaciones en diferentes modalidades de transporte público terrestre automotor a la fecha de la visita de inspección.
* Estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
* Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos para la vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.
* Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se presta el servicio, con indicación del nombre y cédula propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con normas vigentes.
* Descripción y diseño de los distintivos de la empresa por cada modalidad de transporte autorizada.
* Comprobantes de la consignación a favor de la Autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrados por la entidad recaudadora.
* Certificación de la póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis Artículo 2.2.1.3.3.2. del Decreto 1079 de 2015.
* Certificación sobre Fondo de responsabilidad (Artículo 2.2.1.3.3.4., del Decreto 1079 de 2015) como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio.
* Sistema de Información y Registro de Conductores para reportar todas las novedades relacionadas con los conductores de los vehículos.
* Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores de vehículos tipo taxi.
* Programa y fondo de reposición Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor para cada una de las modalidades que corresponda.

Frente a los hallazgos en materia de transporte que se evidencien, se les otorgará un plazo máximo de 30 días calendario, para subsanarlos. A continuación se plasma el formato de lo hallado en las empresas, para base de la próxima actualización.

|  |  |
| --- | --- |
| **NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DE LA****SOCIEDAD** | **HALLAZGOS** |
| **EXPRESO MOCATAN S.A.S** |  |
| **EMPRESA DE TAXIS SABANETA S.A.S EMPRESA DE TAXIS BELÉN S.A.S TRANSPORTES BRASIL S.A.S****TAX POBLADO S.A.S** |  |
| **RAPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A** |  |
|  **TAX POBLADO S.A.S** |  |
| **FLOTA AUTOMOVILES CALDAS LTDA** |  |
| **EMPRESA DE CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A.** |  |
| **EMPRESA TRANSPORTADORA DE TAXIS INDIVIDUAL S.A.** |  |

**Tabla 11:** Diagnóstico empresarial – hallazgos

## Diagnóstico sobre la intervención pública en transporte

El diagnóstico sobre la intervención pública en transporte es un proceso de levantamiento y recolección de información a través de requerimientos físicos a la autoridad de transporte con el fin de establecer un marco conceptual sobre el cual la municipalidad aborda desde el conocimiento perceptivo de trámites y actuaciones administrativas sobre transporte.

Sobre el particular la autoridad de transporte del municipio asume como empresas de transporte asentadas en el municipio a Expreso Caldas a EXPRESO MOCATAN S.A.S., EMPRESA DE TAXIS SABANETA S.A.S., EMPRESA DE TAXIS BELÉN S.A.S., TRANSPORTES BRASIL S.A.S., RAPIDO TRANSPORTES LA VALERIA Y CIA S.C.A., TAX POBLADO S.A.S., FLOTA AUTOMOVILES CALDAS LTDA., EMPRESA DE CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A., y la EMPRESA

TRANSPORTADORA DE TAXIS INDIVIDUAL S.A., en cuanto a la asignación de actuaciones administrativas de regulación y autorizaciones; y sobre el control, la inspección y la vigilancia.

En cuanto a actuaciones administrativas en el municipio se proyecta realizar un análisis completo y muy acertado a la realidad, soportados en el acercamiento y las actividades programadas de inspección, control y vigilancia, sin dejar atrás que esta entidad tiene especial interés en el acompañamiento a las empresas de público para sacar avante este plan, y se vea reflejado en la eficiente movilidad del municipio de Caldas Antioquia.

# PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE (PECCMNT)

## Misión

Las actuaciones y gestiones administrativas y operativas de los entes y funcionarios públicos para supervisar, inspeccionar, controlar y vigilar las actividades de transporte que se desarrollan en el municipio, deberán satisfacer las necesidades de los usuarios del servicio de transporte terrestre para el acceso y la movilidad de personas y mercancías, en condiciones de seguridad, eficiencia y equilibrio económico dentro del municipio de Caldas.

## Visión

Para el 2023 la alcaldía de Caldas será un referente regional en la gestión y aplicación integral de actuaciones y procesos administrativos y de acciones y procedimientos operativos, dentro el marco normativo de transporte, con el objetivo de fortalecer y consolidar un transporte municipal de calidad y en condiciones de legalidad, seguridad, comodidad y eficacia,

## Objetivo General

Formular el Plan Estratégico de Control al Cumplimento del Marco Normativo en Transporte (PECCMNT) del municipio de Caldas, que permita establecer un diagnóstico de las actuaciones institucionales sobre el transporte municipal, y en consecuencia, determinar un marco de actuación programática administrativa eficiente y eficaz sobre el control al cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, orientadas a la optimización de las medidas de supervisión, inspección, control y vigilancia en el sector del transporte municipal.

## PECCMNT del Municipio de Caldas

La formulación del Plan Estratégico de Control al Cumplimento del Marco Normativo en Transporte (PECCMNT), se sustenta en un marco lógico que evidencia las necesidades y vacíos institucionales, empresariales y sociales, con el interés de proponer objetivos, acciones y estrategias que permitan la actualización y el ordenamiento normativo y practico del transporte en el municipio de Caldas.

El PECCMNT para el municipio de Caldas, en consecuencia, se configura como la guía programática que define y establece los lineamientos y estrategias tendientes a consolidar las actuaciones públicas de la administración municipal de control al cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, de acuerdo a la Resolución 0003443 de 10 de agosto de 2016 conforme al numeral 2 del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, al artículo 8 de la Ley 336 de 1996, al artículo 46 de la Ley 336 de 1996, al artículo 3 de la ley 1551 de 2012, y al artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 27 41 de 2001.

## Líneas estratégicas

Las líneas estratégicas surgen dentro del marco lógico del Plan, el cual establece y determina de manera contextual y participativa, las falencias y vacíos en las actuaciones de la administración municipal sobre la regulación legal del transporte de personas y cosas dentro del municipio, y en consecuencia, propone coherentemente una serie de acciones sistémicas y articuladas tendientes a optimizar la aplicabilidad de los procesos y procedimientos administrativos y operativos, desde el conocimiento y la práctica de la norma en transporte. De esta manera, de las líneas estratégicas se desprenden una serie de programas, orientados a materializar los lineamientos y enunciados generales, de acuerdo a los análisis de diagnóstico y a las impresiones institucionales sobre el desempeño administrativo sobre el transporte en el municipio de Caldas.

