

## DECRETO 309 DE 2009

(Julio 23)

**"Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones"**

**EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.,**

**En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; artículos 1 y 3 de la Ley 105 de 1993; artículos 3, 5 y 8 de la Ley 336 de 1996, numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Decreto Distrital 319 de 2006, y,**

### **CONSIDERANDO:**

Que de conformidad con los artículos 1, 2, 322 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo 2º de la Ley 105 de 1993, señala que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que en los artículos 2º y 3º de la Ley 336 de 1996 se establece como prioridad esencial del Estado la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 336 de 1996, "El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes".

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo

autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el artículo 3º del Decreto Nacional 3109 de 1997 define el transporte masivo de pasajeros como aquel servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Que el sistema de transporte masivo de Bogotá, incorpora un componente flexible el cual se presta a través de vehículos de transporte terrestre automotor.

Que de conformidad con los artículos 1000 y 1001 del Código de Comercio, el transporte de personas, en cuanto al pago del pasaje, las condiciones de seguridad y las especificaciones del boleto de transporte, se regirá por los reglamentos oficiales que se expidan para el efecto.

Que en estos términos, corresponde a las autoridades distritales ejercer la potestad reglamentaria para garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo.

Que el Alcalde Mayor es la máxima autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, en virtud de lo establecido por la normatividad de transporte nacional y por el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito y el artículo 10 del Decreto Nacional 170 de 2001.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad es la autoridad de transporte masivo en el Distrito Capital, de conformidad con lo establecido en la Resolución 266 de 1999, expedida por el Ministerio de Transporte y conforme con el artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 del Concejo de Bogotá.

Que sobre las facultades del Alcalde Mayor, en materia de transporte público, se ha pronunciado la Sección Primera del Consejo de Estado, mediante sentencia 25000 2324 000 2003 00834 02, con ponencia del Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, el 26 de abril de 2007, en la que se reafirma que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de Transporte en el Distrito Capital y tiene la competencia legal y reglamentaria para dictar los criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.

Que el Decreto Distrital [319](#) de 2006, "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones", establece la necesidad de integrar los sistemas de transporte público, con el fin de garantizar los derechos de los ciudadanos al ambiente sano, al trabajo, a la dignidad humana y a la libre circulación por el territorio, mediante la generación de un sistema de transporte público de pasajeros organizado, eficiente y sostenible en la ciudad de Bogotá.

Que mediante el Acuerdo [4](#) de 1999 "Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades



del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones", el Decreto 831 de 1999 "Por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones" y el Decreto [486](#) de 2006 "Por el cual se asigna unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A." se definieron las competencias y funciones de Transmilenio S.A. frente al sistema de transporte masivo de la ciudad.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad ha venido realizando la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, la cual se adelantó con base en lo ordenado por el Plan Maestro de Movilidad y los resultados de dichos estudios se incorporan al presente Decreto.

En mérito de lo anteriormente expuesto,

[Ver el Acuerdo Distrital 395 de 2009](#), [Ver el Decreto Distrital 398 de 2009](#)

**DECRETA:**

**CAPITULO I**

**ASPECTOS GENERALES**

**Artículo 1°.- Adopción del Sistema Integrado de Transporte Público.** Adóptese el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -en adelante el SITP- como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá. En el marco del presente Decreto se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema.

**Parágrafo.-** La integración de los diferentes modos de transporte público en el radio de acción distrital, iniciará con el transporte público colectivo urbano de pasajeros y el masivo actual. Posteriormente y de acuerdo con el cronograma que se defina por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de las instancias de coordinación interinstitucional definidas por el Alcalde Mayor, se integrará el transporte férreo, los otros modos de transporte y los demás componentes establecidos en el artículo 14 del Decreto Distrital 319 de 2006. Este cronograma deberá ser revisado y ajustado periódicamente de conformidad con los resultados de los estudios previos y con el desarrollo de ejecución de las obras.

**Artículo 2°.- Eje Estructurante.** De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SITP es el eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá. En consecuencia, para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad su desarrollo, expansión e implantación. Dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.

**Artículo 3°.- Régimen Aplicable.** El SITP de Bogotá, D.C., se estructurará con base en las estipulaciones del Plan Maestro de Movilidad y bajo las condiciones previstas en la regulación del transporte masivo, sus normas reglamentarias, modificatorias y el presente acto administrativo.

