



MATRIZ DE RESPUESTA A OBSERVACIONES DE PROYECTOS ESPECÍFICOS DE REGULACIÓN

Agencia Regional de Movilidad

Datos del proyecto específico de regulación					
Responsable del proceso	Clara Inés Márquez Vásquez				
Cargo del responsable del proceso	Directora <i>ad hoc</i>				
Nombre del proyecto de regulación	<i>“Por la cual se establecen las condiciones para el ejercicio formal y gradual de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad en relación con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa”</i>				
Objetivo del proyecto de regulación	Establecer las condiciones para el inicio formal y gradual del ejercicio de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa.				
Fecha de publicación del informe	16/04/2025				
Descripción del proceso de consulta pública					
Tiempo total de duración de la consulta:	6 días calendario				
Fecha de inicio	10/04/2025				
Fecha de finalización	15/04/2025				
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://regionmetropolitana.gov.co/entidades/agencia-regional-de-movilidad				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	Página web institucional y remisión de correo electrónico a los principales interesados				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	Correo electrónico: arm@regionmetropolitana.gov.co				
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes	4				
Número total de comentarios recibidos	29				
Número de comentarios aceptados	10	%	34%		
Número de comentarios aceptados parcialmente	5	%	17%		
Número de comentarios no aceptadas	14	%	48%		
Número total de artículos del proyecto	12				
Número total de artículos del proyecto con comentarios	9	%	75%		
Número total de artículos del proyecto modificados	8	%	89%		
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Nombre remitente, cargo y organización	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1			De acuerdo al proyecto de resolución de laARM.en la pagina 11, relacion a la tabla 1 condición de de operaciónde flota autorizada; sería bueno discutirlo y llegar a acuerdos con los transprtadoreas lo mismo que los recorridos	NO ACEPTADA	El artículo 9 del proyecto de resolución contempla la posibilidad de adelantar el procedimiento administrativo general de la Ley 1437 de 2011 regulado en los artículos 34 y siguientes en caso de que se requiera verificar la veracidad o completitud de la información contenida en los anexos del acto. Asimismo, para generar mayor transparencia y un adecuado ejercicio del derecho al debido proceso de los posibles interesados, el término para solicitar la revisión de esta información se aumentó a quince (15) días hábiles.

2	14/04/2025	Marco Fidel Ajiaco Cante Secretario ASOTRANSPROCOR	En la pagina 15 ley 105 de 1993 articulo 6 no me parece correcto la no vinculación de vehiculos nuevos inpide la modernización	NO ACEPTADA	No se acepta ajuste. Como fue señalado en la parte considerativa del proyecto los resultados del estudio permitirán definir el modelo financiero que se debe asumir para la desintegración del parque automotor a ser racionalizado que opera en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, con su respectivo análisis de sensibilidad, valoración del proceso y posibles fuentes de financiación; lo anterior, a través de un proceso iterativo y de retroalimentación permanente entre los componentes técnico y legal, razón por la cual se estima pertinente establecer la suspensión de reposición, renovación o incremento de la flota del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa hasta que se adopten las decisiones respectivas por la Agencia Regional de Movilidad con ocasión de la ejecución del referido estudio. En ese contexto, en aras de generar certeza y seguridad jurídica para los actores del servicio, no resulta conveniente permitir la vinculación de nuevos vehículos en tanto aún no se cuenta con los parámetros para establecer condiciones en esta materia y, para ello, sí se requerirán los resultados definitivos del estudio considerando el impacto financiero y en la operación de las medidades que se adopten sobre el parque automotor para la prestación del servicio. En efecto, dentro de las condiciones que definirá el estudio se encuentra "(...) reposición y tipología vehicular (clase, capacidad, edad máxima y condiciones ambientales y de seguridad vial de los vehículos)".