En este sentido, como hipótesis y conclusiones de las necesidades institucionales y del estado del transporte en el municipio, surgen dos grandes componentes esenciales para el control legal de la actividad transportadora en el municipio, los cuales agrupan una serie de elementos que permiten concretar las acciones propuestas: 1) el fortalecimiento institucional de la estructura administrativa y operativa que regula el transporte municipal, y 2) el fortalecimiento institucional sobre los conocimientos y prácticas en los procesos y procedimientos en transporte.

|  |  |
| --- | --- |
| **Línea estratégica 1: fortalecimiento institucional de la estructura administrativa y operativa que regula el transporte municipal** | Programa de fortalecimiento institucional para el control de la normativa de transporte público municipal |
| Programa de reestructuración del transporte público de pasajeros del radio de acción municipal |
| Programa de cumplimiento de las acciones administrativas relativas al transporte público terrestre de pasajeros y cosas |
|  Programa de actividades operativas o de control en vía |
| Programa de actualización del plan estratégico de vigilancia y control delcumplimiento de las normas de transporte y tránsito |
| Programa de fortalecimiento en el ejercicio del control a la ilegalidad e informalidad en las actividades de transporte |
| Programa de estructuración de la guía para la aplicación de sanciones y multas en materia de transporte |

|  |  |
| --- | --- |
| **Línea estratégica 2: fortalecimiento institucional sobre los conocimientos y prácticas en los procesos y procedimientos en transporte** | Programa de educación y formación de la guía para la aplicación de sanciones y multas en materia de transporte |
| Programa de aprendizaje y formación sobre el marco normativo que rige la actividad transportadora en el municipio |
| Programa de formación y capacitación en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones de control en vía |
| Programa de formación y capacitación en metodologías y técnicas para laregulación de operaciones de inspección a empresas transportadoras |
| Programa de aprendizaje, formación y capacitación en métodos, procesos y procedimientos para la supervisión, inspección, control y vigilancia en elsector del transporte del municipio |

**Tabla 12:** Líneas estratégicas y programas

### Criterios:

* + Articulación público – privada entre la administración y las empresas prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros en el municipio.
	+ Incorporar un enfoque de movilidad en la estructura institucional que integre de manera conjunta el transporte y el tránsito.
	+ Definir recursos humanos, técnicos, tecnológicos y económicos necesarios para crear nuevos cargos y/o dependencias especializadas en la supervisión, la inspección, el control y la vigilancia del transporte municipal.
	+ Fortalecer la secretaria de Movilidad para el desarrollo de operativos al control del transporte en vía y de inspecciones a empresas transportadoras del municipio.
	+ Consolidar un sistema integral de gestión de procesos y procedimientos en el desarrollo de las actividades de transporte en el municipio.
	+ Crear un sistema de Indicadores de gestión y de cumplimiento para medir los avances o retrocesos de las medidas establecidas en el Plan.
	+ Generar un sistema de información y documentación estratégica de control y regulación legal del transporte municipal.
	+ Establecer un esquema de capacitaciones del marco legal del transporte para los funcionarios públicos.
	+ Definir una serie de campañas y programas educativos del marco legal del transporte para la generación de conciencia.
		1. **LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA QUE REGULA EL TRANSPORTE MUNICIPAL**

La línea estratégica de fortalecimiento institucional de la estructura administrativa y operativa que regula el transporte municipal, se refiere a las medidas y acciones integrales institucionales del gobierno municipal para adecuar, actualizar y ajustar los procesos, procedimientos, condiciones y capacidades administrativas y operativas de las dependencias y funcionarios encargados de la supervisión, inspección, control y vigilancia en el sector del transporte del municipio.

De esta manera, se definen una serie de programas orientados a materializar los cambios y transformaciones de la estructura gubernamental en su actividad y funcionalidad administrativa y operativa del transporte municipal. Su utilidad está sujeta a la aplicación de cada programa, y su efectividad está ligada a la profundización y contextualización de los programas según las dinámicas gubernamentales que van surgiendo en su proceso de desarrollo y aplicabilidad.

**Objetivo:** Ajustar y adecuar la estructura institucional en su funcionalidad y capacidad administrativa y operativa de las dependencias y funcionarios que actúan sobre el transporte, con el fin de optimizar los procesos y procedimientos de supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte municipal.

### Programas

### PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL PARA EL CONTROL DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

**Descripción:** en pro de la seguridad jurídica de autonomía y experticia en la toma de decisiones sobre el transporte municipal, con respecto a la coordinación institucional, al manejo de información, el desarrollo de procedimientos, los recursos humanos y técnicos, es necesario la creación de una departamento y/o un cargo, en el marco de una reestructuración institucional que permita la optimización de procesos de articulación funcional y de integración de acciones administrativas y operativas, tendientes a una mayor eficacia y eficiencia en el control, manejo y seguimiento de la información, documentación, procedimientos y recursos legales que expide el municipio sobre el transporte público urbano y veredal.

**Objetivo:** crear un departamento y/o cargo adscrito a la Secretaria de movilidad con funciones y competencias exclusivas del transporte público municipal, e incentivar los procesos de coordinación institucional-administrativa, de gestión y procedimientos del transporte, que permita establecer un adecuado control y vigilancia de la normativa de transporte público municipal.

