



Bogotá D.C. 13 de julio de 2020

Respetada Vicepresidente  
MARTA LUCIA RAMIREZ  
Vicepresidente de la República  
Vicepresidencia de la República

REFERENCIA.: Estrategia integral para la reactivación y sostenibilidad del transporte terrestre de pasajeros y sus servicios conexos.

Respetada Vicepresidente,

Reciba un cordial saludo.

Acogimos con optimismo su comunicación de respuesta del día 12 de junio de 2020, luego de la reunión sostenida entre nuestro gremio y el gobierno nacional representado por la Vicepresidencia de la República y el Ministerio de Transporte.

En la actualidad observamos con preocupación la situación del transporte terrestre de pasajeros en el país, siendo uno de los sectores más afectados por la crisis económica causada por el Covid-19 y que aún no se ha reactivado adecuadamente, por las condiciones actuales que incluyen la evolución de la pandemia, la caída de la demanda de transporte y las restricciones a la movilidad generadas por el gobierno nacional.

Luego de realizar un trabajo detallado con nuestra Junta Directiva y de recibir retroalimentación de colegas que nos han expuesto la experiencia internacional, consideramos necesario hacer una solicitud a su despacho para dar continuidad a los trabajos que iniciaron en la reunión mencionada y generar una estrategia integral que permita la permanencia y sostenibilidad empresarial, al tiempo que podamos crear los cimientos que posibiliten una reactivación que garantice la adecuada prestación del servicio público de transporte en el territorio.

Las propuestas que desde el sector empresarial consideramos deben direccionar la estrategia planteada son las siguientes:

1. El ajuste del Protocolo de Bioseguridad para el sector transporte contenido en la Resolución 677 de 2020 del Ministerio de Salud, buscando



particularmente alternativas para lograr la ocupación completa de los vehículos de servicio público. En la actualidad, países vecinos como la República de Perú ha adoptado medidas que permiten el transporte terrestre conforme a la capacidad de los vehículos, sin limitarse al distanciamiento de un metro.

2. Generar un plan de choque liderado por la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, DITRA, para controlar estrictamente los servicios informales que ofrecen servicios ilegales y sin bioseguridad, haciendo seguimiento a las ofertas públicas de estas actividades en redes sociales, interviniendo puntos de despacho y realizando operativos en vía.
3. Modificar la agenda regulatoria del Ministerio de Transporte, con el objetivo de que la prioridad sea reformar el Decreto 1079 de 2015 en todos los aspectos relacionados con la vigencia de la habilitación, pólizas de seguro, condiciones generales de prestación del servicio, aspectos generales de operación, capacidad transportadora, buscando resolver la crisis económica actual que afecta la estructura empresarial de toda la cadena del sector y permitiendo la adaptación de los servicios y las empresas a la nueva normalidad que obliga a repensar la actividad económica.
4. Revisar la estrategia de reactivación de nuestra actividad que se ha caracterizado por entregar las decisiones a los gobiernos locales que nunca han manejado dentro de sus funciones las del transporte de radio de acción nacional, además de tener otras prioridades dentro de su agenda de gobierno, buscando que sea el Ministerio de Transporte, con liderazgo del Viceministerio de Transporte y a través de las Direcciones Territoriales, el que promueva la reactivación ordenada en los distintos municipios y departamentos del país.
5. Reconsiderar el rol de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y la centralización, para facilitar y agilizar los trámites que en este momento se encuentran concentrados en Bogotá y promover que se agilicen los procesos de expedición de tarjetas de operación, así como de otras gestiones que pueden volverse virtuales.




6. La ampliación de la Línea de Crédito de Bancoldex para todo el sector de transporte de pasajeros, sin intermediación de la banca de primer piso, con mayor plazo de gracia, enfoque regional y un nivel de especialidad por servicio (intermunicipal, mixto, especial, urbano, taxi) buscando proteger a las pequeñas y medianas empresas, ya que se requiere liquidez para mantener las operaciones y cumplir los compromisos laborales, tributarios y financieros que se encuentran en mora, teniendo en cuenta que en la actualidad las empresas y propietarios de equipo nos han manifestado la dificultad para el acceso a estos recursos.
7. Impactar en los dos costos operativos más elevados que tiene el sector, peajes y combustibles. Creemos que es posible buscar la exoneración del pago de peajes hasta 2021, con el apoyo del gobierno nacional y el ajuste con los concesionarios; al tiempo que entendemos que es necesaria la congelación de precios del combustible usando como referencia el precio mínimo por galón de ACPM o gasolina del último año, además de la eliminación de la carga impositiva del IVA, debido a que los costos operativos son altos y la reactivación va a ser difícil por las condiciones cambiantes del mercado.
8. Generar una campaña publicitaria, liderada por el gobierno nacional, para promover el viaje en transporte terrestre desde terminales, en empresas legales que cumplen protocolos de Bioseguridad, teniendo en cuenta la caída de la demanda y que se debe volver a ganar la confianza del viajero para reactivar el sector y la economía nacional.
9. Modificar la Ley 336 de 1996 en cuanto a los aspectos laborales, buscando que la norma flexibilice la contratación de conductores, su afiliación al sistema de seguridad social y que permita a las empresas continuar siendo una fuente de empleo, particularmente en las regiones a través de las empresas locales, teniendo en cuenta que en los municipios pequeños y medianos las empresas de transporte son una fuente de trabajo representativa.
10. Desarrollar un paquete de ayudas para proteger a los conductores y empleados de las empresas de transporte que han cesado sus actividades por las limitaciones a la movilidad, en donde se elimine la obligación de cotizar al sistema de seguridad social y los costos de pensión, salud y riesgos



laborales para los empleados sean atendidos directamente por el gobierno nacional, por lo menos durante los meses que ha sido afectado el servicio.

11. Buscar un nuevo esquema de aseguramiento intervenido por el estado, en donde una aseguradora pública entre al ramo de la responsabilidad civil contractual y extracontractual, los recursos que no son utilizados por el SOAT y son pagados por vehículos vinculados a nuestro servicio, que en la actualidad subsidian a otros actores en la vía, sean una fuente para atender las indemnizaciones y que se promueva una Ley, con llamado de urgencia, que establezca baremos indemnizatorios a la actividad de transporte terrestre de pasajeros, teniendo en cuenta que la accidentalidad en vehículos de servicio público ha venido disminuyendo constantemente y que el precio de los seguros son elevados y vienen incrementándose progresivamente en los últimos años.
12. Ampliar las medidas de entrega de los fondos de reposición de las empresas de transporte colectivo de radio de acción urbano o nacional, logrando que el 15 % restante sea entregado, bajo las políticas actuales, a los propietarios que requieren de liquidez para sobrellevar la crisis económica actual.

Agradecemos su atención,

  
**MARINO QUINTERO TOVAR**  
PRESIDENTE

  
**CAMILO GARCIA MORENO**  
DIRECTOR EJECUTIVO