En consecuencia, el acceso al servicio público que se prestará a través del SITP requerirá, en todos los casos, de la celebración de contratos de concesión, adjudicados en licitación pública, bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 y el Decreto Nacional 3109 de 1997, deberán incluirse con precisión en los respectivos pliegos de condiciones.

**Artículo 4°.- Valoración del Impacto Fiscal.** Los procesos de contratación del SITP deberán agotar los procedimientos establecidos en el Distrito Capital para el trámite de obligaciones contingentes contractuales.

Para todos aquellos aspectos que en la implementación del SITP puedan generar impacto fiscal, deberá solicitarse concepto de viabilidad a la Secretaría Distrital de Hacienda para lo cual deberán cumplir los requisitos que establezca en los temas de su competencia exclusiva.

**Artículo 5°.- Objetivos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.** Para el logro de los fines del Plan Maestro de Movilidad, además de los establecidos expresamente en dicho Plan, se establecen los siguientes objetivos específicos del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, destinados a mejorar la calidad del servicio al usuario:

1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores de la ciudad, la accesibilidad a ellos y su conectividad.
2. Realizar la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, tanto en forma física como virtual, garantizando su sostenibilidad financiera.
3. Racionalizar la oferta de servicios de transporte público.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas de transporte público según función y área servida.
5. Modernizar la flota vehicular de transporte público.
6. Establecer un modelo de organización empresarial de prestación del servicio por parte de los operadores privados, que facilite el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros.
7. Integrar la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, que permita: La conectividad; la consolidación de la



información; la gestión de recaudo, de los centros de control y de la información y servicio al usuario del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

8. Promover el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema.

9. Contribuir a la sostenibilidad ambiental urbana.

**Artículo 6°.- Principios de la integración:** La integración del Sistema Integrado de Transporte Público será gradual, de acuerdo con el cronograma que establezcan la Secretaría Distrital de Movilidad y el Ente Gestor con base en lo establecido en el Capítulo V de este Decreto, y se orientará por los principios de progresividad, oportunidad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y ambiental, seguridad, calidad, economía, coordinación y complementariedad.

**Artículo 7°.- Competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.** De acuerdo con sus competencias legales y reglamentarias y en su calidad de cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, la Secretaría Distrital de Movilidad actuará como la autoridad del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá D.C. y sus funciones estarán dirigidas especialmente a la formulación de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades de tránsito y transporte, coordinación de las instancias de ejecución de dicha política pública sectorial, funciones que ejercerá con el acompañamiento permanente del Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo de Movilidad.

**Artículo 8°.- Competencia de TransMilenio S.A. como Ente Gestor del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.** De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 4 de 1999 y los Decretos Distritales 319 y 486 de 2006, la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TransMilenio S.A. como ente gestor del SITP realizará: La planeación, gestión y control contractual del Sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para poner en marcha la migración del actual transporte público colectivo al transporte público masivo.

**Artículo 9°.- Garantía de la continuidad del servicio.** La prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción distrital se mantendrá a través del sistema colectivo y masivo actual hasta que entre en operación gradualmente el SITP. En el proceso de integración del sistema de transporte público colectivo con el masivo, la Autoridad de Tránsito y Transporte adoptará las medidas legales pertinentes para que durante el periodo de transición y hasta que se inicie efectivamente la operación del SITP, se disminuya el impacto del cambio al nuevo sistema y se garantice a los usuarios la continuidad en la prestación del servicio, en condiciones óptimas de calidad, seguridad, eficiencia y economía.

**Artículo 10°.- Vigencia de los permisos de operación:** A partir de la entrada en operación gradual del SITP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos y serán reemplazados gradualmente, de acuerdo con la entrada en operación de los nuevos servicios, en las zonas implantadas del SITP. Para estos



efectos, la Secretaría Distrital de Movilidad expedirá los actos administrativos correspondientes.

**Parágrafo.- Prestación del servicio público de transporte urbano previo a la entrada en operación del SITP.** A partir de la adjudicación de los contratos de operación zonal del SITP y durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SITP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.