### Alcances:

* + Creación de un departamento y/o cargo con funciones y competencias exclusivas del transporte público municipal
	+ Incentivar los procesos de coordinación institucional-administrativos para el manejo del transporte público municipal
	+ Ajustar el proceso, los procedimientos y los instructivos para ordenar, sistematizar, controlar, regular y centralizar la normativa de transporte público municipal expedida por la administración pública

### Acciones:

* + Documentar el programa de fortalecimiento institucional para el control de la normativa de transporte público municipal
	+ Crear el departamento y/o cargo con funciones y competencias exclusivas del transporte público municipal
	+ Establecer un manual de funciones y una modificación en la estructura organizacional de la Alcaldía para incorporar el departamento y/o cargo específico
	+ Definir responsable del departamento y/o cargo específico
	+ Construir, definir y establecer los procesos, procedimientos e instructivos de transporte
	+ Establecer un protocolo de coordinación institucional-administrativa
	+ Establecer un protocolo para ordenar, sistematizar, controlar, regular y centralizar la normativa de transporte público municipal expedida por la administración pública
	+ Realizar un cronograma de actividades para la creación del departamento y/o cargo específico, y para el establecimiento y definición de procesos, procedimientos e instructivos.

**Beneficios:** creación de una institucionalidad fuerte y coordinada que solucione de manera planificada, oportuna y eficiente las principales problemáticas legales del transporte público municipal a través de un adecuado control y vigilancia de la normativa de transporte público municipal.

**Temporalidad:** del 01 de febrero de 2024 al 01 de julio de 2024.

1. **PROGRAMA DE REESTRUCTURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL RADIO DE ACCIÓN MUNICIPAL**

**Descripción:** estructuración oficiosa de los servicios municipales de transporte público. De manera que los actos administrativos que otorgan permisos de operación, capacidades, horarios y frecuencias en las diferentes modalidades de transporte publico terrestre sean actualizados.

**Objetivo:** Estructurar los servicios públicos de transporte contenidos en el libro 2º de la parte 2ª del Decreto 1079 de 2015, con respecto a las modalidades de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros y Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto.

### Alcances:

* + Actualización de actuaciones acciones administrativas en transporte público
	+ Reestructuración de recorridos y condiciones de operación
	+ Ajustar de procesos de reposición y renovación de flotas, combustibles limpios y PMR
	+ Alentar procedimientos de formalización efectiva de los actores que operan el transporte público

### Acciones:

* + Actualizar las condiciones y requisitos de las empresas que tiene permisos de operación
	+ Requerir a los operadores actuales en materia técnica y jurídica
	+ Adquirir la cultura de la reorganización
	+ Activar programas de reposición y renovación de flotas.
	+ Garantizar la profesionalización del servicio público de transporte de pasajeros
	+ Definir paraderos y recorridos por clases de vehículos y servicios
	+ Adecuar los actuales operadores a las condiciones actuales de exigencia en la operación
	+ Adelantar los procedimientos de licitación y adjudicación de nuevos servicios en transporte
	+ Redefinir las capacidades transportadoras necearías para el cubrimiento de la demanda
	+ Controlar y vigilar la aplicación efectiva de las diferentes acciones en seguridad vial

**Beneficios:** fortalecimiento a partir de la reestructuración de la operación de transporte público de pasajeros y cosas en el municipio, conforme a la normatividad existente.

**Temporalidad:** del 01 de julio de 2024 al 30 de diciembre de 2024

1. **PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO DE LAS ACCIONES ADMINISTRATIVAS RELATIVAS AL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE PASAJEROS Y COSAS**

**Descripción:** las acciones administrativas constituyen el medio idóneo para el control de legalidad de los actos de la administración, entre ellos los relativos a la administración del transporte en cualquiera de sus modos y/o modalidades; en estas circunstancias, el análisis que se hace en el siguiente programa tiene que ver con la forma de cómo opera el control de legalidad de los actos administrativos, a través de las diversas acciones, y cada una desde el ámbito de su naturaleza.

**Objetivo:** desarrollar, controlar y vigilar los reportes que den indicio del incumplimiento de las normas, las visitas de inspección a los generadores de viajes de pasajeros y carga y la revisión de los actos de delegación y de los actos que contienen distribución de funciones.

### Alcances:

* + Intervención a las empresas de transporte del radio de acción municipal
	+ Intervención a la operación del transporte de carga de conformidad con las atribuciones señaladas en la Ley 769 de 2002
	+ Reasignar y fortalecer la delegación de funciones a través de actuaciones administrativas que impliquen la administración de actividades de transporte
	+ Revisar los diferentes actos administrativos que impliquen cualquier acción en transporte

### Acciones:

* + Generar los reportes que se constituyen en el soporte o la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma
	+ Realizar las visitas de inspección en las que se verifique el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sea de pasajeros o carga en las que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados
	+ Requerir a los operadores actuales en materia técnica y jurídica.
	+ Revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias encargadas de los asuntos de transporte y tránsito
	+ Reestructurar los diferentes actos administrativos en materia de transporte, adecuándolos a la normatividad vigente

**Beneficios:** fortalecimiento de los actos administrativos en materia de transporte, y generación de garantías conforme al debido proceso contenido en la normatividad existente.

**Temporalidad:** del 01 febrero al 30 de junio de 2023

1. **PROGRAMA DE ACTIVIDADES OPERATIVAS O DE CONTROL EN VÍA**

**Descripción:** las actividades operativas o de control de vía, buscan garantizar que el movimiento de personas y de mercancías cumplan con los estándares de seguridad, comodidad, y cumplan con la regulación existente. Este implica la organización de la circulación vehicular y peatonal, asegurando la seguridad de los equipos operativos involucrados y del público, garantizando la movilidad segura de todos los actores viales, personas y bienes bajo las más convincentes medidas de protección, por medio del recurso y talento humano acorde a las necesidades del municipio y los modelos de movilidad actual.

**Objetivo:** optimizar la utilización de la red vial, la seguridad vial, reduciendo la congestión y la accidentalidad, para el buen orden y disfrute de las vías por parte de los usuarios, a través de operativos de control en las vías.

