

**Herramientas Jurídicas para la Integración del Transporte en el Área Metropolitana del
Valle de Aburrá**

Facultad de Derecho

Universidad Autónoma Latinoamericana – UNAULA



**Herramientas Jurídicas para la Integración del Transporte en el Área Metropolitana del
Valle de Aburrá**

Mauricio Andrés Herrera Arboleda

Programa: Derecho

Facultad de Derecho

Asesor: David Villa Uribe

Universidad Autónoma Latinoamericana – UNAULA

Medellín, 2023

Dedicatoria

J.C.G.S, Gracias, la paciencia y el apoyo constante para que cada sueño se materialice, bajo la lucha de las diferentes adversidades, pero cerramos un ciclo con una gran sacrificio y satisfacción.

Agradecimientos

Gratitud para ustedes, dos grandes referentes de mi formación profesional, de los que hacen que, en la mente, constantemente aparezca el mensaje, “Quiero ser así, cuando sea grande”.

Dr. Fredy Camilo García Moreno

Dr. David Villa Uribe

Tabla de contenido

Agradecimientos	4
Abstract:	3
Introducción	1
Capítulo 1	4
Normas Jurídicas que Regulan el Transporte Público Colectivo (TPC) en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA).....	4
Ley 105 de 1993.....	5
Ley 336 de 1996.....	10
Ley 1625 de 2013.....	10
Ley 1955 de 2019.....	12
Decreto 1079 de 2015	12
Decreto 170 de 2001	13
Acuerdo Metropolitano No. 6 de 2014	14
Acuerdo Metropolitano No. 5 de 2017	14
Capítulo 2.....	18
Facultades del Ministerio de Transporte, Secretaría de Tránsito y Área Metropolitana	18
Ministerio de Transporte.....	18
Áreas Metropolitanas	19
Secretarías de Movilidad.....	22
Capítulo 3.....	24

Coordinación, articulación o integración de las normas jurídicas que regulan el TPC en el AMVA	24
Conclusiones	31
Referencias.....	34
Tabla 1. Funciones de las Áreas Metropolitanas	21
Tabla 2. Participación de vehículos y motos por zonas	29
Tabla 3. Sistema de rutas	29

Resumen:

En el presente trabajo se realizó un rastreo y estudio de la principal normativa en materia de Transporte Público Colectivo (TPC) que existe, tanto en el Área Metropolitana como a nivel Nacional, con la intención de analizar la integración de las normas jurídicas que regulan el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá con el objetivo de procurar el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Palabras claves: Transporte Público Colectivo (TPC), Área Metropolitana, Integración, Coordinación, Herramientas Jurídicas.

Abstract:

This study tracks and analyzes the principal existing normative with regard to Collective Public Transport (TPC) in Área Metropolitana and the rest of the country. It is this study's intention to identify TPC's principal actors and agents, and their levels of coordination and integration coherent with bettering people's lives.

Keywords: Collective Public Transport, Metropolitan area, Integration, Legal Tools.

Introducción

Se identifico parte del sistema normativo en materia de Transporte Público, por lo manifestado en el artículo 4 de la Constitución Política de Colombia, esto es, la supremacía constitucional y el deber de acatar la Constitución y las leyes (1991), se empieza con su estudio en tres artículos -24, 189 y 365-. El primero, regula el derecho a la libre circulación en el territorio colombiano (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 24); el segundo, en su numeral 11 fija la potestad para la reglamentación y expedición de decretos, entre otras herramientas normativas (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 189); el tercero y último, establece la inherencia de todos los servicios públicos como propósito final del Estado (Constitución Política de Colombia, 1991, art. 365).

Ahora bien, se considera que hay tres principales reglamentaciones en materia de transporte de orden nacional como la expedición de la Ley 105 de 1993, donde se puede evidenciar las competencias y distribución de recursos de aplicación de diferentes entidades de orden territorial. La Ley 336 de 1996, que adopta el estatuto en dicha materia y, por último, el Decreto 1079 del 2015, el cual reglamenta el sector como único instrumento. En este orden, todas las entidades encargadas de la gestión, planeación, desarrollo y control de la movilidad y el transporte público deberán trabajar alineados y, desde estas herramientas legales, coordinar con los diferentes actores y Planes de Ordenamiento Territorial, que se construya para el futuro y no queden fuera de la esfera los principales ejecutores de la movilidad y del transporte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Después de la carta magna, en su numeral 11, artículo 189 y las facultades que ella ejerce, al igual que la ley 105 de 1993, la 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015, se encuentra el Decreto

170, el cual “reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros” (2001), siendo este una de las herramientas jurídicas más importantes al Colectivo (TPC).

Posteriormente, en el CONPES 3260, donde se fija la política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, y se fijan metas para el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá; como la “Guerra del centavo”, la integración física, tarifaria y operacional, y la propuesta de reorganizar y coordinar las rutas del TPC.(Departamento Nacional de Planeación, 2003). Por su parte, en el CONPES 3307, el cual evidencia la problemática de movilidad del Valle de Aburrá, estableciendo metas de estructuración como son; el impacto técnico-económica, físico espacial, socio- ambiental, (Departamento Nacional de Planeación, 2004). A partir de lo anterior, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), construyó su *Plan Maestro de Movilidad*.

El transporte público y la movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá cuentan con un *Plan Maestro de Movilidad* de hace más de diez años y, para el 2020, se proyectó la actualización e implementación de un nuevo plan, el cual tiene grandes retos para la región en diferentes escenarios, de acuerdo con el PEMOT (Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial) y al PIGEA (Plan Integral de Gestión del Calidad del Aire del Valle de Aburrá).

La política de los sistemas integrados de transportes, entran a ser parte de análisis para la identificación de las herramientas de integración del Transporte Público Colectivo (TPC) y en este sentido, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), además del *Plan Maestro de Movilidad*, cuenta con el Acuerdo Metropolitano 06 del 2014 y el Acuerdo 05 del 2017.

Teniendo en cuenta lo anterior, surgen unos retos importantes para lograr la adecuada coordinación y articulación de las diferentes entidades, identificando las acciones que regulan el transporte y la movilidad en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el alcance posiblemente limitado entre cada una de ellas, que impiden el desarrollo integral de la región, en la que se unen 10 municipios: Medellín, Caldas, La Estrella, Sabaneta, Envigado, Itagüí, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa (Ordenanza n. ° 34, 1980).

De esta forma, el planteamiento del problema está enfocado en establecer las herramientas normativas con las que cuenta el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la ciudad de Medellín, para la adecuada integración del TPC, sus principales falencias y proyección a futuro. Por tanto, la pregunta de investigación es: ¿cómo se articulan las normas jurídicas que regulan el Transporte Público Colectivo (TPC) en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA)?

Lo anterior, se desarrolló por medio del objetivo general, el cual es: analizar la integración de las normas jurídicas que regulan el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Para cumplir dicho objetivo, se dividió el texto en tres capítulos, donde cada uno de ellos abordan los objetivos específicos; en consecuencia, el capítulo 1 se encarga de describir las normas jurídicas que regulan el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, por su parte, el capítulo 2 determina las instituciones y las facultades que tiene para la aplicación de las normas jurídicas del TPC, mientras que el capítulo 3, establece la coordinación, articulación o integración del TPC bajo de las normas jurídicas que lo regulan en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Capítulo 1

Normas Jurídicas que Regulan el Transporte Público Colectivo (TPC) en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA)

En este capítulo se enuncia brevemente todas aquellas normativas que regulan el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA).

