

14

NUESTRA
POLÍTICA
**PÚBLICA DE
TRANSPORTE**

#MEJOR
VARGAS LLERAS

HORA DE REORGANIZARSE



El transporte en nuestro país tiene un impacto relevante tanto en la productividad como en la competitividad del sector empresarial. Es fundamental en la integración y conectividad regional, nacional e internacional y en la accesibilidad a los servicios y mercados demandados por los colombianos, en condiciones de calidad, oportunidad y economía.

Los efectos sociales del transporte sobre la salud, el ambiente y el trabajo nos preocupan, razón por la que queremos trabajar en ofrecer un servicio más organizado y seguro.

En los últimos años, lideré la transformación del sector con el más ambicioso programa de infraestructura de transporte desarrollado en la historia del país,

solucionando los problemas de comunicación, así como los tiempos de desplazamiento y atención en el transporte terrestre, portuario y aeroportuario, tarea que debemos continuar ahora desde la operación y la logística; todo esto con el fin de beneficiar, después de tanta espera, al sector empresarial y transportador, y a los usuarios.

La informalidad en el transporte en sus diversas modalidades es una realidad que, en las últimas dos décadas, ha afectado de manera grave la productividad del sector, la seguridad social de los conductores y los recaudos tributarios, y en parte la sostenibilidad del transporte masivo; una problemática que a la fecha no ha sido solucionada por la falta de estrategias y medidas.

En esta política de transporte que presentamos, abarcamos soluciones para el transporte terrestre tanto de carga como de pasajeros; de igual forma avanzamos en alternativas de mejora para el servicio de taxi, conscientes de que la utilización de nuevas tecnologías es un paso que hay que dar para poder prestar un servicio de calidad, siempre y cuando se cumpla con las disposiciones normativas. Así mismo, planteamos propuestas para robustecer el transporte aéreo colombiano, generando facilidades de operación y pensando siempre en atraer flujos de turismo nacional e internacional; para el caso del transporte intermunicipal, que conecta nuestras ciudades y que el año pasado reportó más de 190 millones de viajes, tenemos que generar políticas de renovación de flota y de integración entre las rutas de corta distancia y los sistemas de transporte masivo.

En particular, el transporte masivo de pasajeros en las ciudades capitales de Colombia enfrenta problemas graves. Por ejemplo, la ineficacia en la prestación del servicio y la situación financiera de los principales sistemas y sus operadores, sumada a una mayor congestión causada por el uso de más vehículos particulares y motocicletas que sobrepasa la capacidad de las vías existentes, generan pérdidas millonarias en horas productivas y degradación de la calidad de vida de los ciudadanos. Tenemos que lograr la sostenibilidad de estos sistemas, para que los más de cinco millones de colombianos que los usan a diario se sientan seguros y conformes, y que de igual forma los operadores tengan la solvencia para mejorar día a día el servicio. Lo anterior lo lograremos con la implementación de las nuevas formas de financiación establecidas en la ley, así como con la posibilidad de generar un esquema donde la brecha entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario no sea tan grande.

Mi programa de gobierno se enfocará en la reorganización del sector del transporte, por lo que trabajaremos en reducir las ineficiencias existentes en la cadena del transporte y en impulsar el movimiento de mercancías a través del transporte férreo, fluvial e intermodal; esto con el fin de garantizar una cadena de suministro eficiente y mejorar la productividad y competitividad.

Así mismo, buscamos garantizar la seguridad de los usuarios como principio fundamental del servicio y del tránsito, con vehículos más confiables, conductores más conscientes y responsables, y carreteras seguras y con mejores especificaciones. Fortaleceremos la célula empresarial, pilar básico para prestar un servicio eficiente y racional, e implementaremos controles más efectivos a los servicios ilegales en el transporte.

Además, promoveremos la infraestructura física en los grandes centros urbanos con el fin de integrar los servicios regionales y nacionales de transporte, y así disminuir la congestión, y reducir los tiempos y costos de viaje; ofreceremos nuevos servicios de transporte intermunicipal y reestructuraremos los existentes para que respondan a las necesidades actuales y den cobertura a los diferentes municipios y regiones del país. Capacitaremos a conductores de pasajeros y de carga, vinculados al servicio formal, para mejorar la calidad del servicio prestado, así como a los vinculados al servicio informal con oportunidades de reconversión laboral.

Para lograr estos propósitos, adelantaremos los planes y programas necesarios, que permitan:

- Llevar a los sistemas de transporte público formales a 500.000 pasajeros diarios que hoy utilizan medios de transporte informales.
- Reformar la política de transporte urbano con el fin de prestar el servicio a 800.000 pasajeros adicionales al día y llegar a la movilización de 5,3 millones de pasajeros.
- Mejorar el transporte terrestre para que más ciudadanos puedan viajar seguros, cómodos y a un menor costo.
- Realizar las licitaciones de más de 500 nuevas rutas a nivel nacional que vienen represadas de años atrás, para ampliar la oferta de servicio de transporte a los ciudadanos.
- Poner en marcha un plan para reducir en un 20 % los costos logísticos y mejorar la movilidad en los centros urbanos.
- Renovar el 20 % del parque automotor de carga con antigüedad superior a 15 años de la mano de los pequeños propietarios.
- Poner en marcha la renovación de 32.000 vehículos de servicio público de carga.
- Crear un marco claro y transparente para la fijación de los precios de combustible.
- Capacitar a 80.000 taxistas a través del SENA.
- Generar oportunidades de reconversión que desincentiven la oferta de servicios de mototaxismo y contar con una política pública para motocicletas.
- Reducir en un 10 % los índices de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito, a través de vías seguras y el fortalecimiento de la ANSV.
- Impulsar la política de cielos abiertos para aumentar las rutas nacionales e internacionales, reducir los costos de viaje a los usuarios y fomentar el turismo.
- Impulsar el uso de la bicicleta como una opción alternativa de movilización, complementaria, saludable, incluyente y económica.