### Alcances:

* + Fortalecer los operativos de control de tránsito, conjuntamente con otras entidades de la administración municipal
	+ Ejercer controles de tipo preventivo y de regulación de cumplimiento de las normas de tránsito
	+ Intervenir y verificar tarjetas de operación, documentación, equipos de prevención y seguridad, pólizas de responsabilidad e inspección de vehículos

### Acciones:

* + Verificar la autorización del vehículo automotor en la prestación del servicio público
	+ Verificar que los conductores y vehículos automotores porten los documentos requeridos por la norma
	+ Verificar que los vehículos automotores de las empresas prestadoras de servicio público, estén identificados con los colores y distintivos de cada empresa
	+ Verificar que los vehículos automotores porten los equipos de prevención y seguridad
	+ Controlar que los vehículos tengan y porten el seguro contractual y extracontractual
	+ Inspeccionar los vehículos automotores a fin de establecer el estado de los mismos

### Evidencias:

* + Planilla de operativos
	+ Comparendos
	+ Registro Fotográfico

### Acciones permanentes e indicadores:

Las acciones permanentes son actividades que se deberán adelantar de manera continua, en los siguientes aspectos:

* + Establecimiento de controles y operativos permanentes de control de tráfico y estacionamiento en:
		- Las entradas y salidas de la ciudad.
		- Zona central de la ciudad, autopistas y sitos de alta congestión vehicular.
		- Control a carretilleros y motociclistas.
		- Frente a entidades estatales, centros comerciales, escuelas, colegios, universidades, hospitales, clínicas e iglesias, entre otros.
		- Actividades deportivas y recreativas.
		- Escenarios deportivos y centros culturales.
		- Marchas y desfiles por las vías pública
		- En los sectores estratégicos sobre la vía nacional.
	+ Control de embriaguez y de límites de velocidad
	+ Operativos de verificación y control del transporte escolar, transportes especiales, taxis, vehículos de carga, maquinaria industrial, transporte público colectivo urbano e intermunicipal, centros de despacho, terminales ilegales, servicio interveredal, mixto, intermunicipal, interdepartamental, nacional e internacional
	+ Control del tránsito en eventos destacados e importantes que se celebran en el Municipio
	+ Operativos de seguridad y acompañamiento a altas personalidades que visitan la ciudad
	+ Atención de eventos y actos que alteran el orden público en el municipio.
	+ Estudio, verificación y aprobación de las solicitudes de viabilidad para realizar eventos, caravanas y diferentes actividades que se desarrollen en las vías públicas
	+ Atención de las quejas ciudadanas, reclamos y derechos de petición relacionadas con el buen funcionamiento del tránsito y del transporte
	+ Reforzamiento de las acciones de control y vigilancia durante los fines de semana en vías de mayor concentración de vehículos y motos

**Temporalidad:** mínimo cada mes a partir del 01 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023

1. **PROGRAMA DE ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO DE TRANSPORTE – PECCMNT**

**Descripción:** la actualización periódica del plan estratégico de control y cumplimiento del marco normativo de transporte, mantiene y entrega tanto a la administración pública y los demás actores una guía armonizada con la evolución normativa del sector, permitiendo al grupo de interés mantener el desarrollo de las actividades de transporte bajo una clara convicción social que responda a los desafíos continuos de un industria intervenida por el Estado.

**Objetivo:** mantener actualizado el plan estratégico de control y cumplimiento del marco normativo de transporte, en concordancia con la normativa expedida por las diferentes autoridades de transporte tanto a nivel nacional como regional.

### Alcances:

* + Intervenir con capacitaciones a los diferentes funcionarios y demás actores sobre la actualidad normativa en transporte.
	+ Re-direccionamiento y seguimiento a los diferentes operadores de transporte público de pasajeros y mercancías.
	+ Marco comparativo de transición de las diferentes decisiones públicas en materia de transporte.
	+ Intervención y socialización en unidades educativas y demás escenarios públicos sobre los beneficios de cumplir con el marco normativo de transporte.
	+ Actualización de procesos como contravencionales, recaudo de las multas y jurisdicción coactiva

### Acciones:

* + Socialización antes diferentes instancias públicas y educativas.
	+ Determinación entre otros aspectos la ampliación la cobertura, se determinen las estrategias actividades y recursos necesarios para ejercer eficientemente los procesos contravencionales y el recaudo de las multas, incluyendo la gestión efectiva, eficiente y eficaz de los procesos que se adelante por jurisdicción coactiva.
	+ Requerir a los operadores actuales en materia técnica y jurídica de acuerdo con la normatividad expedida.
	+ Transición de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias encargadas de los asuntos de transporte.
	+ Vigilancia y control de las diferentes actividades de transporte.

**Beneficios:** ejercer las funciones necesarias en modo, tiempo y lugar oportunas, garantizando el efectivo y eficaz cumplimiento de las leyes de transporte, para el acceso a estos servicios por parte de los ciudadanos y en especial para el control y vigilancia de las normas de transporte dentro de su jurisdicción, para prevenir situaciones anómalas en las actividades de transporte.

**Temporalidad:** segundo semestre año 2024

1. **PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO EN EL EJERCICIO DEL CONTROL A LA ILEGALIDAD E INFORMALIDAD EN LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE**

**Descripción:** controlar la informalidad es un tema complejo para las diferentes autoridades y sigue representando peligros la falta de condiciones y requisitos

legales que respalden y garanticen la seguridad de la ciudadanía en general. Es un problema que se debe tratar integralmente, desde restringirlo, multarlo o sancionar a los infractores, en conjunto con otras alternativas o estrategias sociales que conlleven a su mitigación y posterior supresión. El Transporte informal e ilegal se distingue por tener un impacto importante en el transporte público colectivo formal y en la seguridad directa de quienes lo utilizan.

**Objetivo:** controlar y ejercer la autoridad necesaria desde las acciones de control y educación para que se garanticen a los diferentes actores del transporte la seguridad en el ejercicio público de esta actividad. Con el propósito de facilitar el servicio de transporte al usuario, que sea más cómodo, más seguro, más eficiente y más económico, y que invite al ciudadano a utilizar un transporte público legal.