De manera metodológica, se inicia respetando la jerarquización del sistema jurídico establecido en la Constitución Política de Colombia, esto es, evidenciando en primer lugar los artículos constitucionales que tienen relación con el tema: artículo 24, el cual habla sobre la libre circulación en el territorio; el artículo 189, numeral 11, que da potestad al presidente para reglamentar normas; y, por último, el artículo 365 define que los servicios públicos deben ser garantizados por el Estado sin excepción alguna en todo el territorio (Constitución Política de Colombia, 1991).

A su vez, se continuará con las leyes y decretos que desarrollan el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA). La primera ley publicada a partir de la Constitución de 1991 sobre el TPC fue la Ley 105 de 1993, en la que encontraremos las disposiciones sobre el sector transporte y las diferentes competencias otorgadas por el Congreso de la República de Colombia al igual que la segunda, Ley 336 de 1996, que fija el estatuto para el transporte, y la tercera, la Ley 1625 de 2013, presenta sus objetivos para una administración de las Áreas Metropolitanas y la función articuladora en el territorio.

De igual forma, el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) es regulado por, Decreto 170 de 2001; el cual permite conocer los requisitos para la habilitación de las empresas, desde una iniciativa privada y donde prime la eficiencia, la economía y la seguridad, en este sentido, la aplicación del principio de la libre competencia marca un criterio importante. (Decreto

170, 2001, art. 1). El Decreto 1079 del 2015 que posteriormente es establecido como único reglamento para el transporte y sus principales actores en el país.

Posteriormente, se revisó el Acuerdo Metropolitano 06 de 2014, el cual fija especialmente las condiciones de renovación del parque automotor del valle de Aburrá. En el mismo sentido se indagó en el Acuerdo Metropolitano 05 de 2017 que modifica en materia de política pública el sistema masivo y el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Por estar el capítulo enfocado a describir las normas jurídicas que regulan el TPC en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, las leyes, decretos y acuerdos mencionados serán trabajados de forma independiente, a través de subtítulos, empezando por las leyes, dado que son las que desarrollan en primera medida las disposiciones constitucionales, luego con los decretos, que reglamentan las leyes, para finalizar con los acuerdos metropolitanos que deben dar cumplimiento a estas normas de carácter nacional.

Ley 105 de 1993

Por el cual se establecen todas las disposiciones básicas en la materia, se logra reglamentar y asignar competencias para la adecuada planificación del transporte, su articulación bajo un sistema de orden nacional, ahora bien, en el artículo 5 de la Ley 336 (1996) se expone que el transporte como servicio público es esencial para la libre locomoción y circulación de las personas en sus territorios y el Estado como garante de la adecuada regulación e implementación de los diferentes sistemas, de la coherencia en sus procesos y de la aplicación eficiente en todos los territorios. Las ciudades y sus Áreas Metropolitanas siguen en constante crecimiento, no solo desde lo poblacional, sino también desde la infraestructura vial, la cual debe ser pensada en el tiempo y para el tiempo. Por esto, es necesaria una articulación que evite los reprocesos y que se materialice

todo en bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de las personas en cumplimiento de la Carta Política Colombiana, la cual en su preámbulo: "...asegura a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo" (Constitución Política de Colombia, 1991).

En este orden, el artículo 1, enmarca la prevalencia del interés general (Constitución Política de Colombia, 1991). Seguidamente el artículo 2, establece que los servicios esenciales son fines del Estado (Constitución Política de Colombia, 1991) y se complementa con el artículo 5 en el reconocimiento de los derechos inalienables (Constitución Política de Colombia, 1991).

Lo que se espera de la autoridad sería el cumplimiento de lo manifestado en la Constitución y las leyes, como de las demás normas jurídicas en Colombia, una integración pensada en el presente y futuro de los departamentos, municipios, distritos y sus Áreas Metropolitanas.

En el año de 1993 se expide por el Congreso de Colombia la Ley 105, en la que se deja enmarcada la competencia de las distintas autoridades y las directrices en materia de integración del Sistema de Transporte, el cual se encuentra, principalmente, en cabeza del Ministerio de Transporte e incluye el desarrollo de las políticas (1993).

Es importante resaltar que en la Ley 105 de 1993 favorablemente abarca a los organismos adscritos, también se vinculan las Secretarías de Tránsito y Transporte, en sus diferentes modos, al igual que las dependencias de orden central y descentralizada, que se funden en relación con la actividad transportadora. Las diferentes intervenciones de las entidades anteriormente mencionadas deben garantizar la libre circulación, integración y seguridad en el Sistema de Transporte. En esta también se establece la existencia de catorce principios, que distingue entre:

cinco de carácter fundamental y nueve de carácter no fundamental o solo de transporte (Ley 105, 1993, art. 2).

Debemos tener en cuenta que la Ley 105 de 1993 en su título I, capítulo I, artículo 1, define claramente como está conformado el sector y su Sistema Nacional de Transporte. De igual manera en el artículo 2 fija los principios fundamentales, los cuales serían: la soberanía del pueblo, la intervención del estado, la libre circulación y la integración nacional e internacional y la seguridad (Ley 105, 1993). Así mismo, para esta monografía, nos deja gran aporte el artículo 3, con los principios del Transporte Público: el acceso al carácter de servicio público, la colaboración entre entidades, la participación ciudadana, las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros, la libertad de empresa, los permisos y contratos de concesión, el transporte intermodal y los subsidios (Ley 105, 1993).

Como herramienta jurídica para el TPC solo encontramos en la presente el artículo 57 y 83 de la Ley 105 (1993) la instrucción de adoptar dicha herramienta de manera autónoma, pero bajo la coordinación del Ministerio de Transporte, la manera de dirigir, utilizar y aprovechar la infraestructura del transporte dentro del área metropolitana, dejando claramente expuesto que no cuenta con las competencias debidas en materia de tránsito.

Dado que el desarrollo de las políticas requiere la unión de esfuerzo por los diversos organismos en el llamado Sistema de Transporte, el legislador es coherente al plantear como principio fundamental la necesidad de integración de estos organismos en el funcionamiento u operación del Sistema de Transporte (Ley 105, 1993, art. 1). Seguidamente, las mejores condiciones, la adecuada comunicación al usuario para su conectividad, una infraestructura acorde al nivel de servicio y las garantías del estado en la materia son parte de las responsabilidades bajo la colaboración entre

entidades y los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte que velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación” (Ley 105, 1993, art. 3).

En este sentido, el principio establece como el Estado ayuda a la integración de los organismos del Sistema de Transporte para conseguir la oportuna accesibilidad y garantizar la seguridad de todos los actores, no solo que utilizan los diferentes modos de transporte para su vida diaria, sino de los operadores, sus organizaciones y propietarios.

El acceso al transporte aparece en el artículo 3, numeral 1, el cual envuelve las garantías de los usuarios, para una movilidad en condiciones dignas, tanto de seguridad, como de diversificación y alternativas para movilizarse por todo el territorio, donde cada ciudadano es libre de elegir la alternativa que considere beneficiosa para su conectividad, necesidad e intereses particular (Ley 105, 1993).