3	15/04/2025	Salomón Moreno Roa Presidente ASOTRANSPROCOR	La junta directiva de la asociación de propietarios transportadores del corredor Soacha-Bogotá-Soacha "ASOTRANSPROCOR" Sugerimos que se incluya en la resolución lo contemplado en la página 15 del borrador, donde se dice que se debe respetar los derechos de los usuarios, lo cual también pedimos que se incluya en dicha transición a la región metropolitana el respeto por los derechos de los propietarios transportadores del corredor Soacha-Bogotá-Soacha contemplados en la constitución y las leyes. Ley 105 de 1993, ley 688 de 2001, decreto 1485 de 2002, artículo 25 de la constitución política de Colombia y demás normas que en materia de transporte nos rigen.	NO ACEPTADA	En relación con este comentario, se resalta que la normativa constitucional y legal que rige la prestación del servicio público de transporte contempla exclusivamente la protección de los usuarios en tanto son la prioridad en el sector. Por su parte, en lo referente a la protección de los actores del servicio, en efecto, la Constitución Política dispone que se debe respetar la actividad económica y la iniciativa privada regidas por el principio de libertad, pero estas, en todo caso, están determinadas por los límites del bien común y la función social de la empresa (art. 333). Igualmente, el artículo 334 constitucional establece que el Estado dirigir la economía e intervenir en ella por mandato de la ley, entre otros, en los servicios públicos con el fin de racionalizar la economía y lograr el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes (art. 334). En todo caso, se destaca que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado (Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Veilla Moreno). En ese mismo sentido, la Corte Constitucional ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general. Por tanto, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio. (Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa). Sin perjuicio de lo anteriormente mencionado, se destaca que el proceso para la organización del servicio en el corredor será gradual y participativo e implicará, en cumplimiento del principio de legalidad, la aplicación de las normas a que haya lugar en relación con los actores del servicio. Por tanto no se acoge la observación.
4			También insistimos en la posibilidad de que se contemple la habilitación para la creación de una empresa de sistema masivo multimodal del transporte de economía mixta de propiedad de los transportadores de Soacha con participación del municipio de Soacha o de la nación o si fuera posible del municipio y la nación.	NO ACEPTADA	Al respecto, se destaca que el objeto del proyecto normativo se centra en "establecer las condiciones para el inicio formal y gradual del ejercicio de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa". En ese sentido, lo solicitado escapa al objeto de la reglamentación en comento, la cual busca garantizar la continuidad en la prestación del servicio mientras se adoptan las decisiones definitivas con fundamento en los estudios en curso para establecer las condiciones de operación del corredor. Estos estudios, entre otros aspectos, determinarán el modelo empresarial más adecuado para la prestación del servicio en términos de calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios. En ese escenario podrán ser evaluadas propuestas como las contenidas en el comentario para lo cual se generarán los respectivos espacios y talleres de participación con los actores del servicio. Por tanto, no se acoge la observación.