### Alcances:

Las contenidas en las siguientes circulares:

* + Circular Externa 000008 de 13-04-2012 / Supertransporte / Control actividades ilegales en la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor.
	+ Circular Externa 000023 de 13-06-2013 / Supertransporte / Cumplimiento a Circular Externa 000008 de 13-04-2012.
	+ Circular Externa 000022 de 24-03-2015 / Viceministerio de Transporte y Supertransporte / Respeto y cumplimiento de la ley herramienta eficaz para combatir todas las formas de piratería, informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte.
	+ Circular MT 20161100137321 de 17-03-2016 / Mintransporte / Controles a la ilegalidad, informalidad y piratería en el servicio público de transporte.

### Acciones:

* + Optimización en la eficiencia y eficacia de las acciones de inspección, control y vigilancia, en estrecha coordinación con las autoridades de control operativo y policivo, para combatir todas las formas de piratería, informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte terrestre.
	+ Identificación y dotación de herramientas técnicas, tecnológicas y operativas para el cumplimiento de esas funciones, así como la coordinación interinstitucional entre las diferentes autoridades según sus competencias.
	+ Presentación ante la Superintendencia de Puertos y Transporte de la estrategia detallada a implementar con el fin de controlar las actividades ilegales en la prestación del servicio público de transporte Terrestre Automotor en su jurisdicción.
	+ Realización de cuadros estadísticos en el que se relacionen la cantidad actual de prestadores ilegales del servicio público de transporte terrestre automotor en su respectiva jurisdicción, discriminando el tipo o modalidad de servicio ilegal mediante el cual se viene realizando la mencionada actividad transportadora.
	+ Adelantar campañas públicas que socialicen a los diferentes usuarios de las actividades de transporte, y que garanticen su seguridad y la no utilización de transporte por fuera del marco normativo que lo autoriza, con el fin de que el mismo usuario desestimule la informalidad y la ilegalidad en el servicio.

**Beneficios:** garantizar a la sociedad la prestación del servicio público de transporte en condiciones efectivas de seguridad, resaltado la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.

**Temporalidad:** mensual, del 01 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023

1. **PROGRAMA DE ESTRUCTURACIÓN DE LA GUÍA PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES Y MULTAS EN MATERIA DE TRANSPORTE**

**Descripción:** la guía de aplicación de sanciones y multas en materia de transporte, es un documento diseñado a partir del principio del Debido Proceso, que permite a la administración pública utilizar las diferentes herramientas procesales y normativas para garantizar un adecuado funcionamiento de las actividades de transporte bajo el marco técnico-jurídico existente.

**Objetivo:** desarrollar y documentar las gestión, aplicación y ejecución del debido proceso a las diferentes conductas que se generen por violación a las normas de transporte por los diferentes actores que intervienen en el sector, de acuerdo con las competencias otorgadas por la Ley, y el procedimiento para dejar a disposición de la autoridad competente para lo de su resorte.

### Alcances:

* + Las contenidas en los Capítulos III y IV de la Ley 105 de 1993, en concordancia con el Capítulo V Ibídem.
	+ Las contenidas en el Artículo 46 de la Ley 336 de 1996. / Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y en los casos que no se tenga asignada una sanción específica y que constituya una violación a alguna norma de transporte que específicamente regule el transporte terrestre, es procedente la aplicación de

multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes.

* + De las demás contenidas en el Capítulo IX de la Ley 336 de 1996.
	+ Las contenidas en el Decreto 3366 de 2003.

### Acciones:

Elaboración del documento guía que garantice el debido proceso, que contenga entre otras:

* + La exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio.
	+ Procedimiento de la aplicación de multas como consecuencia pecuniaria que se le impone a un sujeto de sanción por haber incurrido en una infracción de transporte terrestre automotor
	+ Procedimiento para la cesación temporal de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación o el permiso de operación.
	+ Procedimiento para cesación definitiva de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación o el permiso de operación.
	+ Procedimiento para la inmovilización preventiva.
	+ Procedimiento para la suspensión y solicitudes de cancelación de licencias de transito
	+ Procedimiento para la aplicación de sanciones al transporte.

**Beneficios:** tener una herramienta eficaz, clara y transparente que garantice entre otras el debido proceso y la defensa legítima a quienes violen la normatividad en materia de transporte. Y que de otra parte sea un documento de visibilidad publica que genere la coerción necesaria a los diferentes actores del transporte con el fin de que no se prevengan las conductas objeto de sanción y/o multa.

**Temporalidad:** del 01 de febrero de 2024 al 30 de junio de 2024

* + 1. **LÍNEA ESTRATÉGICA 2: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL SOBRE LOS CONOCIMIENTOS Y PRÁCTICAS EN LOS PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS EN TRANSPORTE**

La línea estratégica de fortalecimiento institucional sobre los conocimientos y prácticas en los procesos y procedimientos en transporte hace referencia a la formación y educación de los funcionarios gubernamentales sobre el marco normativo de transporte y sus respectivos desarrollos legales, conceptuales, y prácticos en la supervisión, la inspección, el control y la vigilancia del transporte en el municipio.

De esta forma, el proceso de formación y capacitación en conocimientos especializados técnicos y legales de temas de transporte para los funcionarios públicos que actúan y tienen competencia sobre el transporte municipal, representa unas medidas y actuaciones concretas para el cambio institucional y para la incorporación de un saber técnico legal que permita un óptimo desarrollo del transporte en el municipio.

**Objetivo:** adecuar y adaptar los conocimientos y prácticas institucionales de funcionarios públicos en temáticas especializadas de normativa de transporte y procesos y procedimientos administrativos y operativos en transporte, a través de un sistema de formación, educación y capacitación, que permita optimizar el desempeño gubernamental de manera eficaz y eficiente en la supervisión, la inspección, el control y la vigilancia del transporte del municipio.

### 8.5.1.2. Programas

### PROGRAMA DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN DE LA GUÍA PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES Y MULTAS EN MATERIA DE TRANSPORTE

**Descripción:** la falta de conocimiento y experticia sobre la guía de aplicación de multas y sanciones en materia de transporte, específicamente sobre los mecanismos e instrumentos normativos y técnicos contemplados desde el debido proceso, resulta en un vacío institucional y normativito para la supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte en el municipio.