Pese a que debe existir regulación e integración, no se puede perder de vista que existe la competencia y, en efecto, el legislador plantea que esta debe ser “sana competencia”. Pero no solo esto, el ciudadano debe tener las mayores facilidades de integración, beneficios tarifarios y que se promueva el uso eficiente del TPC, lo cual se debe reflejar en la disminución de sus tiempos de desplazamiento, impactando en el mejoramiento de la calidad de vida, permitiendo que su canasta de costos básica no tenga mayores incrementos por el uso del transporte en sus diferentes desplazamientos por la ciudad (Ley 105, 1993, art. 3, n.º 8).

En esta ley, (Ley 105, 1993), además, se define la regulación en el sector, dejando establecidas las competencias en cuanto al tránsito y el transporte. También se determina cómo se coordinará con las diferentes entidades y se crea el Consejo Consultivo de Transporte, el cual debe tener

permanencia y rigurosidad en su reglamentación y oportunidad de gestión, siendo de gran relevancia. Este cuerpo asesor del Ministerio de Transporte, debe ser consecuente a la problemática y cambios constantes en las diferentes entidades de orden nacional y local, para mantener la política clara, sin perder el enfoque y en constante actualización de una movilidad viva, en crecimiento, la cual se va volviendo compleja por las dinámicas económicas y sociales que están en constante transformación.

Podemos extraer de la Ley 105 (1993) en su art. 3, N° 6, art. 8 y art. 25 los siguientes reglamentos que se consideran de importancia para el buen desarrollo y aplicación de las políticas públicas:

1. Reglamentación técnica-operativa de prestación del servicio.
2. Reglamentación para la transformación o cambio de los vehículos de servicio público de transporte terrestre.
3. Escuelas de formación de policías de tránsito y a su vez se definirá el perfil (experiencia, competencias, entre otros) para optar por el título de policía de tránsito.
4. Reglamentará y actualizará permanentemente, los diseños de la malla vial; (Puentes y carreteras).

Desde la entrada en vigencia de la ley y, en la actualidad, dichas disposiciones legales, deberían aportar a un trabajo articulado entre las distintas organizaciones que se encargan como autoridad de tránsito y transporte, al igual que la consolidación participativa y vinculante de los gremios de mayor representación en el país, para una comunicación clara, expresa y que realmente promueva un desarrollo eficiente de todas las políticas públicas, al igual que la estructuración de un régimen sancionatorio coherente y que posibilite el crecimiento de las empresas, los transportadores, lo cual se reflejara en un servicio de calidad para toda la población.

Ley 336 de 1996

Por el cual se adopta el estatuto Nacional de Transporte, con un objetivo fundamental, la integración de los principios y cada discreción para la regulación y adecuación del sector, en consecuencia, dado que la Ley 105 de 1993 establece las normas básicas de transporte y de igual manera distribuye competencias, el legislador profundizó en este tema a través de la Ley 336 de 1996 para unificar lo que se desarrolló. (Ley 336, 1996, art.1)

En cuanto a los principios, acoge la mayor parte de la Ley 105 de 1993, pero resalta la protección que el Estado dará de manera especial bajo las disposiciones que regulan la materia (Ley 105, 1993). Asimismo, cuenta con noventa artículos de los cuales, aproximadamente, cincuenta han sufrido modificaciones o derogaciones, un promedio de quince están derogados y los treinta y cinco restantes cuentan con hasta dos modificaciones. Esta ley nos presenta una unificación en cuanto a los principios y criterios en los diferentes modos de transporte (Ley 336, 1996).

Ahora, cuando uno lee dicha ley permite conocer los requisitos para la creación de las empresas, su forma de operar de acuerdo con la zona o región donde se establezca el domicilio principal y su rango de acción, de igual manera establece los parámetros para la prestación del servicio la tipología vehicular y los servicios conexos.

Ley 1625 de 2013

Esta Ley establece el régimen para las Áreas Metropolitanas, derogando la Ley orgánica 128 de 1994, en consecuencia, leyes anteriores crean un marco de operación entre distintos organismos, uno de ellos son las Áreas Metropolitanas, que en consecuencia surgen por el elemento integrador que persiguen las leyes mencionadas. Por lo tanto, como ley orgánica permite dotar a las Áreas

Metropolitanas, como lo establece el artículo 1; de un régimen político, administrativo y fiscal (Ley 1625, 2013) en esta, en su artículo 2, encontramos que se deja establecido un municipio Núcleo; dentro de un Área Metropolitana al unirse dos o más municipios, se fija el objetivo con claridad, que es la administración de manera coordinada (Ley 1625, 2013).

De igual forma, se fija la hoja de ruta a través de la construcción de un “Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial” (Ley 1625, 2013, art. 2), donde cada municipio participa activamente y se acoge a lo definido, con todas las vicisitudes que se puedan dar en los territorios en el largo plazo, con “políticas, estrategias, programas y proyectos” (Ley 1625, 2013, art. 13). En estos proyectos se incluyen todos los aspectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura vial y los servicios que se prestan públicamente a las comunidades, la definición tarifaria, la integración y articulación del sistema masivo de transporte, entre otros ejes que se relacionan con la movilidad y el TPC.

Sus estructuras estratégicas y proyectadas a largo plazo, deben reflejar la visión del crecimiento al interior de las mismas, los desarrollos tecnológicos y los referentes mundiales en materia de movilidad, tránsito y transporte, deben ser tenidos en cuenta y permitir que los periodos de las diferentes administraciones posibiliten la libre locomoción, la libertad de empresa, el crecimiento económico, la eficiencia normativa, la sostenibilidad e innovación y el desarrollo del país (Ley 1625, 2013, art. 7).

En la estructura interna de las Áreas Metropolitanas, encontramos subdirecciones, para la gestión y aplicación de las normas en materia de transporte, en este caso, hablamos de la subdirección de Transporte.

Ley 1955 de 2019

Por medio del cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, el cual se enmarca en criterios de equidad para todo el territorio colombiano y en materia de movilidad, tránsito y transporte e infraestructura, presenta las diferentes estrategias para el apoyo a los sistemas de transporte, de conformidad con un marco fiscal a mediano plazo y en donde la cofinanciación de los sistemas y subsistemas de transporte entra a ser parte de un esquema de colaboración organizado, donde la misma estructura posibilita la colaboración entre entidades y la coordinación como principio fundamental y transversal en la función pública entre entidades, de igual forma presenta parámetros de economía, autonomía e integración y nuevas tecnológicas para la adecuada prestación del servicio y conectividad de los colombianos.

Decreto 1079 de 2015

Por medio del cual se expide el reglamento para el sector transporte, es así, como la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996 consagran disposiciones que fueron reglamentadas, las cuales efectivamente han sido trabajadas o desarrolladas desde diversos decretos, por ello, el ejecutivo decidió compilar en el Decreto 1079 de 2015 las disposiciones reglamentarias principales y presenta la clasificación de acuerdo con el radio de acción, es así como, en la sección 1 del presente Decreto, se establece que las Áreas Metropolitanas son las que conectan diferentes municipios y son aquellas que cuentan con aprobación de ley para ser constituidas como Áreas Metropolitanas (Decreto 1079, 2015, art. 2.2.1.1.1.1).