Germán Vargas Lleras

* Este documento hace parte del trabajo colectivo liderado por la Fundación Carlos Lleras Restrepo que busca hacer propuestas de políticas públicas. Sus aportes, ideas y críticas son muy importantes para nosotros. Contáctenos en www.fundacioncarloslleras.com



PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS Y RETOS

- En Colombia hay unos 13,6 millones de vehículos registrados, de los cuales, el 57 % son motos. De todo el parque automotor, el 92 % es particular; el 7 %, público, y el 1 %, de uso oficial.
- Un poco más del 30 % del total de pasajeros de las ciudades capitales se movilizan diariamente en medios informales. Esto es una consecuencia de un servicio público deficiente y falta de inspección, vigilancia y control, principalmente.
- Hoy se hacen más de 190 millones de viajes intermunicipales al año. La edad promedio del parque automotor para los vehículos de 4 a 9 pasajeros es de 7,5 años; de 10 a 19, de 10,5 años, y de más de 19 pasajeros, de 13,2 años.
- Anualmente mueren cerca de 7.000 colombianos y 40.000 más sufren alguna lesión en accidentes de tránsito. Cerca del 62 % de lesionados en accidentes de tránsito se concentran en Bogotá y los departamentos de Valle del Cauca, Antioquia, Santander, Tolima, Cundinamarca y Risaralda. En casi el 64 % de las víctimas fatales hay una motocicleta involucrada.
- El país requiere una renovación de la flota vehicular para carga: el 53 % tiene más de 15 años y 32 % tiene entre 5 a 15 años.
- El parque automotor de carga asciende a 350.000 vehículos (camiones 71,91 %, tractocamiones 16,76 %, y volquetas 11,32 %). El 80 % son de pequeños propietarios.



PILARES FUNDAMENTALES



1. Transporte público urbano.

2. Transporte intermunicipal.

3. Transporte de carga.

4. Taxis.

5. Motos.

6. Seguridad vial.

7. Sector aéreo.

8. Transporte fluvial.

1 FRENTE AL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

 **Llevaremos a los sistemas de transporte público formales a 500.000 pasajeros diarios que hoy utilizan medios de transporte informal. Para esto vamos a:**

-  Eliminar la sobreoferta y los servicios ilegales (retirar buses del sistema antiguo, actualizar rutas, reducir el mototaxismo y los carros particulares que prestan servicios públicos).
-  Establecer tarifas de transporte público que obedezcan a criterios técnicos y de eficiencia a través de la puesta en funcionamiento de la Comisión de Regulación de Transporte.
-  Entregarle a la Superintendencia de Puertos y Transporte herramientas sancionatorias efectivas frente a la informalidad.

 **Reformaremos la política de transporte urbano para que 800.000 pasajeros adicionales se movilicen en los sistemas masivos y formales. La meta es llegar a 5'300.000 pasajeros por día.**

-  Revisar el marco contractual de operación (implementar ingresos atados a la calidad del servicio y desarrollar un nuevo esquema para la planeación de las demandas de pasajeros).
-  Impulsaremos el uso de la tecnología para mejorar la movilidad, el control del tránsito y la gestión de la operación de transporte. Simplificaremos los trámites.

 **Apoyaremos y dinamizaremos la construcción del metro de Bogotá, como complemento al Sistema de Movilidad urbana de la capital.**



2 FRENTE AL TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

 **Mejoraremos el transporte terrestre para que más ciudadanos puedan viajar seguros, cómodos y a un menor costo. Para esto:**

-  Disminuiremos la edad promedio del parque automotor a menos de 10 años, lo que significará la renovación de 9.000 vehículos.
-  Conectaremos las terminales de transporte intermunicipal con los sistemas de transporte urbano.
-  Capacitaremos en seguridad vial, atención al usuario y primeros auxilios a 6.000 conductores (el 10 % del total).

 **Nos comprometemos a realizar las licitaciones de más de 500 nuevas rutas a nivel nacional que están represadas, para ampliar la oferta de transporte a los ciudadanos. Para esto vamos a:**

-  Realizar los estudios de oferta y demanda de transporte de pasajeros.
-  Adelantar la licitación de rutas que incrementen la oferta de servicios a los usuarios.
-  Reestructurar las rutas de transporte, acordes a las necesidades de servicio.

3 FRENTE AL TRANSPORTE DE CARGA



 **Pondremos en marcha un plan para reducir en un 20 % los costos logísticos y mejorar la movilidad en los centros urbanos.**

-  Implementar el cargue y descargue nocturno.
-  Crear incentivos tributarios y esquemas de alianzas público privadas que permitan construir infraestructura logística intermodal.
-  Mejorar la infraestructura en la 'última milla'.