**Objetivo:** establecer un sistema integral de capacitaciones sobre la guía de aplicación de multas y sanciones en materia de transporte, que permita la aprehensión y compresión de la normativa asociada y de los instrumentos que la desarrollan, con el fin de que los funcionarios públicos que intervienen en el transporte municipal tengan el sustento conceptual y el soporte procedimental adecuado para actuar en dicha materia.

### Alcances:

* + Establecer un mecanismo didáctico de aprendizaje sobre la guía que permita un desarrollo y procedimiento ágil, eficiente y práctico por parte de los funcionarios públicos.

### Acciones:

* + Selección y contratación de la entidad o profesional certificadas e idóneas para dictar las capacitaciones
	+ Construcción de una metodología pedagógica efectiva
	+ Construcción de cronograma, definición de espacios físicos y selección de funcionarios
	+ Generación de un sistema de evaluación y seguimiento a través de valoraciones técnicas e indicadores

**Beneficios:** contar con un conocimiento especializado sobre la herramienta que garantice el debido proceso para la aplicación de los distintos instrumentos y mecanismos técnicos, normativos y procedimentales que conforman la guía de sanciones y multas en materia de transporte.

**Temporalidad:** capacitaciones periódicas (mínimo 4 al año), a partir del 01 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023

1. **PROGRAMA DE APRENDIZAJE Y FORMACIÓN SOBRE EL MARCO NORMATIVO QUE RIGE LA ACTIVIDAD TRANSPORTADORA EN EL MUNICIPIO**

**Descripción:** los vacíos y falencias en el conocimiento estricto, técnico y profundo de la normativa de transporte en los funcionarios públicos que intervienen en el transporte del municipio, hace necesario crear un programa de capacitación que permita conocer, ahondar y comprender la lógica legal y los criterios y disposiciones normativas, técnicas y procedimentales del marco normativo que rige la actividad transportadora en el municipio.

**Objetivo:** establecer un mecanismo integral de capacitación que permita la comprensión y aprensión de la normativa que rige la actividad transportadora en el municipio, por parte de los funcionarios públicos involucrados en la supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte en el municipio.

### Alcances:

* + Ley 57 de 1987: Código Civil
	+ Ley 105 de 1993: Disposiciones básicas sobre el transporte
	+ Ley 336 de 1996: Estatuto Nacional de Transporte
	+ Ley 769 de 2002: Código Nacional de tránsito. (Reforma Ley 1383 de 2010)
	+ Ley 1369 de 2009: Encomiendas y postales
	+ Ley 1437 de 2011: CPA y de lo CA
	+ Ley 1503 de 2011: Seguridad Vial
	+ Ley 1564 de 2012: Código general del proceso
	+ Ley 1618 de 2013: Accesibilidad
	+ Ley 1625 de 2013: Áreas Metropolitanas
	+ Decreto 410 de 1971: Código de Comercio
	+ Decreto 1079 de 2015

### Acciones:

* + Selección y contratación de la entidad o profesional certificadas e idóneas para dictar las capacitaciones
	+ Construcción de una metodología pedagógica efectiva
	+ Definición y descripción de las temáticas normativas a tratar (según los alcances)
	+ Construcción de cronograma, definición de espacios físicos y selección de funcionarios
	+ Generación de un sistema de evaluación y seguimiento a través de valoraciones técnicas e indicadores

**Beneficios:** contar con un conocimiento especializado sobre el marco normativo que rige la actividad transportadora, que garantice ordenar el municipio en términos de movilidad desde la legalidad.

**Temporalidad:** capacitaciones periódicas a partir del 01 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2023

1. **PROGRAMA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN EN METODOLOGÍAS Y TÉCNICAS PARA LA REGULACIÓN DE OPERACIONES DE CONTROL EN VÍA**

**Descripción:** la falta de método y el desconocimiento de los procesos y procedimientos técnicos y legales en los operativos en vía para el control y vigilancia del transporte por parte de los funcionarios y entes públicos que manejan los temas de transporte del municipio, hacen necesario generar un proceso formativo tendiente a conocer los procedimientos legales y técnicos que permitan el control eficiente del transporte.

**Objetivo:** establecer un procedimiento pedagógico de capacitación y formación en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones de control en vía, que permitan optimizar las funciones operativas de los funcionarios públicos para la supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte en el municipio.

### Alcances:

* + Ley 1383 de 2010
	+ Ley 769 de 2002

### Acciones:

* + Selección y contratación de la entidad o profesional certificadas e idóneas para dictar las capacitaciones
	+ Construcción de una metodología pedagógica efectiva
	+ Definición y descripción de las temáticas normativas a tratar (según los alcances)
	+ Construcción de cronograma, definición de espacios físicos y selección de funcionarios
	+ Generación de un sistema de evaluación y seguimiento a través de valoraciones técnicas e indicadores

**Beneficios:** contar con un conocimiento especializado y técnico sobre el control del transporte en la vía que permita surtir procesos sustentados legal y técnicamente en infracciones de transporte.

**Temporalidad:** capacitaciones periódicas, mínimo una en el año 2023

1. **PROGRAMA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN EN METODOLOGÍAS Y TÉCNICAS PARA LA REGULACIÓN DE OPERACIONES DE INSPECCIÓN A EMPRESAS TRANSPORTADORAS**

**Descripción:** la falta de método y el desconocimiento de los procesos y procedimientos técnicos y legales en las inspecciones a empresas transportadoras por parte de los funcionarios y entes públicos que manejan las cuestiones de transporte en el municipio, hacen necesario generar un proceso formativo tendiente a conocer los procedimientos legales y técnicos que permitan el control eficiente y oportuno de la operación del transporte.