Esta herramienta legal, también establece que estas Áreas son las únicas en materia de transporte, que deben adoptar un trabajo articulado y de concertación entre los alcaldes, al igual que sus

prohibiciones para la autorización por fuera de su jurisdicción (Decreto 1079, 2015, artículo 2.2.1.1.2.1.) Es aquí donde se presenta el valor de un trabajo estructurado desde una visión global y general, para la adecuada planificación de las ciudades.

Así mismo, fija los parámetros para la habilitación de empresas, para la valoración de la demanda de usuarios en los territorios y para aplicar las medidas de ley en sus estudios, los cuales deben ser formulados y contar con una metodología eficiente que logre cubrir los principios básicos esenciales, una necesidad y una oferta de servicio coherente y estructural (Decreto 1079, 2015, artículo 2.2.1.6.4.5.)

Las Áreas Metropolitanas no cuentan bajo el Decreto 1079 de 2015 con autoridad en materia de tránsito, lo que se puede considerar como desarticulado a la hora de una planificación, control y desarrollo de la movilidad en las ciudades.

Decreto 170 de 2001

Por medio del cual se reglamenta el Transporte Público Colectivo (TPC), de acuerdo con las facultades que le otorgan la Constitución y la ley, en especial, la ley 105 de 1993 y la 336 de 1996, en este orden, fija la importancia de integrar los principios, para una adecuada prestación del servicio, de acuerdo con la demanda en los diferentes lugares de la ciudad y sus zonas de influencia, al igual que las frecuencias de la prestación del servicio y sus tipologías. (Decreto 170, 2001, arts.6 -7)

En su artículo 8, presenta la clasificación del servicio, el cual puede estar en uno básico o de lujo y de acuerdo con este se fija el radio de acción para su respectiva operación.

La competencia se establece de acuerdo con la jurisdicción, en cuanto autoridad de transporte, al igual que los respectivos controles y vigilancia con los que debe contar, en este sentido, fija los parámetros para poder habilitar el servicio y el funcionamiento de las empresas transportadoras, desde sus trámites, vigencia y obligaciones para el correcto funcionamiento.

En consecuencia, este decreto permite que las organizaciones cuenten con los lineamientos, para la apertura de nuevas rutas, las cuales se fijan por licitación, a través de estudios que permitan medir la demanda insatisfecha, al igual que las modificaciones a sus recorridos, abandonos, entre otras situaciones de manejo o estrategia operacional que se presentan en el curso del servicio.

Acuerdo Metropolitano No. 6 de 2014

El presente acuerdo modifica el Acuerdo Metropolitano 12 de 2011, en consecuencia con la normas que venimos estudiando, el Acuerdo Metropolitano No. 6 (2014), el cual fija incluir dentro de la Política de Movilidad Regional, para una adecuada integración del Sistema de Transporte, la renovación o actualización en cuanto a la modernización del parque automotor al Servicio de Transporte Público Colectivo que pretenda integrar al sistema masivo del Valle de Aburrá; encontrando la posibilidad de construir acuerdos entre las empresas y el sistema masivo de la ciudad, especialmente al Metro de Medellín, con la figura “Convenio de Colaboración empresarial” (Acuerdo Metropolitano 6, 2014, art. 2).

Acuerdo Metropolitano No. 5 de 2017

El acuerdo modifica el 6 de 2014, y seguidamente, el anexo del Acuerdo Metropolitano No. 5 de 2017 modifica la política de movilidad en la región, especialmente en el sistema integrado masivo

(2017, art.1). En este orden, el acuerdo adiciona sus nuevos artículos al Acuerdo Metropolitano n. ° 6 (2014), esto es, los parámetros para las diferentes autorizaciones de servicio, integración y/o reorganización en el territorio.

En su alcance fija los tiempos para la operación conjunta entre las cuencas de transporte público colectivo que se integran al sistema masivo, en este caso, al Metro de Medellín y los convenios comerciales o de colaboración que deberán presentar las empresas en rutas “troncales, pretroncales, integradas y directas” (Acuerdo Metropolitano 5, 2017). No cobija el transporte público de pasajeros por carretera.

Por otra parte, el Acuerdo Metropolitano n. ° 5 de 2017, art. 5, fija la creación de un fondo para la financiación del transporte integrado y masivo, el cual tendrá recurso de acuerdo con las políticas en cada uno de los municipios, su reglamentación, manejo y destinación. Finalmente, la integración tarifaria, el sistema de recaudo y su operador se deja definido, determinando así los procesos para la operación en rutas integradas, el modelo de recaudo electrónico y la disponibilidad que se debe dar para los “subsistemas de transporte masivo, complementarios, no motorizados” (Acuerdo Metropolitano n. ° 5, 2017).

Retomando un poco de historia y contexto tenemos que las Empresas Públicas Municipales de Medellín nació en 1920 después de muchos procesos de los empresarios antioqueños en conjunto con los políticos de la época, siendo así la primera empresa de transporte del Valle de Aburrá. Con la creación de esta empresa se acoge un conglomerado de entidades industriales y comerciales, y, el 18 de febrero de 1920, se inicia la construcción del tranvía con la Empresa del Tranvía Eléctrico de Medellín mediante el Acuerdo n. ° 034 (1920).

Aunque el tranvía dinamizó y generó cambios positivos a nivel económico y sociales en la población antioqueña, logrando incluso integrar lugares apartados de la región, solo operó cinco años. El poco tiempo de operación se debió a los innumerables problemas que provocó la competencia de los vehículos informal, a los que llamaban “la mancha urbana”.

Como consecuencia de lo anterior, para la época de 1940, la Alcaldía Municipal inicia la autorización de nuevos servicios de buses con vehículos Trolley, cuyas terminales eran la Plaza de Cisneros y la Plaza de Botero (Márquez, 2012). De modo que, el transporte se potencializa a través de pequeños transportadores, tanto así que ha perdurado la prestación del servicio de transporte público en el distrito de Medellín y el Área Metropolitana.

Posteriormente, en 1979, se inicia la creación de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (Metro de Medellín). En 1980, bajo la Ordenanza n. ° 34 (1980), emitida por la Asamblea Departamental de Antioquia, se crea el AMVA como una herramienta para el desarrollo del transporte y como autoridad de transporte.

El Metro de Medellín inicia su operación en el año de 1995. Su primer recorrido inicia desde la zona norte del Valle de Aburrá en Niquía hasta el Poblado, esta ruta fue nombrada “Línea A”. Posteriormente, año tras año, el Metro de Medellín se extiende significativamente por toda la ciudad; logrando que en la actualidad la ciudad cuente con setenta y seis estaciones —de las que veintisiete están conformadas por trenes—, once estaciones de metro cable, nueve estaciones de tranvía, veintiocho buses de transporte rápido y la Línea O de buses eléctrico en el corredor de la Avenida 80 (Metro de Medellín, s.f.).

En este sentido, y bajo la dinámica actual, el Metro de Medellín se convirtió en un eje estructurador del transporte, con sus diferentes líneas y unidades de negocio, ya que presta un servicio integrado,

no solo con el sistema férreo, sino también con el TPC, cables, entre otros. Esta integración genera un beneficio tarifario para todos los ciudadanos y un mejoramiento significativo en la vida de los medellinenses.