 **Renovaremos el 20 % del parque automotor de carga de la mano de los pequeños propietarios.**

-  Poner en marcha la renovación de 32.000 vehículos:
 - Definir la edad máxima de los vehículos acorde a estándares de emisiones de CO₂ o un máximo de 20 años.
 - Atacar la corrupción a la hora de desintegrar los vehículos de carga mediante la adopción de un proceso robusto de auditoría y asegurando los recursos para tal fin.

- Verificar cada dos años el mantenimiento de las condiciones de habilitación, para la continuidad en el servicio.
- El comportamiento de los fletes seguirán los costos de los insumos, bajo una operación racional y eficiente.
- Crear un programa para fomentar una vivienda digna para los pequeños transportadores de carga.

 **Crearemos un marco claro y transparente para fijar el precio de los combustibles:**

-  Revisar la fórmula que fija los precios a los combustibles a partir de los componentes costos de producción, tasas impositivas y mezcla.
-  Extender el periodo de ajuste del precio del combustible a 3 meses.
-  Revisaremos el funcionamiento del fondo de estabilización.

4

FRENTE A LOS TAXIS

 **Capacitaremos 80.000 taxistas, con la ayuda del SENA, y revisaremos el modelo operativo:**

-  Asignar 16.000 millones de recursos específicos al SENA para la creación de programas de formación en seguridad vial, atención al ciudadano, bilingüismo y turismo.
-  Crear una dirección única del SENA dedicada a la formación de conductores.
-  Las nuevas tecnologías son importantes para facilitar la prestación del servicio público de transporte, en ese sentido se abrirán las puertas a aquellas plataformas tecnológicas que quieran trabajar en Colombia, **siempre y cuando cumplan con la normatividad vigente en nuestro país.**



5

FRENTE A LAS MOTOS

 **Generaremos oportunidades de reconversión que desincentiven la oferta de servicios de mototaxismo y contaremos con una política pública para motocicletas.**

-  Adoptaremos las medidas requeridas para el uso más racional de la motocicleta como medio de transporte.
-  Trabajaremos en conjunto con las empresas privadas con el fin de generar empleos para quienes hoy se dedican a esta actividad.

6 FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL

 **Reduciremos en un 10 % los índices de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito, a través del programa Vías Seguras y el fortalecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).**

-  Desincentivar el uso de las motocicletas, que en el año 2017 representaron el 57 % de los fallecidos en accidentes de tránsito (3,852 víctimas fatales).
-  Implementar la prueba teórico-práctica para la obtención de la licencia de conducción.
-  Emplear campañas de comunicación para la concientización de los conductores.



“LLEVAREMOS A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO FORMALES A 500.000 PASAJEROS QUE A DIARIO UTILIZAN MEDIOS INFORMALES. VAMOS A ELIMINAR LA SOBREFERTA Y LOS SERVICIOS ILEGALES”.



7

FRENTE AL SECTOR AÉREO

-  **Seguiremos impulsando la política de cielos abiertos para aumentar las rutas nacionales e internacionales, reducir los costos de viaje a los usuarios y fomentar el turismo.**
-  Permitir las 5ª y 6ª libertades con mercados con los cuales Colombia tenga acuerdos de comercio y altos intereses turísticos.
-  Liberar la operación de vuelos chárter de turismo receptivo en los diferentes destinos turísticos en Colombia, mediante la operación de 3ª, 4ª y 5ª libertades.
-  Permitir la operación bajo principios de reciprocidad, sin que sea necesario la suscripción de un acuerdo aerocomercial.
-  Flexibilizar los requisitos y limitaciones para la operación de los grandes *tour* operadores de turismo receptivo.
-  No limitar el tamaño de las aeronaves a las nuevas compañías que decidan constituirse y dedicarse a las operaciones de chárteres en rutas turísticas.
-  Permitir el uso de aeronaves en Colombia que quedan disponibles en el mercado mundial, generando a los operadores nacionales nuevas herramientas para atender la demanda del mercado en temporada alta.



8

FRENTE AL **TRANSPORTE FLUVIAL**

 **Impulsaremos el mejoramiento de la infraestructura fluvial y portuaria para aumentar los volúmenes de carga transportada y reducir costos.**

 Impulsaremos el desarrollo de las obras de mejoramiento y mantenimiento del río Magdalena, mediante el mecanismo de Alianza Público-Privada.

 **Actualizaremos y completaremos el marco regulatorio del transporte fluvial con el fin de asegurar la articulación institucional, estimular el fortalecimiento empresarial, así como la capacitación de los operadores; mejorar las condiciones de seguridad y reducir el impacto ambiental.**



- ⊗ Expedir el marco regulatorio faltante y actualizar el que sea necesario, acorde con las normas y estándares internacionales. Esto permitirá mejorar las condiciones de seguridad, sostenibilidad y competitividad del transporte fluvial.
- ⊗ Expedir el marco regulatorio para el ordenamiento de las actividades de transporte, turismo, piscicultura, energía y deporte en los embalses y lagunas del país, determinando las responsabilidades, especialmente en materia de seguridad y protección ambiental.
- ⊗ Crear mecanismos interinstitucionales que aseguren la articulación y alineación de las políticas, programas y proyectos para el desarrollo del modo fluvial.
- ⊗ Diseñar e implementar, junto con el sector privado y la academia, programas de capacitación de los operadoras del transporte fluvial.
- ⊗ Apoyar a los operadores para mejorar la competitividad y los niveles de servicio.
- ⊗ Revisar la posibilidad de crear estímulos para el cambio de las embarcaciones y el ingreso de nuevas con mayor seguridad, eficientes y que generen menores impactos sobre el ambiente.