**Objetivo:** establecer un procedimiento pedagógico de capacitación y formación en metodologías y técnicas para las inspecciones a empresas transportadoras, que permitan optimizar las funciones operativas de los funcionarios públicos para la supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte en el municipio.

### Alcances:

* + Ley 105 de 1993: Disposiciones básicas sobre el transporte
	+ Ley 336 de 1996: Estatuto Nacional de Transporte
	+ Decreto 1079 de 2015

### Acciones:

* + Selección y contratación de la entidad o profesional certificadas e idóneas para dictar las capacitaciones
	+ Construcción de una metodología pedagógica efectiva
	+ Definición y descripción de las temáticas normativas a tratar (según los alcances)
	+ Construcción de cronograma, definición de espacios físicos y selección de funcionarios
	+ Generación de un sistema de evaluación y seguimiento a través de valoraciones técnicas e indicadores

**Beneficios:** contar con un conocimiento especializado y técnico sobre las inspecciones a empresas transportadoras que permita surtir procesos sustentados legal y técnicamente en infracciones de transporte.

**Temporalidad:** capacitaciones periódicas mínimo 1 al año, en el año 2023

1. **PROGRAMA DE APRENDIZAJE, FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN EN MÉTODOS, PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SUPERVISIÓN, INSPECCIÓN, CONTROL Y VIGILANCIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DEL MUNICIPIO**

**Descripción:** la falta de experticia y práctica, o el desconocimiento en detalle del método, desarrollo y operación practica de procesos y procedimientos técnicos y legales para intervenir mediante acciones procedimentales de supervisión, inspección, control y vigilancia en la actividad transportadora del municipio, hace necesario emprender capacitaciones pedagógicas que permitan la comprensión y el desarrollo acertado y efectivo de los procesos y procedimientos en transporte.

**Objetivo:** establecer un mecanismo pedagógico integral para el aprendizaje en detalle del desarrollo práctico de los procesos y procedimientos en transporte que permitan a los funcionarios públicos emprender acciones legales y técnicas frente a las faltas y vacíos normativas.

### Alcances:

* + Ley 57 de 1987: Código Civil
	+ Ley 105 de 1993: Disposiciones básicas sobre el transporte
	+ Ley 336 de 1996: Estatuto Nacional de Transporte
	+ Ley 769 de 2002: Código Nacional de tránsito. (Reforma Ley 1383 de 2010)
	+ Ley 1369 de 2009: Encomiendas y postales
	+ Ley 1437 de 2011: CPA y de lo CA
	+ Ley 1564 de 2012: Código general del proceso
	+ Decreto 410 de 1971: Código de Comercio
	+ Programa de Gestión Documental

### Acciones:

* + Selección y contratación de la entidad o profesional certificadas e idóneas para dictar las capacitaciones
	+ Construcción de una metodología pedagógica efectiva
	+ Definición y descripción de los procesos y procedimientos a tratar en detalle (según los alcances)
	+ Construcción de cronograma, definición de espacios físicos y selección de funcionarios
	+ Generación de un sistema de evaluación y seguimiento a través de valoraciones técnicas e indicadores

**Beneficios:** contar con un conocimiento especializado y técnico sobre las formas, metodologías, instructivos y procesos y procedimientos del transporte, que permitan la efectividad de las intervenciones del transporte en el municipio.

**Temporalidad:** capacitaciones periódicas, mínimo una durante el año 2023.

## Cronograma

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Líneas** | **Programa** | **Responsable** | **Bimestres** |
| **1** |  | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** |
| **LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA QUE REGULA EL TRANSPORTE MUNICIPAL** | Fortalecimiento institucional para elcontrol de la normativa de transporte público municipal. | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |
| Reestructuración del transporte público de pasajeros del radio de acción municipal. | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |
| Cumplimiento de las accionesadministrativas relativas al transporte público terrestre de pasajeros y cosas. | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |
| Actividades operativas o de control enVía. | Inspección detránsito |  |  |  |  |  |  |
| Actualización del plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento delas normas de transporte y tránsito | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |
| Fortalecimiento en el ejercicio del control a la ilegalidad e informalidad enlas actividades de transporte | Inspección de tránsito |  |  |  |  |  |  |
| Estructuración de la guía para la aplicación de sanciones y multas enmateria de transporte | Inspección de tránsito |  |  |  |  |  |  |
| **LÍNEA ESTRATÉGICA 2: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL SOBRE LOS CONOCIMIENTOS Y PRÁCTICAS EN LOS PROCESOS Y****PROCEDIMIENTOS EN TRANSPORTE** | Educación y formación de la guía para la aplicación de sanciones y multas enmateria de transporte | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |
| Aprendizaje y formación sobre el marco normativo que rige la actividadtransportadora en el municipio | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |
| Formación y capacitación en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones de control en la vía | Inspección de tránsito |  |  |  |  |  |  |
| Formación y capacitación en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones de inspeccióna empresas transportadoras | Inspección de tránsito |  |  |  |  |  |  |
| Aprendizaje, formación y capacitación en métodos, procesos y procedimientos para la supervisión, inspección, control y vigilancia en el sector del transporte del municipio. | Secretaria de movilidad |  |  |  |  |  |  |  |