Capítulo 2

Facultades del Ministerio de Transporte, Secretaría de Tránsito y Área Metropolitana

Las instituciones que integran el Sistema de Transporte son: el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Superintendencia de Transporte — como autoridad de supervisión y control—, la Policía Nacional y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte. Por otro lado, encontramos las Áreas Metropolitanas, las cuales cuentan con la Subdirección de Movilidad y las Secretarías de Tránsito.

Ahora veremos parte de estas organizaciones y sus principales funciones y competencias en materia de transporte.

Ministerio de Transporte

El Ministerio surge en el siglo XX bajo el gobierno del general Rafael Reyes en el año de 1905. Con la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte se consolida la empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, entre otras gestiones de gran importancia durante los primeros cincuenta años. Para el año 2000, se reorganiza la institución para definir temas de regulación, formulación de políticas en transporte e infraestructura, y se inicia la articulación de las diferentes entidades de orden nacional, departamental y municipal (Sanín, 2007). Sus principales funciones y competencias eran las de atender cada uno de los bienes de la nación y entre tantas misiones, estaban las de la construcción de ferrocarriles, caminos y puentes,

igualmente los edificios nacionales y tierras baldías. (Desarrollo del Transporte en Colombia 1492-2007, Sanín, 2007)

Áreas Metropolitanas

Las Áreas Metropolitanas surgen bajo el Decreto 3104 de 1979. En el gobierno de Julio Cesar Turbay se fijan las normas con claridad para el funcionamiento y organización de dos o más municipios en los diferentes territorios, permitiendo que, desde un trabajo conjunto, sea posible un desarrollo integral y la mejor prestación de los servicios públicos, y, además, que el relacionamiento de las diferentes alcaldías que lo conformen fijen su organización administrativa y funcionamiento. (Decreto 3104, 1979) Es así como, establece la conformación de las juntas metropolitanas, sus funciones y sanciones, que permitirán dar cumplimiento a la norma. Autoriza como municipio núcleo las ciudades como Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Pereira, asignando a las Asambleas Departamentales disponer del funcionamiento de estas organizaciones y creando las respectivas ordenanzas (Decreto n. ° 3104, 1979, art. 5)

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue creada bajo la Ordenanza N° 34 de 1980 por la Asamblea Departamental de Antioquia. Así, con la unión de los municipios de Medellín como núcleo principal, Caldas, La Estrella, Sabaneta, Envigado, Itagüí, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, destinan los primeros recursos y las respectivas funciones administrativas y su estructura organizacional.

Posteriormente, la Ley 128 de 1994, derogada por la Ley 1625 de 2013, dota a las Áreas Metropolitanas de un “régimen político, administrativo y fiscal” (Ley 1625, 2013, art. 1) con esto

se incorporan consideraciones importantes para el sector transporte, se fija un “Plan Integral de Desarrollo Metropolitano” (Ley 1625, 2013, art.7-b) y se establecen como ejes dieciséis políticas, cinco de ellas destinadas al transporte público.

Dentro de estas política se encuentra la construcción de un “Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial”, (Ley 1625, 2013, art.7-c) el que establecerá las medidas en las que cada uno de los municipios ajustan sus programas y desarrollan estrategias para un desarrollo sostenible, como son las políticas de movilidad regional de acuerdo a los hechos y la jurisdicción metropolitana, el ejercicio de la “autoridad de transporte”(Ley 1625, 2013, art.7-n) la planificación y formulación de proyectos para el transporte entre los municipios y una adecuada planificación, entre estos, todos los que posibiliten la integración, tarifa y modos de articulación para el bienestar de los usuarios y el territorio (Ley 1625, 2013)

De las 18 funciones que establece el artículo 7 de la ley 1625 de 2013 a las Áreas Metropolitanas, 8 se enfocan en el transporte y su desarrollo en la region y establecen lo siguiente: (ver tabla 1).

Tabla 1. Funciones de las Áreas Metropolitanas

Funciones de las Áreas Metropolitanas	<p>Formular y adoptar planes integrales de desarrollo, los cuales deben tener una visión a largo plazo e incluir el componente de ordenamiento físico territorial.</p>
	<p>La adopción que debe darse por parte de los municipios a estos planes estratégicos.</p>
	<p>Ejecutar las obras de carácter metropolitano de conformidad con lo establecido en el plan integral de desarrollo metropolitano, el plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial y los planes y programas que lo desarrollen o complementen.</p>
	<p>Formular la política de movilidad regional en el marco del plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial.</p>
	<p>Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción.</p>
	<p>Formular y adoptar instrumentos para la planificación y desarrollo del transporte metropolitano.</p>
	<p>Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes sistemas de transporte masivo, los SIT y los sistemas estratégicos de transporte, donde existan.</p>
	<p>Formular, adoptar e implementar planes para la localización, preservación y uso adecuado de espacios libres para parques y zonas verdes públicas.</p>

Fuente: elaboración propia a partir del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013.

El componente para la formulación de dicho plan se enfoca en la identificación de infraestructura del transporte y los diferentes servicios públicos enmarcados en “atribuciones básicas de la Junta Metropolitana”, al igual que se enfoca en adoptar una política en materia de movilidad, regulación tarifaria y competencia (Ley 1625, 2013).

El plan estratégico de la Ley 1625 (2013), de acuerdo con el modelo de ocupación territorial, considera que se debe contemplar siempre la “definición del sistema Metropolitano de Vías y Transporte Público Urbano (colectivo, mixto, masivo, individual tipo taxi)” (art. 22). Esta ley permite que el director del Área Metropolitana expida los diferentes actos administrativos que tienen que ver con asunto de tránsito y transporte, y que deben de tener como el correcto funcionamiento de acuerdo con las normas nacionales que rigen la materia (Ley 1625, 2013, art.25). A su vez, esta ley también incorpora la posibilidad de crear consejos metropolitanos de movilidad y transporte para unir esfuerzos y trabajar mancomunadamente por un propósito claro, este es, una adecuada prestación de un servicio básico esencial (Ley 1625, 2013, art.26).

De igual forma, es importante recalcar que parte del presupuesto de la entidad está conformado por el ingreso que generan las empresas de transporte por la prestación del servicio y con el pago de las diferentes tasas, tarifas, derechos y multas (Ley 1625, 2013, art. 28).

Secretarías de Movilidad

La Secretaría de Movilidad, como parte del municipio núcleo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), fue creada en los setenta bajo el Acuerdo n. ° 12 (1971). Para esta fecha el municipio núcleo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá es dependiente de la Alcaldía

Municipal, por lo que, para el año de 1971, se estructura y se crean unidades como la del tránsito y transporte, departamento técnico, entre otras. Mediante el Acuerdo n. ° 0097 (1999), estas estructuras pasan a ser subsecretarías. En el 2015 este acuerdo se reestructura con el Decreto 883 (2015), “[p]or el cual se adecúa la Estructura de la Administración Municipal de Medellín, las funciones de sus organismos, dependencias y entidades descentralizadas, se modifican unas entidades descentralizadas y se dictan otras disposiciones”.