¿CÓMO LO
HAREMOS?

1

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO



 **Llevaremos a los sistemas de transporte público formales a 500.00 nuevos pasajeros diarios que hoy utilizan medios de transporte informales.**

A. POLÍTICA PÚBLICA PARA COMBATIR LA INFORMALIDAD



DIAGNÓSTICO

 Más del 30 % (1,5 millones) del total de pasajeros de ciudades capitales se transporta diariamente en medios informales.

 Proliferación del mototaxismo, sin ningún tipo de regulación.

 Principales causas de la informalidad:

- Deficiente servicio de oferentes por parte de los operadores autorizados.
- Deficiente inspección, vigilancia y control.
- Sobreoferta de vehículos de transporte especial.
- Consecuencias: baja calidad y riesgo para el usuario, además de generar una amenaza a la sostenibilidad de empresas que compiten desde la legalidad.

 El Código de Tránsito más reciente es la Ley 769 de agosto 6 de 2002. A hoy, existen 9 leyes que lo han modificado; 15 decretos; 49 resoluciones y cientos de circulares.



PROPUESTAS

- ⊛ Actualizar el marco regulatorio de cara a los retos actuales de acceso, calidad, seguridad, eficiencia y tecnología.
- ⊛ Establecer tarifas que obedezcan a criterios técnicos y de eficiencia.
- ⊛ Fortalecer la institucionalidad existente en materia de inspección, vigilancia y control para hacerle frente a la informalidad y poner en funcionamiento aquellas que ya han sido aprobadas.
- ⊛ Implementar tecnologías que permitan monitorear la prestación del servicio de transporte.



IMPACTO

- ⊛ Reducir en 10 % la informalidad, es decir, que 500.000 pasajeros al día se sumen al sistema formal de transporte existente.
- ⊛ Conseguir una mayor eficiencia, seguridad y comodidad en la prestación del servicio público.
- ⊛ Destinar unos 240.00 millones de pesos en el cuatrienio para crear la institucionalidad de las acciones que nos proponemos.



 **Reformaremos la política de transporte urbano para prestar el servicio a 800.000 pasajeros adicionales al día.**

B. TRANSPORTE URBANO MASIVO



DIAGNÓSTICO

-  Entre 2006 y 2016, el sistema pasó de mover el 12 % de la población al 10,8 %.
-  Los contratos de concesión deben revisarse y ajustarse para obtener la sostenibilidad de los sistemas.



PROPUESTAS

-  Poner en funcionamiento la Comisión de Regulación de Transporte (CRT) como entidad técnica nacional, separada del Ministerio de Transporte y que tendrá como funciones determinar:
 - Las características de la relación público-privada, a partir de contratos menos regulados, que fomenten la calidad y la innovación de los privados.

- El rango de las tarifas al público del servicio básico, sin dejar de ser competitivas.
- La remuneración técnica dependiendo de la calidad.

 Como fuente de subsidio a la operación, reintegrar los impuestos, tasas y sobretasas del combustible o implementar lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo Ley 1753 de 2015. Esto, con base en el cumplimiento de las metas de calidad del servicio.



IMPACTO

-  Incrementar la tasa de movilización en los sistemas de transporte masivo a un 12 % del total de viajes al día.
-  Reducir en 10 % la emisión de gases efecto invernadero por fuentes móviles e incrementar la velocidad de desplazamiento en ciudades en un 20 %.
-  Inversión: 1,2 billones cuatrienio. Subsidio de la operación – 0,12 % del PIB (282 billones).

 **Apoyaremos y dinamizaremos la construcción del metro de Bogotá como complemento al sistema de movilidad urbana.**

C. SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA DE LA CAPITAL



DIAGNÓSTICO

- ✪ Bogotá no cuenta con metro, frente al hecho de que las grandes capitales del mundo clo hacen.
- ✪ Para dotar a la capital con este sistema se ha seguido un largo proceso.
 - Agosto 2017: estructuración técnica, legal y financiera.
 - Septiembre 2017: Conpes declaratoria de importancia estratégica.
 - Noviembre 2017: Confis de Vigencias Futuras.

- Noviembre 2017: convenio de cofinanciación.
- 2018: proceso licitatorio para contratar la obra.
- 2018: adjudicación de la obra.
- 2019: inicio de obras.
- 2022: operación.



PROPUESTAS

- ✪ Estaciones propuestas: Portal de las Américas, Carrera 80, Calle 42 sur, Kennedy, Avenida Boyacá, Avenida 68, Carrera 50, NQS, Nariño, Calle 1, Calle 10, Calle 26, Calle 45, Calle 63 y Calle 72.
- ✪ Longitud: 24 km: 19,5 km operacionales (calle 72) y 5 km de tramo técnico (patio).



IMPACTO

- ✪ Primera línea del metro (24 km): 12,9 billones.
- ✪ Troncales alimentadoras (33,5 km): 6,6 billones.
- ✪ Con la línea de metro se movilizarán 72.000 pasajeros en hora pico.



“APOYAREMOS Y DINAMIZAREMOS LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO DE BOGOTÁ COMO COMPLEMENTO FUNDAMENTAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA QUE DEBE TENER LA CAPITAL DE LA REPÚBLICA”.