**Tabla 13:** Cronograma del PECCMNT

## Indicadores

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lin** | **Programa** | **Metas** | **Indicadores** | **Fuente** | **T** |
| **LÍNEA ESTRATÉGICA 1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA QUE REGULA EL TRANSPORTE MUNICIPAL** | Fortalecimiento institucional para el control de la normativa de transporte público municipal | Mejorar el funcionamiento de los entes encargados del control al cumplimiento del marco normativo de transporte en elmunicipio en un 100% | **Resultado:** N° de departamento y/o cargo creado **Actividad:** Nº de personal vinculadasN° Cargos N° personal | Secretaria de movilidad | Anual |
| Re-estructuración del transporte público de pasajeros del radio de acción municipal | Ordenar desde la normativa los servicios municipales de transporte público del municipio en un 100% | **Resultado:** N° de servicios de transporte público municipal ordenados**Actividad:** Nº de actos administrativos municipales notificadosN° actos notificados N° servicios ordenados | Secretaria de movilidad | Anual |
| Cumplimiento de las acciones administrativas relativas al transporte público terrestre depasajeros y cosas | Mejorar el cumplimiento de las acciones administrativas de transporte público del municipio en un 100% | **Resultado:** N° de reporte de incumplimiento**Actividad:** Nº de actos administrativos revisadosN° reportes incumplimiento N° actos revisados | Secretaria de movilidad | Anual |
| Actividades operativas o de control en vía | Mejorar el control de la seguridad vial del municipio en un 100% | **Resultado:** N° de operativos de control en vía realizados **Actividad:** Nº de comparendo de transporte realizadosN° comparendos realizados N° operativos | Inspección Tránsito | Mensual |
| Actualización del plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas detransporte y tránsito | Actualizar los programas del plan estratégico de vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito en un 100% | **Resultado:** N° programas ejecutados**Actividad:** Nº de programas revisadosN° programas propuestosN° programas revisados y ejecutados | Secretaria de movilidad | Anual |
| Fortalecimiento en el ejercicio del control a la ilegalidad e informalidad enlas actividades de transporte | Mejorar la operatividad para control a la ilegalidad e informalidad en las actividades detransporte del municipio en un 100% | **Resultado:** N° de operativos de control en vía realizados **Actividad:** Nº de comparendo de transporte realizadosN° comparendos realizados N° operativos | Inspección Tránsito | Mensual |
|  | Estructuración de la guía para la aplicación de sanciones ymultas en materia de transporte | Construir en un 100% la guía para la aplicación de sanciones y multas en materia de transporte | **Resultado:** Elaboración de guía**Actividad:** Nº de revisionesN° de revisiones Guía | Secretaria de movilidad | Anual |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **LÍNEA ESTRATÉGICA 2: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL SOBRE LOS CONOCIMIENTOS Y PRÁCTICAS EN LOS PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS EN TRANSPORTE** | Educación y formación de la guía para laaplicación desanciones y multas en materiade transporte | Capacitar al personal operativo en la guía para la aplicación de sanciones y multas en materia de transporte en un 100% | **Resultado:** N° de personas capacitadas**Actividad:** Nº de cursos realizadosN° personas capacitadas N° cursos realizados | Secretaria de movilidad | Trimestral |
| Aprendizaje y formación sobre el marco normativo que rige la actividad transportadora en el municipio | Capacitar al 100% del personal operativo y administrativo en el marco normativo que rige la actividad transportadora en elmunicipio | **Resultado:** N° de personas capacitadas**Actividad:** Nº de cursos realizadosN° personas capacitadas N° cursos realizados | Secretaria de movilidad | Mensual |
| Formación y capacitación en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones decontrol en vía | Capacitar al 100% del personal operativo en y técnicas para la regulación de operaciones de control en vía | **Resultado:** N° de personas capacitadas**Actividad:** Nº de cursos realizadosN° personas capacitadas N° cursos realizados | Secretaria de movilidad | Trimestral |
| Formación y capacitación en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones de inspección a empresastransportadoras | Capacitar al 100% del personal operativo y administrativo en metodologías y técnicas para la regulación de operaciones de inspección a empresastransportadoras | **Resultado:** N° de personas capacitadas**Actividad:** Nº de cursos realizadosN° personas capacitadas N° cursos realizados | Secretaria de movilidad | Trimestral |
| Aprendizaje, formación y capacitación en métodos, procesos y procedimientos para la supervisión, inspección, control y vigilancia en el sector del transporte delmunicipio | Capacitar al 100% del personal operativo y administrativo en métodos, procesos y procedimientos para la supervisión, inspección, control y vigilancia en el sector del transporte del municipio | **Resultado:** N° de personas capacitadas**Actividad:** Nº de cursos realizadosN° personas capacitadas N° cursos realizados | Secretaria de movilidad | Trimestral |

**Tabla 14:** Cronograma del PECCMNT

### BIBLIOGRAFÍA

1. Alcaldía de Caldas. (2020). *Plan de desarrollo "CALDAS PROGRESA" 2020-2023.* Obtenido de Alcaldía de Caldas: [www.caldasantioquia.gov.co/alcaldia/index/plan\_estrategico](http://www.caldasantioquia.gov.co/alcaldia/index/plan_estrategico)
2. Área Metropolitana del Valle de Aburrá - Consorcio de Movilidad Regional. (2009). *Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá .* Medellín.
3. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2006). *Plan Estratégico del Aburrá Sur.* Obtenido de ww.metropol.gov.co: https://[www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/PLAN%20ESTRATEGICO%20AB](http://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/PLAN%20ESTRATEGICO%20AB) URRA%20SUR.pdf
4. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2021). Plan Integral de Desarrollo Metropolitano Consolidación de la Región Metropolitana (2021-2032). Medellín.
5. Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2020). Plan de Gestión del Área Metropolitana del Valle del Aburrá. 2020-2023
6. Barton, J. R. (2006). Sustentabilidad urbana como planificación estratégica. EURE (Santiago), 32(96), 27-45. Normatividad
7. Bielich Salazar, C. (2009). La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana.
8. Departamento Nacional de Planeación (2015). Plan Nacional de Desarrollo, 2014- 2018. Bogotá.
9. Gobernación de Antioquia (2012). Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015.
10. Karla, S. J. N. Planeación Estratégica Organizacional. Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Economía. Septiembre de 2016.
11. Ministerio de Transporte (2015). Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, segunda edición. Bogotá.
12. Naciones Unidas. Las Naciones Unidas y la seguridad vial. <http://www.un.org/es/roadsafety/background.shtml>
13. Páramo, P. (2013). Comportamiento urbano responsable: las reglas de convivencia en el espacio público. Revista Latinoamericana de Psicología, 45(3).
14. Rojas Parra, F., & Mello Garcias, C. (2005). The public transport in Curitiba and Bogotá. Revista de ingeniería, (21), 106-115.