Las funciones principales de esta entidad se enmarcan en veintidós ejes, cuya función principal es establecer políticas y planes en materia de tránsito y transporte, seguridad vial y condiciones logísticas, control y regulación que permita un flujo de la movilidad en todo el territorio municipal de forma segura, y aplicar las directrices establecidas en el plan de ordenamiento territorial del municipio. Todo ello articulado con las diferentes organizaciones del orden municipal, departamental y nacional (Secretaría de Movilidad de Medellín, s.f.).

Capítulo 3

Coordinación, articulación o integración de las normas jurídicas que regulan el TPC en el AMVA

Como desarrollo de este capítulo, establezco la articulación o integración de las normas jurídicas que regulan el Transporte Público Colectivo (TPC) en el Área Metropolitana del Valla de Aburrá, de acuerdo con el análisis normativo que se realizó a las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1955 de 2019, igualmente a los Decretos 1079 de 2015 y 170 de 2001 y a los Acuerdos Metropolitanos 6 de 2014 y 5 de 2017, la articulación entre entidades como son el Ministerio de Transporte, la Secretaría de Movilidad y el Área Metropolitana, como entidades que tienen dentro de su misión la planificación, operación y control de la movilidad y el transporte público.

El principio de *coordinación* permite la armonización entre las entidades, alcanzar los objetivos y fines del Estado (Ley 489, 1998, art. 6) de esta manera, se convierte en un factor determinante para el ejercicio de la gestión pública y la articulación entre las entidades que regulan el sector. Encontramos que el principio debe estar articulado entre los organismos que hoy cuentan con la responsabilidad de regular y direccionar el transporte en los territorios, velando por la coordinación, planificación y que permita la descentralización y participación de todos (Ley 105, 1996, art. 3 n. 3).

Es así, como en cabeza del Gobierno Nacional y el Ministerio de Transporte esta la responsabilidad de *coordinar* con las autoridades municipales, distritales y metropolitanas, la adecuada utilización de la infraestructura del transporte (Ley 336, 1996, art. 57). Asimismo, el Ministerio de Transporte constituye la autoridad en materia de transporte y delega la coordinación institucional con los diferentes modos de transporte, como son el TPC (Ley 336, 1996, art. 86).

Por lo tanto, la colaboración entre entidades¹, permite establecer enlaces significativos, que posibiliten una estructuración clara y que fortalezca las relaciones entre ellas, permitiendo una interacción y descentralización eficiente que transforme y materialice los procesos de manera colectiva (Ley 105, 1993, art. 3)

Ahora bien, podemos identificar como se refleja la integración en los diferentes modos de transporte y sus autoridades; tanto desde un enfoque financiero, estructural de planificación, ejecución, operación y control, en todo el territorio nacional; cada uno de estos procesos se fundan en una integración coordinada que permita no solo una visión desde las nuevas tecnologías, la baja o cero emisión de contaminantes, sino también desde una visión de accesibilidad para todas las personas, desde una articulación operacional eficiente, con una conectividad en su infraestructura a lo largo del territorio (Ley 1955, 2019, art. 99), por lo que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022 relaciona los siguientes sistemas integrados:

- Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM; los cuales comparten una infraestructura separada y son operados a través de concesiones, no solo desde su ejecución logística, sino también desde la vinculación de modelos de pago electrónico o integración tarifaria, de igual forma se integran los Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, como servicio colectivo integrado, aunque existen de igual manera los Sistemas Integrados de Transporte – SITP; estos conformados por diferentes modos y medios de transporte que en

¹ Ley 105, 1993, art. 3 n. 3, “DE LA COLABORACION ENTRE ENTIDADES. Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación”.

igual sentido, comparten un servicio tarifario y operacional, ligado en este orden a los Sistemas de Transporte Regional - SITR (Ley 1955, 2019, art. 99)

En este sentido, existe un sistema de transporte con una cobertura diferencial, el Transporte Público Colectivo – TPC, conceptualizado como subsistema de transporte complementario, el cual cubre las zonas donde no se posibilita el acceso a los anteriores sistemas relacionados (Ley 1955, 2019, art. 99). Entre tanto, la actividad transportadora es un sistema el cual permite la conectividad de personas en sus diferentes territorios, bajo la coordinación y reglamentación del gobierno nacional (Decreto 170, 2001, art. 3).

Ahora, es claro que la autoridad territorial en su ejercicio de buscar la sostenibilidad, gestionar la mayor cobertura y calidad en el servicio y su articulación con los servicios autorizados y la adecuada implementación de instrumentos normativos, como son los convenios de colaboración empresarial que contrarresten la ilegalidad o informalidad que se puede presentar, es así como, desde la autonomía que da la ley para valorar las necesidades e identificarlas, buscando acciones concretas, no solo desde la cofinanciación por parte del Estado, sino desde la proyección de sistemas integrales y complementarios que promuevan la organización y reorganización entre los diferentes modos y sistemas, incluso hasta el servicio de transporte intermunicipal de cortas distancias (Ley 1955, 2019, art. 99).

La colaboración al interior y exterior de las organizaciones públicas debe jugar un papel fundamental en la construcción de ciudad, la definición de roles y los procesos articulados marcarán la ruta para un sistema eficiente y su desarrollo en diferentes instancias. En este orden de ideas, la colaboración entre entidades permite mejorar las relaciones entre los diferentes gremios, los usuarios, el comercio, entre otros actores importantes, que, de una u otra manera,

hacen parte de todo un sistema. Así las cosas, la colaboración entre entidades es fundamental. Lo anterior, basado de igual manera en la Ley 105 de 1993, artículo 2 literal d.²

Ahora bien, no podemos dejar de lado en la colaboración entre entidades, la trazabilidad entre sus procesos, ya que esta nos dará resultados para un enfoque integral, pensado en el desarrollo, a corto, mediano y largo plazo en materia de movilidad, donde la estructura corporativa y de gobierno se logre alinear para tomar decisiones que perduren en el tiempo y no generen reprocesos, inversiones que pueden costar en algunos casos detrimento patrimonial.

Por consiguiente, la consolidación en el AMVA, se da gracias a que allí existe de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, en sus artículos, 2.2.1.1.7.3. y 2.2.1.1.8.2. y en su condición de autoridad, una colaboración entre el sector, para una adecuada implementación y eficiencia donde esté siempre disponible el análisis y estructuración del transporte bajo esquemas de integración de acuerdo a los estudios y proyecciones, técnicas, jurídicas y financieras, en colaboración con los actores necesarios para una adecuada implementación y eficiencia del servicio en el territorio; es por esto que, hoy el Área Metropolitana cuenta con convenios de colaboración empresarial, en diferentes cuencas, los cuales se articulan e integran al sistema masivo como es el Metro de Medellín.

Con todo, la Secretaría de Movilidad de Medellín viene adoptando medidas que atienden una problemática en materia de movilidad, estas son: carril preferencial para el sistema de Transporte Público, estaciones con transferencia a paraderos, potencializar el desarrollo logístico que logre

² Ley 105 de 1993 art. 2 literal d. “DE LA INTEGRACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL: El transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País”.

incorporar diferentes medios tecnológicos. mejorar el sistema de paraderos y transferencias, un sistema de recaudo electrónico, control y gestión del parque automotor y vehículos accesibles que no solo aporten al medio ambiente y al desarrollo social, sino también a las nuevas tecnologías en materia de movilidad.