2 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

 **Mejoraremos el transporte terrestre para que más ciudadanos puedan viajar seguros, cómodos y a un menor costo.**

A. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERMUNICIPAL



DIAGNÓSTICO

-  Hoy se mueven por transporte intermunicipal 190 millones de viajes al año.
-  Hay 550 empresas habilitadas y un parque automotor de 45.000 vehículos.
-  La edad promedio del parque automotor para vehículos de 4 a 9 pasajeros, es de 7,5 años; de 10 a 19, es de 10,5 años, y de más de 19, es de 13,2 años.
-  Se carece de una política tarifaria y de reposición de equipos.



PROPUESTAS

-  Disminuir la edad promedio del parque automotor a menos de 10 años en promedio.
 - Crear el programa de renovación a partir de la exención del IVA, que debe estar focalizado en el 20 % de la flota (9.000 vehículos). Esto generará inversiones por 2,7 billones de pesos.
-  Conectar las terminales de transporte intermunicipal con los sistemas de transporte urbano garantizando la permanencia de los actuales prestadores del servicio.



- ⊛ Flexibilizar el otorgamiento y reestructuración de autorizaciones para la prestación de servicios, buscando promover la articulación con los sistemas de transporte urbanos y mejorando la competencia de este sector frente al transporte aéreo.
- ⊛ A través de convenios entre los diferentes gremios, la Agencia Nacional del Seguridad Vial y Fontur capacitarán en seguridad vial, atención al usuario y primeros auxilios a 6.000 conductores (10 % del total).
- ⊛ Crear un mecanismo de seguros específico para el servicio.



IMPACTO

- ⊛ Darle a los usuarios una alternativa más económica de transporte frente al transporte aéreo.
- ⊛ Modernización del parque automotor, favoreciendo la competitividad y seguridad.
- ⊛ Mejora de la calidad del servicio para los pasajero y seguridad vial.
- ⊛ Reorganización del mercado asegurador, orientado a mejores coberturas, pagos de indemnizaciones y minimización del litigio.



 **Nos comprometemos a entregar, por licitación, más de 300 nuevas rutas a nivel nacional y ampliar la oferta de servicio.**

B. REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS INTERMUNICIPALES



DIAGNÓSTICO

-  En los últimos 7 años, no se han adelantado licitaciones de rutas, lo que ha generado una demanda insatisfecha.
-  Este rezago estaría promoviendo la informalidad, además de bajos estímulos para el mejoramiento del servicio y la modernización del parque automotor.



PROPUESTAS

-  Mejorar los niveles del servicio del transporte intermunicipal.

-  Realizar los estudios de oferta y demanda de transporte de pasajeros.
-  Adelantar las licitaciones de rutas que permitan incrementar la oferta de servicios a los usuarios.
-  Reestructurar las rutas de transporte, acordes con las necesidades del servicio.
-  Modernizar el parque automotor con el ingreso de más de 1.000 vehículos nuevos. Esto dinamizará la industria automotriz y de carrocerías en el país.
-  Ampliar el número de municipios integrados por el transporte intermunicipal.



IMPACTO

-  Ampliar y mejorar el servicio de transporte terrestre, especialmente intermunicipal, y fortalecer este sector para que pueda competir con el aéreo.
-  Invertir 20.000 millones de pesos en el cuatrienio para adelantar los estudios, 5.000 al año.

“LA INFORMALIDAD EN LAS DIVERSAS MODALIDADES DEL TRANSPORTE ES UNA REALIDAD QUE, EN LAS ÚLTIMAS DOS DÉCADAS, HA AFECTADO AL SECTOR, A LAS EMPRESAS, A LOS EMPLEADOS Y A LOS USUARIOS. ES URGENTE RESOLVER ESTA PROBLEMÁTICA CON ESTRATEGIAS Y MEDIDAS COMO LAS QUE PROPONEMOS”.

3 TRANSPORTE DE CARGA

 **Renovaremos el 20 % del parque automotor de carga de la mano de los pequeños propietarios.**

A. OPTIMIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA



DIAGNÓSTICO

-  El parque automotor de carga asciende a 350.000 vehículos (camiones 71,91 %, tractocamiones 16,76 %, y volquetas 11,32 %). El 80 % está en manos de pequeños propietarios.
-  El país requiere la renovación del parque automotor de este sector: el 53 % de la flota tiene más 15 años y el 32 %, entre 5 a 15 años.



PROPUESTAS

-  Fomentar la renovación de 32.000 vehículos.
-  Regular el ingreso y salida del parque automotor de carga considerando: (i) aspecto ambiental; (ii) atención efectiva de la demanda; (iii) condiciones de tránsito y movilidad, y (iv) condiciones técnico-mecánicas.
-  Establecer una política de eficiencia y renovación (máximo

de 20 años) e implementar efectivamente una política transparente de desintegración del parque automotor obsoleto.

-  Ligar la edad máxima de los vehículos a estándares de emisiones de CO₂.
-  Fomentar la modernización y el desarrollo de tecnologías eficientes para los equipos destinados a la prestación del servicio público de carga.
-  Revisión del marco tributario de adquisición de vehículos nuevos.
-  Generar incentivos tributarios para fomentar el control de la contaminación.