5			También pedimos claridad en el artículo 8 del resuelve de la resolución en cuanto a la desvinculación de los vehículos por parte de los propietarios, si es para reposición o con qué fin, además pedimos se incluya la posibilidad de la globalización entre las empresas que queden habilitadas en la región metropolitana, osea que los propietarios puedan vincular su vehículo a cualquiera de las empresas habilitadas dentro de la región metropolitana.	NO ACEPTADA	En relación con el comentario, se destaca que toda vez que el artículo 6 el proyecto de resolución suspende el ingreso de vehículos por reposición, renovación e incremento al parque automotor para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Bogotá-Soacha y viceversa, la desvinculación debe tener como efecto el cambio de empresa. Frente a la "globalización" que permita que cualquier propietario pueda vincular su equipo a cualquiera de las empresas habilitadas por esta entidad, se efectuará el análisis de este asunto ante el Ministerio de Transporte y generar claridad jurídica frente a la capacidad transportadora que fue definida por esta entidad para los servicios de su competencia.
6	15/04/2025	Omar Javier Preciado Gerente Gestión Intergral en Transporte S.A.S.	(...) en calidad de titular de los derecho(s) denominados cupos de vehículo(s), identificado(s) con la(s) placa(s): VDJ428, SOB972, SOB110, SRD757, SRD552, SUK985, SOB800 y SOC225. Por medio del presente documento, amparado en lo establecido en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia y art. 32 y 37 de la ley 1437 de 2011 y Ley 1755 de 2015, de Impetrar Derecho de Petición, solicito amablemente su colaboración para que las placas antes mencionadas sean incluidas en el listado denominado Anexo 1 del corredor Soacha Bogotá.	NO ACEPTADA	El artículo 9 del proyecto de resolución contempla la posibilidad de adelantar el procedimiento administrativo general de la Ley 1437 de 2011 regulado en los artículos 34 y siguientes en caso de que se requiera verificar la veracidad o completitud de la información contenida en los anexos del acto. Asimismo, para generar mayor transparencia y un adecuado ejercicio del derecho al debido proceso de los posibles interesados, el término para solicitar la revisión de esta información se aumentó a quince (15) días hábiles. No obstante, verificadas las placas señaladas en la observación estas corresponden a vehículos del servicio público de transporte colectivo urbano del municipio de Soacha que opera en el corredor. En ese sentido, se resalta que, para efectos de este proyecto, según lo dispone el parágrafo 1 del artículo 1 "(...) , <i>el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen destino Soacha – Bogotá y viceversa se entenderá como el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera cuya autoridad en la mencionada ruta se encontraba a cargo del Ministerio de Transporte</i>". Así las cosas, se destaca que lo relacionado con el servicio urbano de Soacha que opera en el corredor no es objeto de este acto administrativo en tanto el parágrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo de Junta Directiva 8 de 2024 dispuso que las decisiones sobre esta modalidad de transporte están expresamente supeditadas a los resultados definitivos del estudio que definirá las condiciones de operación del corredor.
7			Allegó acto administrativo publicado con ajustes de redacción en control de cambios.	ACEPTADA PARCIAL	Se revisaron los ajustes de forma planteados y algunos de ellos fueron aceptados.
8			Se solicitó ajuste del sentido del considerando que refiere que la Agencia Regional de Movilidad es la autoridad de transporte del corredor de acuerdo con lo señalado en el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022.	ACEPTADA	Se considera adecuado el cambio solicitado.
9			Se sugirió eliminar considerando referente a lo mencionado en la parte considerativa del Acuerdo de Junta Directiva 2 de 2025 relacionado con las mesas de trabajo y ajuste de la modalidad de transporte.	ACEPTADA	Se considera adecuado el cambio solicitado.
10			En relación con el considerando referente a la facultad de verificar información se indicó "no es claro lo que se quiere resaltar con este considerando como incidente para el acto administrativo; ahora bien si se incluye para hacer referencia a involucrar a la ST u otro tipo de actores, debería mencionarse de manera más clara, ya que no se requiere mencionar un derecho de verificación en cualquier momento sobre el acto administrativo q es propio y que dadas las necesidades en algún momento se advierta la necesidad de modificación" (...) no es claro el considerando pues la facultad de verificar la información en cualquier momento, es parte de las facultades inherentes que se tiene como autoridad de transporte y la consecuencia propia de la emisión la presente Resolución, Ahora bien, no es claro para que casos se requiere vincular a otras autoridades de tránsito".	NO ACEPTADA	Respecto de este comentario, se destaca que la dirección <i>ad hoc</i> de la Agencia Regional de Movilidad ha recibido la información asociada a la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa, la cual ha venido siendo regulada en virtud de múltiples convenios interadministrativos con diferentes actores involucrados. Particularmente, del ejercicio previo de contraste entre distintas fuentes de información para la consolidación de los anexos se han encontrado algunas diferencias que han sido subsanadas; no obstante, resulta indispensable prever, en salvaguarda del ejercicio adelantado, la posibilidad de que deba corregirse información relacionada, entre otros, con el parque automotor autorizado, ya sea por iniciativa de la entidad o porque así sea solicitado por algún interesado. Asimismo, la vinculación de otras autoridades es indispensable pues, como fue antedicho, en la regulación de esta y las demás modalidades de transporte que operan en el corredor Bogotá - Soacha y viceversa han participado diferentes autoridades, de allí que, en caso de estimarse procedente, sea necesario vincularlas en los procedimientos o solicitudes de ajuste de información. Así las cosas, no se acepta la observación.