De conformidad a lo anterior, el AMVA está en sintonía con otros países de Latinoamérica y Europa, los cuales en la última década vienen incrementando en planificaciones entorno a la movilidad sostenible desde diferentes estrategias y enfoques como el sostenimiento energético, social y el ambiental como ejes principales de la planificación de la movilidad y el transporte urbano en las áreas metropolitanas. (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Cuadernos Geograficos [en línea]. 2013, s.f.)

Ahora bien, en el AMVA, desde hace diez años se presenta un aumento considerable del parque automotor (186 %). Esto claramente representa un problema, si se tiene en cuenta que el tiempo de duración de un viaje en transporte público aumentó a treinta y seis minutos en un viaje, en promedio, de 6,9 kilómetros; esto representa un 34 % de utilización del Transporte Integrado del Valle de Aburrá -en adelante SITVA- (Plan Maestro de Movilidad, 2020).

Del mismo modo, se estima que las personas tienen un comportamiento de origen-destino que se representa así: 43 % con destino al trabajo, 22 % con destino a realizar diligencias y trámites, y el 21 % con destino a actividades académicas. Ahora bien, el incremento del TPC entre el año 2005 al 2020 ascendió a once puntos; lo que significa que para el año 2020 una persona se demoraba cuarenta y seis minutos en hacer un recorrido de 8,2 kilómetros en transporte público (Plan Maestro de Movilidad, 2020). El incremento en el AMVA en el Municipio Núcleo de Medellín, por tendencia a las zonas norte y sur se representa de la siguiente manera (tabla 2.)

Tabla 2. Participación de vehículos y motos por zonas

Zona AMVA	Motos	Vehículos particulares
Zona Norte	62 %	28 %
Zona Sur	40 %	48 %
Medellín	47 %	45 %

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Maestro de Movilidad 2020.

En consecuencia, y después de consultar directamente con la Secretaría de Movilidad de Medellín, el TPC cuenta hoy con treinta y nueve empresas debidamente habilitadas, las cuales poseen un parque automotor de tres mil ocho vehículos, aproximadamente, operando en los diferentes sistemas del TPC. El distrito cuenta con los siguientes sistemas (tabla 3):

Tabla 3. Sistema de rutas

Ruta	Longitud	Número de vehículos aproximados
<p>2 A, B</p> <p>Blanquizal, San Cristóbal, Moravia, Nuevo Occidente, San Cristóbal, San Sebastián de Palmitas, Las Playas, Robledo, Pajarito, Córdoba, Aures, Brisas, Picacho, Córdoba, Alfonso López, Entre otras.</p>	1239,28 km	776
<p>3 A</p> <p>Belén las Playas, Belén la Gloria, Belén La Nubia</p>	75,57 km	71

5 A Terminal de Transporte Norte	10,16 km	9
6 A, B, C, e, F, G, H Buenos aires, Cauces, Quinta linda, Cerros, El salvador, Las Palmas, Avila, La Francia, Santa cruz, El Playón, Popular, Campo Valdes, Ferrocarril, Villa Hermosa, La Honda, La Cruz, Bello Oriente, La esperanza, Santo Domingo, Pinal, Llanadas, Golondrinas, Santa Elena, Caicedo, Villatina, La Sierra, entre otros	1544,9 km	1111
8 A Conquistadores, Simón Bolívar, La Asomadera, La Palma, La Divisa, La Floresta, Santa Lucia, Santa Monica, Belencito, San Javier, Laureles, Estadio, entre otros	741,41 km	543
Circulares Circular 300, 301302, 303, 315, 286, Comercial Hotelera, Ruta de la Salud	381,48 km	498
TOTAL	3992,8	3.008

Fuente: Elaboración propia a partir del sistema de rutas definido por la SMM.

En los sistemas de ruta encontramos todas las comunas y corregimientos del Valle de Aburrá. De manera que, la priorización del transporte sostenible debe enfocarse especialmente en el desarrollo social, ambiental y de tecnologías limpias en materia energética.

Conclusiones

Ahora bien, por el principio de *coordinación*, no es posible proyectar un área metropolitana aislada y desarticulada de los diferentes actores, y, mucho menos, de las entidades que materializan las diferentes políticas públicas en materia de movilidad, tránsito y transporte y bajo estándares internacionales como son los objetivos de desarrollo sostenible, establecidos por las Naciones Unidas (Objetivos de Desarrollo sostenible N° 9, UN).

Como resultado de esta normativa, podemos colegir que es de carácter netamente político la estructuración y articulación de todas las herramientas normativas bajo el principio de *coordinación* y colaboración entre entidades, que permitan una consolidación de la única autoridad de tránsito y transporte en el área Metropolitana del Valle de Aburrá. Esto con el objetivo de que los municipios cumplan con la transferencia de la autoridad municipal; que el área Metropolitana del Valle de Aburrá no solo tenga competencias en materia de transporte, sino también de tránsito; y que su gestión territorial sea integral y articulada.

Generar escenarios de confianza y trabajo articulado entre el sector público y privado, que permita el logro de una integración entre cuencas, y el sistema y subsistemas de rutas, que permita apostarle al futuro sostenible y a la consolidación de los nuevos proyectos; una muestra de esto es la proyección que cuenta en la agenda departamental de la Gobernación de Antioquia con el proyecto Tren del Río, la Alcaldía de Medellín con el Tren Ligero de la 80, la proyección de los cables y corredores logísticos. A su vez, según el artículo 3 de la Ley 1811 (2016), también apunta a la integración con el sistema de bicicletas y a la sostenibilidad desde la intermodalidad del transporte público en donde el TPC sea un aliado estratégico de la movilidad en la ciudad. En esta vía, la subvención del Estado y el trabajo mancomunado potencializarán un desarrollo eficiente,

sostenible y de vanguardia, que permita a la ciudad de Medellín seguir siendo un referente mundial en materia de movilidad.

Igualmente, se debe de incentivar el uso del TPC, es decir, que sea más atractivo para todos en temas de costos de vida. Para eso se debe de tener un sistema eficiente que aporte agilidad en los desplazamientos de todos los ciudadanos, promover escenarios más amigables con el medio ambiente.

Como propuesta para la integración y trazabilidad del TPC en el AMVA, es importante considerar una política intermodal donde todos los sistemas se logren integrar entre sí, que permitan que los diferentes corredores viales se articulen eficientemente, y en donde el usuario cuente con todas las alternativas en materia de integración, no solo de rutas, sino también tarifariamente. Esto, con el objetivo de que sus costos fijos mensuales en materia de transporte disminuyan, pues hoy representan un alto costo de acuerdo con los niveles socioeconómicos —estratos 1, 2 y 3—. Así, si se logra este objetivo, se logrará también generar un impacto positivo en la canasta básica alimentaria en los estratos 1, 2 y 3, y contribuirá a mejorar la problemática social en los territorios de alta vulnerabilidad en el Valle de Aburrá.

A su vez, es fundamental lograr una vinculación de todas las rutas, los sistemas y subsistemas, es decir, que el transporte masivo se integre con el TPC, y que el trabajo entre el público y el privado logre evolucionar, sin querer que alguna de las figuras desaparezca, solo que se integren de manera sostenible, y que el Estado, sea garante de su sostenibilidad.