IMPACTO

-  Disminución de los costos operativos y de emisiones contaminantes.
-  Aumentar la eficiencia productiva del transporte y la logística de carga.
-  Costo: 300.000 millones de pesos al año. El primer año está con marco fiscal proveniente de los recursos que ingresaron por concepto de pagos de polizas siniestradas por matrícula de camiones sin reposición.



 **A través de la Comisión de Regulación de Transporte generaremos tarifas justas para los actores de la cadena de transporte de carga.**

B. RELACIONES ECONÓMICAS



DIAGNÓSTICO

 La fijación en 2013, de un costo 'mínimo' de referencia que se equipara a la tarifa, va en contravía de la competitividad y realidad del mercado.



PROPUESTAS

 Revisar las regulaciones que incorporan modificaciones sustanciales al esquema de libertad vigilada.

 Implementar la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte para que regule las relaciones económicas.

 Permitir a los sujetos de la relación económica pactar libremente las tarifas, fundamentados en costos de referencia no sancionables.

 Crear un sistema tecnológico que permita observar el mercado del servicio de transporte público en sus variables de oferta y demanda.

 Revisar los componentes de la fórmula de los combustibles en ítems como la mezcla de biodiesel.



IMPACTO

 Lograr el equilibrio entre oferta y demanda, así como estabilidad económica y jurídica del sector y del mercado del transporte de carga.

“FIJAR UN COSTO ‘MÍNIMO’ DE REFERENCIA QUE SE EQUIPARA A LA TARIFA EN EL TRANSPORTE DE CARGA VA EN CONTRAVÍA DE LA COMPETITIVIDAD Y REALIDAD DEL MERCADO. DEROGAREMOS LAS REGULACIONES QUE MODIFICAN EL ESQUEMA DE LIBERTAD VIGILADA”.



 **Crearemos un marco claro y transparente para la fijación de precios de combustible.**

C. COSTO DE LOS COMBUSTIBLES



DIAGNÓSTICO

-  La reciente creación del impuesto al carbono aún no es clara porque se desconoce aún el uso/destinación de estos recursos.
-  La limitada producción de combustibles limpios y eficientes (por ejemplo ACPM) es evidente en Colombia.
-  El 21 % del precio final del combustible son impuestos.



PROPUESTAS

-  Revisar la fórmula que fija los precios a los combustibles a partir de los componentes: costos de producción, tasas impositivas y mezcla.
-  Extender los periodos de ajuste en el precio del combustible a 3 meses.
-  Revisar el funcionamiento del Fondo de Estabilización.



IMPACTO

-  Las reglas de juego claras incrementan la competitividad del sector.
-  Acceso a combustibles más limpios que incrementan la eficiencia de los motores y el aire en muchas ciudades.

 **Atacaremos la corrupción en la desintegración de vehículos de carga con la adopción de un proceso de auditoría.**

D. LUCHA FRONTAL CONTRA LA CORRUPCIÓN



DIAGNÓSTICO

-  En el país hay 350.000 vehículos de carga, de los cuales 150.000 tienen más de 10,5 años.
-  Alto número de matrículas irregulares.
-  La política de modernización vehicular de carga no ha sido actualizada de forma debida y permanente.



PROPUESTAS

-  Implementar medidas especiales y transitorias, para resolver la situación administrativa de los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial.

-  Ajustar el marco normativo de habilitación de empresas, de tal manera que se promueva la eficiencia de las mismas, de acuerdo a las necesidades del mercado. Actualización del Decreto 173/2001.
-  Reducir las intermediaciones innecesarias que no generen valor agregado en las operaciones de transporte de carga.
-  Impulsar los servicios logísticos a la carga requeridos para su eficiencia.



IMPACTO

-  Estabilidad en las relaciones económicas.
-  Contar con un censo real de vehículos de carga.
-  Eficiencia logística de transporte.
-  Inversiones en tecnología, incentivos a los transportadores y carga de compensación.
-  Se requieren cerca de 300.000 millones al año.





 Ejecutaremos un plan de infraestructura para transporte intermodal que reduzca en un 20 % los costos logísticos.

E. INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE INTERMODAL



DIAGNÓSTICO

-  Concentración en red vial - 86 % carga se moviliza por carretera, 1 % por el medio fluvial y 13 % por el férreo.
-  Costos logísticos representan en promedio el 15 % del valor de un producto.
-  La meta del actual gobierno –Misión Logística- es una reducción del 12 % para el año 2030.



PROPUESTAS

-  Hacer realidad los planteamientos y propuestas teóricas plasmados en los Documentos de Política Pública relativos a la logística, como el PMTI. No más diagnósticos. Crear incentivos tributarios y esquemas APP que permitan crear infraestructura logísticas intermodales.
-  Crear un sistema de costos operativos para el esquema intermodal transparente y competitivo creando al interior del DANE un área específica para este tema.
-  Migrar hacia empresas que integren el servicio de operación logística en general flexibilizando la normativa regulatoria.
-  Implementar el Cargue y Descargue Nocturno.



IMPACTO

-  Reducir para el 2022 en 20 % los costos logísticos (meta gobierno actual 12 % para 2030).
-  Inversión: 3,1 % del PIB para infraestructura.

4 TAXIS



 **Capacitaremos a 80.000 taxistas con la ayuda del SENA y revisaremos el marco tarifario.**

A. MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE TAXIS



DIAGNÓSTICO

-  Deficiencias en la calidad del servicio.
-  Empresas afiliadoras de vehículos.
-  Falta de control de los organismos de tránsito y transporte para garantizar la calidad del servicio.
-  Alto valor del derecho a reponer (cupó).
-  Conductores con bajos niveles de formación para la prestación del servicio.