## CAPÍTULO II

### OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

**Artículo 11°.- Modelo Operacional.** El SITP operará de acuerdo con una arquitectura de rutas jerarquizadas, la cual comprende los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones y paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular.

El SITP se organizará bajo el modelo de operación por zonas. El número, características, ubicación geográfica y condiciones de operación de las zonas serán definidos en los estudios técnicos, financieros y jurídicos elaborados para tal fin, lo cual será reflejado en las exigencias y requisitos contenidos en los pliegos de condiciones de las Licitaciones Públicas para la operación del Sistema.

**Artículo 12°.- Tipología Vehicular.** La flota de vehículos destinada a la operación del SITP, operará bajo los criterios de estandarización de equipos, uniformidad de la flota, accesibilidad para la población discapacitada o con movilidad reducida, cumplimiento de las disposiciones técnicas y ambientales que se definan en las normas jurídicas, en los estudios técnicos y en los pliegos de condiciones.

Los estudios técnicos y los pliegos de condiciones definirán las características de la flota actual del sistema de transporte público colectivo con la cual iniciará la operación del SITP y las pautas para la racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

**Parágrafo 1°.-** A partir de la publicación del presente Decreto, la reposición de vehículos del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, únicamente podrá efectuarse por un vehículo nuevo, de acuerdo con la demanda a ser atendida, con el número de vehículos que se reemplazan, y con su capacidad, según reglamentación y/o acto administrativo que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

No obstante lo anterior, la reposición de flota durante la etapa previa al inicio de operación del SITP no genera derecho alguno frente a la participación futura en este



Sistema, ni frente al Distrito Capital, por lo cual es responsabilidad exclusiva del propietario que la efectúe.

**Parágrafo 2°.-** La reposición de vehículos de transporte público colectivo para el transporte masivo actual, continuará rigiéndose por lo establecido en los contratos de concesión vigentes del Sistema TransMilenio y en las disposiciones que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.

[Ver la Resolución de la Sec. de Movilidad 416 de 2009](#)

### CAPÍTULO III

#### ESQUEMA EMPRESARIAL Y DEMOCRATIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

**Artículo 13°.- Esquema Empresarial de Prestación del Servicio.** Las empresas operadoras del SITP serán las responsables de la prestación del servicio público de transporte, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en el reglamento de operación que expida el ente gestor, a cambio de la remuneración definida contractualmente y bajo las condiciones señaladas por el ente gestor del SITP.

Las zonas del SITP sólo podrán ser operadas por empresas con condiciones financieras y organizacionales suficientes para asumir la responsabilidad de toda la flota necesaria para la operación, según lo establecido en los pliegos de condiciones de las licitaciones y en los contratos de operación.

**Parágrafo.-** Las empresas operadoras deberán ser propietarias de la flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma en los términos que se definan en los pliegos de condiciones de la licitación.

**Artículo 14°.- Contratación de Conductores.** Corresponderá a las empresas operadoras del SITP contratar a los conductores de los vehículos que prestarán el servicio de transporte, garantizando el cumplimiento de la legislación laboral vigente y lo establecido en el pliego de condiciones de la licitación de operación correspondiente.

**Artículo 15°.- Principios para la Democratización.** Para hacer efectivo el mandato de democratización establecido en el Plan Maestro de Movilidad y demás normas concordantes, se establecen los siguientes principios para la implementación del SITP:

1. Propiciar, en los nuevos contratos de operación, la participación del mayor número posible de propietarios actuales de vehículos de transporte público colectivo matriculados en Bogotá. El pliego de condiciones definirá las condiciones y calidades que se exigirán a los propietarios que participen como proponentes en la licitación de operación. En todo caso, la calidad de propietario se acreditará a partir de la información pública contenida en el Registro Distrital Automotor.



La participación de propietarios en los procesos de selección de operadores no estará condicionada a la expedición de paz y salvos por parte de las empresas. Únicamente se exigirán los requisitos y condiciones establecidos en las licitaciones de operación.

2. Incentivar la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público colectivo, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

3. Propiciar la inclusión del mayor número posible de conductores y demás actores actuales del sector de transporte urbano colectivo en el nuevo sistema, sin afectar las finalidades básicas del proceso de licitación, principalmente en cuanto a la contratación de la mejor propuesta para la operación de los servicios, tendiente a generar la menor tarifa posible a los usuarios.