Todo lo anterior es posible si conocemos de primera mano el comportamiento de los usuarios, sus intereses y hábitos de movilidad; si en el transporte público prima la seguridad y la accesibilidad; si el costo es equitativo al nivel de servicio y a sus kilómetros recorridos; y si en el futuro se piensa

en una tarifa cero para los usuarios, en donde el Estado aporte al mejoramiento de su calidad de vida.

Lo anterior, en consecuencia, exige mejorar temas de infraestructura exclusiva o preferencial para todos los vehículos de transporte público. En otras palabras, es necesario invertir en el TPC y todas sus áreas de influencia, así como mejorar las vías para los peatones, ciclistas y vehículos particulares. Para esto, se concluye que la seguridad vial, la salud y la política social, son relevantes en términos de planificación de la movilidad en la ciudad.

En este sentido, las nuevas tecnologías juegan un papel relevante en el control permanente y consciente de la movilidad, pues, a través de nuevos modelos y desarrollos informáticos, y de análisis de datos, permiten una mayor eficiencia en el control operacional de las rutas y sus recorridos. Con todo, la utilización de tecnología en el transporte público aportaría en disminuir los altos costos de operación. No obstante, debemos reconocer que por más eficiente que sea el transporte masivo, no logra cubrir la totalidad de desplazamientos que requiere una ciudad como Medellín, en comparación con el cubrimiento que ha logrado el TPC.

En este sentido, debemos consolidar todo el sistema normativo existente en materia de movilidad, ya que, hasta el día de hoy, cuenta con innumerables reformas, adiciones, entre otros aspectos relevantes. Lo anterior es necesario en tanto que los innumerables cambios generan incertidumbre jurídica, desenfoque normativo y ambigüedades en la interpretación de la norma. De forma que, es necesario que el sistema de movilidad sea pensado como una unidad, con visión global y articulada entre entidades, y en donde la política no sea el factor del decrecimiento de la movilidad y que se desencadenen problemas que a futuro sean más costosos para la ciudad y sus áreas metropolitanas.

Referencias

Alcaldía de Medellín. (2015, 3 de junio). Decreto 0883 de 2015. *Por el cual se adecúa la Estructura de la Administración Municipal de Medellín, las funciones de sus organismos, dependencias y entidades descentralizadas, se modifican unas entidades descentralizadas y se dictan otras disposiciones.* <https://www.medellin.gov.co/es/wp-content/uploads/2021/09/DECRETO-0883-DE-2015.pdf>

Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2020). Plan Maestro de Movilidad para el Valle de Aburrá. Steer Davies & Gleave Limited Sucursal Colombia.

Asamblea Departamental de Antioquia. (1980, 27 de noviembre). Ordenanza n. ° 34 de 1980. *Por medio de la cual se dispone el funcionamiento del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.* <https://bit.ly/3Ye4rIv>

Congreso de la República de Colombia. (1993, 22 de diciembre). Ley 99 de 1993. *Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial n. ° 41.146. <https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=297>

Congreso de la República de Colombia. (1993, 30 de diciembre). 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, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial n. ° 41.158. <https://bit.ly/3meufqN>

Congreso de la República de Colombia. (1994, 23 de febrero). Ley 128 de 1994. *Por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas*. Diario Oficial n. ° 41.236. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=332>

Congreso de la República de Colombia. (1996, 20 de diciembre). Ley 336 de 1996. *Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*. Diario Oficial n. ° 42.948. <https://bit.ly/3IMynpu>

Congreso de la República de Colombia. (2013, 29 de abril). Ley 1625 de 2013. *Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas*. Diario Oficial n. ° 48.776. <https://bit.ly/3ZdkVBX>

Congreso de la República de Colombia. (2016, 21 de octubre). Ley 1811 de 2016. *Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito*. Diario Oficial n. ° 50.033. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30027024>

Constitución Política de Colombia. (1991). Artículo 1. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 21, 23, 24, 25, 26A, 27, 29, 31, 34, 37, 43, 46, 60, 62, 63, 69, 71, 75, 83, 84, 87, 107 y 112*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Constitución Política de Colombia. (1991). Artículo 2. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 5, 7, 8, 9, 12, 14, 21, 24, 27, 29, 30, 51, 53, 78 y 107*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Constitución Política de Colombia (1991). Artículo 5. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 85*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Constitución Política de Colombia. (1991). Artículo 24. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 5, 24, 31 y 51*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Constitución Política de Colombia. (1991). Artículo 189, numeral 11. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 4, 5, 7, 8, 9, 10, 20, 22, 23, 24, 27, 28, 30, 62, 63, 68, 70, 78 y 105*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Constitución Política de Colombia (1991). Artículo 300, numeral 2. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 5, 7, 8, 9, 9, 31, 34, 43 y 52*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Constitución Política de Colombia (1991). Artículo 365. *Gacetas Asamblea Constituyente n. ° 4, 8, 20, 21, 34*. <https://bit.ly/3EQsx5q>

Departamento Nacional de Planeación. (2003). *CONPES 3260: Política nacional de transporte urbano y masivo*. <https://bit.ly/3YdjimO>

Departamento Nacional de Planeación. (2004). *CONPES 3307: Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá*. <https://bit.ly/3y7H8pa>

Junta Metropolitana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2014, 24 de abril). Acuerdo Metropolitano n. ° 6. *Por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano n. ° 12 de 2011*. Gaceta Oficial n. ° 4228. <https://bit.ly/3ZcVX5O>

Junta Metropolitana del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2017, 6 de julio). Acuerdo Metropolitano n. ° 5 de 2017. *Por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano n. ° 26 de 2009*. Gaceta Oficial n. ° 4222. <https://bit.ly/3SKtty7>

Márquez, J. W. (2012). El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana: 1920-1951. *Historiela. Revista de Historia Regional y Local*, 4(7), 129-156. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2012000100006

Metro de Medellín. (s.f.). *Historia del Metro de Medellín*. <https://www.metrodemedellin.gov.co/quienes-somos/historia>

Presidencia de la República de Colombia. (1979, 14 de diciembre). Decreto 3104 de 1979. *Por el cual se dictan normas para la organización y funcionamiento de las áreas metropolitanas*. Diario Oficial n. ° 350432. <https://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/30019023>

Presidencia de la República de Colombia. (20001, 5 febrero). Decreto 170 de 2001. *Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros*. <https://bit.ly/3yaDECn>

Presidencia de la República de Colombia. (2015, 26 de mayo). Decreto 1079 de 2005. *Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*. <https://bit.ly/3YdGYav>

Secretaría de Movilidad de Medellín. (s.f.). Funciones y composición de la Secretaría de Medellín.

Alcaldía de Medellín. <https://www.medellin.gov.co/es/secretaria-de-movilidad/que-hace-la-secretaria/>

Congreso de la República de Colombia. (2019, 25 de mayo). Ley 1955 de 2019. *Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2018-2022 pacto por Colombia, pacto por la equidad*. Diario Oficial n. ° 50.964. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1955_2019.html

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Cuadernos Geograficos [en línea]. 2013, (52), 368-380[fecha de Consulta 12 de Abril de 2023]. ISSN: 0210-5462. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17128112016>