PROPUESTAS

-  Transformar las empresas de transporte en compañías que ofrezcan bienes y servicios (entre los cuales están los tecnológicos) para los propietarios, conductores, pasajeros y autoridades.
-  Los cupos no deben ser para los vehículos asignados por sorteo, sino para las personas naturales mediante un concurso de méritos: Profesionalización del taxista.
-  Crear un programa especial en el SENA que sea exclusivo para la atención de taxistas.
-  Crear una dirección única del SENA dedicada a la formación de conductores.



IMPACTO

-  El sector de taxis está conformado por 250.000 vehículos y tiene unos 600.000 conductores. Se requerirían 16.000 millones de pesos en el cuatrienio para generar las capacitaciones, a una tasa de 200.000 pesos por capacitado.



5 MOTOS

 **Generaremos oportunidades de reconversión que desincentiven la oferta de servicios de mototaxismo.**

A. POLÍTICA PÚBLICA FRENTE A LAS MOTOCICLETAS



DIAGNÓSTICO

-  Las motocicletas representan el 57 % del parque automotor (7,8 millones).
-  El mototaxismo es una actividad prohibida por ley y se realiza por falta de empleo.
-  El 63 % de los lesionados en un accidente de tránsito son usuarios de motocicleta.



PROPUESTAS

-  Consolidar un documento Conpes de motocicletas con temas de transición y reconversión que desincentive el mototaxismo.
-  Realizar censo de capacidades productivas de mototaxistas y del comportamiento de transporte urbano con el fin de analizar alternativas para el transporte de última milla.
-  Implementar medidas para el control de la informalidad con un régimen de control y vigilancia de la SuperTransporte.



IMPACTO

-  Darles más seguridad de vida a más de 7 millones de motociclistas.
-  Reducir 8 % los accidentes y lesionados de tránsito.
-  Generar 200.000 empleos por la reconversión de mototaxistas.
-  Mejoramiento en temas de movilidad y seguridad.

6 SEGURIDAD VIAL

 **Reduciremos los índices de mortalidad y morbilidad por accidentes, a través del programa Vías Seguras y el fortalecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).**

A. REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO



DIAGNÓSTICO

-  Anualmente mueren cerca de 7.000 colombianos y 40.000 más sufren de alguna lesión en accidentes de tránsito.
-  Los cinco departamentos con el mayor número de fallecidos en accidentes en las vías durante 2016 fueron: Valle del Cauca, que representó el 13 % del total de muertes; seguido de Antioquia, con el 11,9 %; Cundinamarca, con el 8 %; Santander, con el 4,8 %, y Cesar con el 3,9 %.
-  Los departamentos con mayor número de lesionados fueron: Valle del Cauca, con el 12,3 %; Antioquia, con el 9,7 %; Santander, con el 7,6 %; Tolima, con el 6,4 %; Cundinamarca, con el 5,5 %, y Risaralda, con el

5,3 %. Estos departamentos, más Bogotá, representan el 62,3 % del total de lesionados reportados en 2016 en Colombia.



PROPUESTAS

-  Expedir la política pública de motocicletas (aspectos tributarios, de seguridad vial y de movilidad).
-  Implementar la prueba teórico-práctica para la obtención de la licencia de conducción.
-  Fortalecimiento a usuarios, empresas y conductores formales que permita generar una competencia leal.
-  Control y vigilancia a conductores para que no haya personas que no cumplan los protocolos de conducción.
-  Mayor control de los horarios laborales de los conductores de acuerdo a lo definido por la ley.
-  Lograr que la ANSV tenga presencia en centros urbanos y crear las Agencias Municipales de Seguridad Vial (Mirar competencia).



IMPACTO

-  Reducir en 10 % los índices de mortalidad y morbilidad en el país, lo que permitirá 3.000 muertos menos en el cuatrienio.
-  Inversión de 50.000 millones al año por parte de la ANSV.



7 SECTOR AÉREO

 **Seguiremos impulsando la política de cielos abiertos para aumentar las rutas nacionales e internacionales.**

A. LIBERTAD DE MERCADO



DIAGNÓSTICO

-  En la última década, el sector aéreo ha tenido una tasa promedio de crecimiento anual de pasajeros origen-destino del 10,4 %.
-  Durante 2016 se movilizaron 35'770.000 de pasajeros origen-destino, con un crecimiento del 4,81 % con relación a 2015.

-  En 2016 se aprobaron 19 rutas internacionales y la conexión de nuevos destinos nacionales. Internacionalmente se destacan las rutas con Estambul, Uruguay y Paraguay, y desde Cartagena su conexión con Lima, Miami o Canadá.
-  El reto no es solo crear nuevas rutas, mediante la negociación de acuerdos bilaterales, sino lograr que estas sean realmente operadas.
-  El transporte aéreo es vital para el desarrollo económico y social de Colombia, brinda oportunidades de empleo especializado, transferencia de tecnología, ingreso de divisas y ha permitido la integración y conexión del país a nivel nacional e internacional.