4. Permitir la participación de las empresas de transporte debidamente habilitadas que operan en la actualidad el transporte público masivo en la ciudad de Bogotá, siempre que satisfagan los requisitos exigidos en el pliego de condiciones para los operadores del SITP.

**Artículo 16°.- Política de Readaptación Laboral.** La Secretaría Distrital de Movilidad elaborará programas de capacitación, actualización, recalificación o reconversión laboral para aquellas personas que actualmente pertenecen al sector de transporte público colectivo en Bogotá y que como resultado de la implementación del SITP no estén interesados en formar parte de la nueva estructura operacional del Sistema.

Esta política comprende, entre otros:

- Programas de orientación y sensibilización.
- Programas que busquen organizar el recurso humano en términos de habilidades y destrezas.
- Programas de capacitación y calificación al beneficiario.
- Alianzas estratégicas con entidades del nivel distrital o nacional que permitan recopilar y ofrecer la información sobre la oferta y demanda laboral.

## CAPÍTULO IV

### SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN Y SERVICIO AL USUARIO-SIRCI-

**Artículo 17°.- Definición.** El Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario -SIRCI- es el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación de recaudo de los centros de control troncal y zonal, de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SITP, el cual estará a cargo del ente gestor del SITP, quien efectuará además los controles respectivos.

**Artículo 18°.- Operador del SIRCI.** El ente gestor del SITP seleccionará el concesionario del SIRCI del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO, mediante una licitación pública, de acuerdo con lo estipulado en el Estatuto General de Contratación y en los pliegos de condiciones de la licitación.



**Parágrafo Transitorio.** Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, hasta cuando entre en operación el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario, todo en el marco de la gradualidad del SITP establecida en el siguiente Capítulo.

## CAPÍTULO V

### GRADUALIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

**Artículo 19°.- Gradualidad en la implementación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.** De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Movilidad, el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO se desarrollará en etapas o fases, con el fin de prestar un adecuado servicio al usuario. Para ello se han definido las siguientes fases:

**19.1. Fase 1 SITP.** Preparación para la implementación del SITP.

Iniciarán los procesos de selección de los operadores zonales y del SIRCI.

**19.2. Fase 2 SITP.** Implantación gradual de la operación.

Una vez terminada la fase 1, se adjudicarán las licitaciones de operación zonales y del SIRCI y se iniciará gradualmente el nuevo esquema de prestación de servicio al usuario hasta culminar la integración total.

El inicio de operación de cada una de las zonas operacionales será definido en los pliegos de condiciones de las licitaciones de operación zonales y del SIRCI.

En esta fase, las zonas que inicien la operación se integrarán operacionalmente entre ellas y con el actual Sistema TransMilenio. En las demás zonas se mantendrán las condiciones de prestación del servicio del actual sistema de transporte público colectivo hasta tanto los operadores SITP inicien la prestación del servicio.

La integración podrá darse bajo cualquiera o varias de las siguientes modalidades:

- a. **Integración operativa:** Es la articulación de la programación y el control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios a ser operados por los vehículos vinculados al SITP, mediante el establecimiento de horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.
- b. **Integración física:** Es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos.
- c. **Integración virtual:** Es la utilización de medios tecnológicos para permitir a los usuarios el acceso en condiciones equivalentes a las de la integración física.
- d. **Integración del medio de pago:** Es la utilización de un único medio de pago, que permite a un usuario el pago del pasaje para su acceso y utilización de los servicios del Sistema.



- e. **Integración tarifaria:** Se entiende por integración tarifaria la definición y adopción de un esquema tarifario que permita a los usuarios del SITP la utilización de uno o más servicios de transporte, bajo un esquema de cobro diferenciado por tipo de servicio, con pagos adicionales por transbordo inferiores al primer cobro, válido en condiciones de viaje que estén dentro de un lapso de tiempo que se definirá en los estudios técnicos y el pliego de condiciones para las licitaciones de operación del SITP, y que considerará las características de longitud de viaje y velocidades de operación en la ciudad de Bogotá.

La integración tarifaria se dará tan pronto esté surtida la etapa de pruebas del SIRCI y se garantice la completa conectividad y seguridad en su integración con el actual sistema de recaudo del Sistema TransMilenio.