PROPUESTAS

POLÍTICA AÉREA

- ⊛ Avanzar con mayor determinación en la liberación de los acuerdos de política aérea de cielos abiertos, incluyendo 5ª y 6ª libertades con mercados con los que Colombia tenga acuerdos de comercio y altos intereses turísticos.
- ⊛ Desarrollar una política en asocio con ProColombia para estimular la llegada de nuevos Tour Operadores, reduciendo los costos asociados a sus operaciones durante los periodos de implementación y estabilización de sus nuevas rutas y programas turísticos.

TURISMO RECEPTIVO

- ⊛ Permitir la operación aérea a grandes *tour* operadores por medio de una adecuada política aeronáutica que permita atraer el turismo receptivo a Colombia:
 - Liberar la operación de vuelos chárter de turismo receptivo en los diferentes destinos turísticos en Colombia, mediante la operación de 3ª, 4ª y 5ª libertades.
 - Permitir la operación bajo principios de reciprocidad, sin que sea necesario la suscripción de un acuerdo aerocomercial.
 - No requerir la aprobación de las empresas de transporte aéreo regular para el desarrollo de los vuelos chárter de turismo receptivo.

- Flexibilizar los requisitos para la operación de los grandes *tour* operadores de turismo receptivo.
- No limitar la operación de los grandes *tour* operadores por tiempo ni por número de vuelos chárter.
- No limitar el tamaño de las aeronaves a las nuevas compañías que decidan constituirse y dedicarse a las operaciones de chárteres en rutas turísticas.
- Permitir el uso de aeronaves en Colombia que quedan disponibles en el mercado mundial, generando a los operadores colombianos nuevas herramientas para atender la demanda del mercado en temporada alta.

INFRAESTRUCTURA

- ⊛ Aeropuerto El Dorado: optimizar su operación, continuando con la implementación del estudio técnico elaborado por la IATA para la administración eficiente de los *slots* aeroportuarios a fin de incrementar el número de operaciones por hora de vuelo y la estandarización de las normas y procedimientos de vuelo.

AUTORIDAD AERONÁUTICA

- ⊛ Lograr que la autoridad sea liderada por expertos con conocimientos técnicos y especializados en la industria aeronáutica, y que asegure los más elevados estándares de seguridad de la aviación civil.



8 TRANSPORTE FLUVIAL

 **Impulsaremos el mejoramiento de la infraestructura fluvial y portuaria para aumentar los volúmenes de carga transportada y reducir costos.**



DIAGNÓSTICO

-  La inversión para mejorar y mantener la infraestructura fluvial y portuaria del país es insuficiente.
-  No hay grandes generadores de carga cerca de las vías fluviales.
-  Cargas en un solo sentido: falta de carga para el trayecto de vuelta

 Deficiencia de conexiones intermodales. En Colombia aún no se han desarrollado formas básicas multimodales. Existen algunos casos limitados, pero no es continua.



PROPUESTAS

-  Impulsar el desarrollo de las obras de mejoramiento y mantenimiento del río Magdalena, mediante el mecanismo de Alianza Público-Privada.



 **Actualizaremos y completaremos el marco regulatorio del transporte fluvial con el fin de asegurar la articulación institucional, estimular el fortalecimiento empresarial, así como la capacitación de los operadores; mejorar las condiciones de seguridad y reducir el impacto ambiental.**



DIAGNÓSTICO

-  Hay un marco regulatorio obsoleto e incompleto. No se ha reglamentado la Ley 1242 de 2008: Código de Navegación Fluvial.
-  Baja condiciones de seguridad en el transporte de pasajeros en ríos, lagunas y embalses.
-  Ausencia de capacitación operativa formal sobre el transporte fluvial.
-  Desarticulación de las entidades públicas que tienen competencias en el modo fluvial o que inciden en el mismo.
-  Frente a otros países, la mayoría de las embarcaciones en Colombia son relativamente pequeñas y viejas.
-  En el transporte de pasajeros, los niveles de seguridad y tecnología son relativamente bajos, mientras que el consumo de combustible y las emisiones son relativamente alto.



PROPUESTAS

-  Expedir el marco regulatorio faltante y actualizar el actual, acorde con las normas y estándares internacional. Esto permitirá mejorar las condiciones de seguridad, sostenibilidad y competitividad del transporte fluvial.
-  Expedir el marco regulatorio para el ordenamiento de las actividades de transporte, turismo, piscicultura, energía y deporte en los embalses y lagunas, determinando las responsabilidades, especialmente en materia de seguridad y protección ambiental.
-  Crear mecanismos interinstitucionales que aseguren la articulación y alineación de las políticas, programas, proyectos y el marco regulatorio para el desarrollo del modo fluvial.
-  Diseñar e implementar, junto con el sector privado y la academia, programas de capacitación de los operadoras del transporte fluvial.
-  Apoyar operadores y operaciones, para mejorar la posición competitiva y para actualizar los niveles de servicio.
-  Revisar la posibilidad de crear estímulos para el cambio de las embarcaciones y el ingreso de nuevas con mayor seguridad, más eficientes y que generen menor impacto sobre el ambiente.

“MI PROGRAMA DE GOBIERNO SE ENFOCARÁ EN LA REORGANIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE, POR LO QUE TRABAJAREMOS EN REDUCIR LAS INEFICIENCIAS EXISTENTES Y EN IMPULSAR EL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, FÉRREO, FLUVIAL E INTERMODAL; ESTO CON EL FIN DE GARANTIZAR UNA CADENA DE SUMINISTRO EFICIENTE Y MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD”.