La integración tarifaria implica la existencia de un medio tecnológico de pago común a los servicios integrados.

En esta Fase se realizarán las obras de infraestructura previstas en el Plan de Desarrollo "Bogotá Positiva: Para Vivir Mejor", de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

### **19.3. Fase 3 SITP. Operación Integrada del SITP.**

Una vez terminada la fase 2 se dará la integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.

En esta fase se realizarán mejoras a la infraestructura del sistema vial para generar eficiencias operacionales y se continuará el proceso permanente de ajuste de oferta a la demanda y de renovación de vehículos, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

### **19.4. Fase 4 SITP. Integración con los modos férreos.**

Esta fase corresponde a la integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP, en particular el Metro y se concretará una vez inicie la operación de dicho modo férreo.

En esta fase el sistema de transporte público masivo terrestre automotor se integrará tarifaria y operacionalmente con el Metro, como componente del SITP y con otros modos y sistemas como el Tren de Cercanías y el Transporte de Pasajeros por Carretera, bajo las condiciones que las autoridades de transporte y los agentes privados prestadores del servicio acuerden. Todo lo anterior se desarrollará en un marco de sostenibilidad financiera, de tal forma que se conserve el equilibrio económico de los componentes integrados y se beneficie al usuario del servicio de transporte.

**Parágrafo.** Ordénese al Sector Movilidad adelantar todas las acciones administrativas necesarias para que a 15 de octubre de 2011 estén implementadas las Fases 1 y 2 del SITP, para lo cual contará con el acompañamiento y cooperación interinstitucional de las demás entidades y organismos distritales en los asuntos de su competencia.

## CAPÍTULO VI

### TARIFAS

**Artículo 20°.- Tarifa Técnica y Tarifa al Usuario.** Se define la Tarifa Técnica del SITP como aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

Se define la Tarifa al Usuario del SITP como el cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

**Artículo 21°.- Principios para la determinación de la Tarifa del SITP.** Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:

**21.1. Costeabilidad:** El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.

**21.2. Equilibrio:** La tarifa técnica del SITP reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema.

**21.3. Sostenibilidad:** El diseño tarifario garantizará la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo, obedeciendo los principios de costeabilidad y equilibrio antes enunciados. En todo caso, el modelo financiero del SITP deberá remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.

**21.4. Integración:** El diseño tarifario del SITP integrará los costos de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C., y estará abierto a su integración con sistemas de transporte de pasajeros intermunicipales.

**21.5. Tarifas para poblaciones específicas:** El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

**Artículo 22°.- Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario.** El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.



Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.

## CAPÍTULO VII

### MEDIDAS ADMINISTRATIVAS RELACIONADAS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

**Artículo 23°.- Restricciones a la circulación del transporte público de pasajeros por carretera por las zonas, corredores y/o troncales del Sistema Integrado de Transporte Público.** En desarrollo de los principios contenidos en el artículo 3° numeral 1 literal c) de la ley 105 de 1993, se priorizará la operación de las actuales y futuras troncales del Sistema TransMilenio, así como de las zonas, corredores y/o troncales del SITP.

A partir de la fecha en que se establezca el inicio de operación del SITP, los vehículos automotores utilizados en el transporte de pasajeros por carretera no podrán transitar por estos corredores o zonas, trátense de los carriles exclusivos o de los paralelos destinados al tráfico mixto, encontrándose prohibidos los recorridos totales y permitiéndose recorridos parciales sobre dichas vías únicamente hasta los puntos de integración y bajo las restricciones de ingreso a la ciudad que determine la Secretaría Distrital de Movilidad a través de acto administrativo.

Para este fin el ente gestor y la Secretaría Distrital de Movilidad incentivarán la realización de acuerdos con el Ministerio de Transporte y las autoridades de transporte de los municipios vecinos a Bogotá y/o con las empresas autorizadas a prestar este servicio, con el fin de facilitar la integración de estos pasajeros al SITP en el Distrito Capital.

Estas limitaciones podrán ser graduales, según determine la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con el inicio de operación de cada una de las Zonas del SITP.

**Artículo 24°.- Recursos del Factor de Calidad del Servicio.** A partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP, los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio creados a través del Decreto [115](#) de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.

**Artículo 25°.- Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público.** Los recursos del Fondo Cuenta para la Reorganización del Transporte Público, creado en



el artículo [7](#) del Acuerdo Distrital 4 de 1999 del Concejo de Bogotá, deberán destinarse prioritariamente a las siguientes actividades:

Los programas de capacitación, divulgación, información, promoción y promulgación del SITP; líneas de apoyo financiero para los propietarios del transporte público colectivo que se asocien a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, bajo cualquiera de las modalidades definidas en los pliegos de condiciones de la licitación de operación del SITP; y líneas de apoyo financiero a Empresas Operadoras adjudicatarias en los procesos de selección del SITP con participación accionaria representativa de propietarios del transporte público colectivo actual.

En caso de que los propietarios opten por la línea de apoyo financiero para asociarse a empresas operadoras proponentes que resulten adjudicatarias, dichas empresas no podrán acceder a las líneas destinadas a Empresas Operadoras adjudicatarias.

## CAPÍTULO VIII

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Artículo 26°.- Contratos Vigentes de Transmilenio S.A.** El modelo tarifario y en general el diseño del SITP, deberán respetar los esquemas de remuneración y el equilibrio económico de los contratos suscritos para el desarrollo del Sistema TransMilenio hasta su culminación. Cualquier ajuste que sea necesario realizar a estos contratos para garantizar la implementación del SITP, respetará el principio anteriormente enunciado.

El recaudo actual del Sistema TransMilenio se continuará prestando en las condiciones previstas en los contratos. Transmilenio S.A. adelantará las gestiones necesarias para garantizar la integración con el SIRCI.

**Artículo 27°.- Transporte Público Colectivo.** Continuarán rigiendo las disposiciones sobre transporte público colectivo contenidas en las normas nacionales y distritales sobre esta materia y el Sistema de Transporte Masivo TransMilenio continuará con el criterio de prioridad establecido en el artículo [1](#) del Decreto Distrital 115 de 2003, hasta tanto entre en operación gradualmente en cada zona el SITP y se revoquen los permisos de operación del transporte público colectivo vigentes.

Los actuales operadores del transporte público colectivo están obligados a garantizar la continuidad en la prestación del servicio en las condiciones establecidas en la normatividad y en los permisos de operación vigentes, hasta tanto se cumpla cualquiera de las siguientes condiciones: sean reemplazadas sus rutas por el SITP o sus vehículos cumplan con el término máximo de vida útil legalmente definido. La reposición de vehículos sólo será posible en los términos previstos en el presente Decreto y en las normas que se dicten por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad en desarrollo del mismo.

**Artículo 28°.- Reorganización del Sector Movilidad.** La Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A., adelantarán los estudios necesarios para adecuar la organización y estructura del sector movilidad a las necesidades del SITP.



## CAPÍTULO IX

### DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 29°.- Proceso de divulgación.** La Secretaría Distrital de Movilidad efectuará los procesos de divulgación y difusión con los actores actuales del transporte, para incentivar su participación en el SITP así como campañas institucionales de información a la ciudadanía acerca del nuevo sistema.

**Parágrafo.-** Para este fin, a partir de la expedición de este Decreto, los interesados podrán consultar la información técnica relevante para la creación e implementación del SITP, en el centro de documentación de Transmilenio S.A.

**Artículo 30°.- Mecanismos de participación ciudadana.** Las entidades y organismos distritales, bajo la orientación de la Secretaría Distrital de Movilidad, garantizarán la participación ciudadana a través de las diversas instancias y mecanismos legales, partiendo de una adecuada y completa divulgación del presente Decreto. Igualmente, adelantarán las acciones correspondientes que permitan facilitar la participación del sector transportador en los procesos de implementación.

**Artículo 31°.- Vigencia.** El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación y deroga el parágrafo primero del artículo [primero](#) del Decreto 436 de 1996 y el Decreto [1094](#) de 1998, así como todas las disposiciones que le sean contrarias.

### PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los 23 días de julio de 2009

**SAMUEL MORENO ROJAS**

Alcalde Mayor

**FERNANDO ÁLVAREZ MORALES**  
Secretario Distrital de Movilidad

**JUAN RICARDO ORTEGA LÓPEZ**  
Secretario Distrital de Hacienda