11		"(...) mencionar el nombre del documento técnico de soporte, anexarlo y adicionalmente más allá de mencionar que incluye las justificaciones técnicas y jurídicas se sugiere incluir en el considerando la principal conclusión de justificación que se quiere resaltar"	NO ACEPTADA	El documento se denomina así "Documento Técnico de Soporte". Este fue publicado junto con el proyecto de resolución y sus anexos en la página web institucional. La motivación jurídica y técnica ya se encuentra en los considerandos precedentes del acto administrativo y esta se considera suficiente para las diferentes decisiones adoptadas en el acto. Por esta razón, no se acepta el comentario.
12		En relación con el artículo 3 del proyecto sobre la garantía de prestación del servicio y protección de los usuarios se formularon los siguientes comentarios: "(...) que esto se extienda hasta que la ARM adopte las decisiones definitivas con fundamento en el estudio y evitar tener que hacer un trámite de habilitaciones y permisos temporales que se modificarán cuando culmine el estudio. (...) es hacer lo mismo que se hizo con el urbano Soacha, dejar a todos en igualdad de condiciones, es decir aclarar esto en este artículo, eliminar el 4 y mantener los demás tal y como están propuestos" "(...) se propone el siguiente ajuste de redacción. <i>Artículo 3. Garantía de prestación del servicio y protección de los usuarios. En aplicación del principio de acceso a la prestación del servicio público de transporte consagrado en la Ley 105 de 1993, así como el deber de protección a los usuarios dispuesto en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, las empresas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros señaladas en el Anexo 1, podrán continuar prestando el servicio de conformidad con las autorizaciones, habilitaciones y/o licencias de funcionamiento, así como los permisos de operación otorgados por el Ministerio de Transporte o la autoridad que hiciera sus veces, hasta que la Agencia Regional de Movilidad adopte las decisiones definitivas con fundamento en los estudios técnicos previstos en el parágrafo 2 del artículo 1 de la presente resolución".</i> De acuerdo con los comentarios anteriores. Se realiza la sugerencia de eliminación respectiva, teniendo en cuenta además que de acuerdo a lo señalado en el Acuerdo 8 de 31 de diciembre de 2024 de la Junta Directiva,se debe tener en cuenta que: " Para garantizar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a nivel regional entre el Distrito Capital y el municipio de Soacha, bajo el principio de gradualidad establecido en el numeral 6 del artículo 5 de la Ley 2199 de 2022,(...) las modalidades y servicios de transporte público de pasajeros del corredor Soacha – Bogotá y viceversa continuarán operando bajo las condiciones establecidas en el Convenio 2023-2744 del 7 de noviembre de 2023, su Anexo No. 1 y demás documentos que lo integran, independientemente de su terminación o no, hasta que la Agencia Regional de Movilidad adopte las decisiones para iniciar formalmente el ejercicio de la autoridad regional de transporte en las modalidades y servicios de su competencia que modifiquen dichas condiciones de operación.."	ACEPTADA PARCIAL	No se aceptan las sugerencias de ajuste en la redacción de este artículo con las cuales se busca precisar que el servicio se continúe prestando en las condiciones actuales hasta que se adopten decisiones definitivas con base en los estudios técnicos que definirán las condiciones de operación en el corredor Soacha - Bogotá y viceversa. Al respecto, se destaca que el artículo 1 del Acuerdo de Junta Directiva 8 de 2024 dispuso que las condiciones señaladas en el Convenio 2023-2744 se mantendrían hasta que la Agencia Regional de Movilidad adopte las decisiones para iniciar formalmente el ejercicio de la autoridad regional de transporte en las modalidades y servicios de su competencia que modifiquen dichas condiciones de operación. En ese sentido, se contempló que la Agencia, como autoridad de transporte frente a la modalidad de servicio público colectivo metropolitano de pasajeros (antes pasajeros por carretera) esté habilitada para adoptar las decisiones que le competen en ejercicio de las atribuciones conferidas legal y estatutariamente en procura de la calidad y organización el servicio, mientras se obtienen los resultados finales del estudio que permitirán la definición de condiciones definitivas de operación en el corredor; lo anterior, a diferencia de las decisiones sobre el transporte urbano de Soacha que opera en el corredor, las cuales sí están expresamente supeditadas a los resultados definitivos del estudio tal como lo señala el parágrafo 2 del citado artículo. En todo caso, estas decisiones obedecerán a criterios técnicos y, por supuesto, tendrán en cuenta los resultados preliminares del estudio que se encuentra en ejecución en aspectos como el diagnóstico de la movilidad y el transporte público que, en los términos de la cláusula VI del Contrato RM CD 088-2024, se prevé que sea entregado por el contratista al finalizar el mes de julio de 2025. Así mismo, se destaca que las condiciones de operación del corredor deberán obedecer a un proceso gradual y de transición que implicará el fortalecimiento progresivo de las capacidades de la Agencia, la gestión de las acciones que permitan materializar la forma de operación definitiva del corredor, así como la gestión de recursos, lo cual implica un proceso con una duración considerable, de allí que sea indispensable iniciar con la toma de decisiones en ejercicio de la autoridad de transporte, se reitera, bajo criterios técnicos con el fin de procurar la organización y mejoramiento de la calidad del servicio. En todo caso, atendiendo la observación de no adelantar un trámite de habilitación por las condiciones actuales de la prestación del servicio que finalmente estarán supeditadas a los resultados del estudio, se ajustó la redacción de este artículo y, especialmente, del artículo 4, en el sentido de eliminar el proceso de habilitación, aunque se mantiene la posibilidad de ajustar los permisos de operación que deberán ajustarse a las condiciones del servicio colectivo metropolitano de pasajeros y tendrán en cuenta criterios técnicos, entre ellos, los resultados preliminares del estudio.

13		En relación con el artículo 4 del proyecto sobre las reglas y procedimiento gradual de autorización para la prestación del servicio se formularon los siguientes comentarios: <i>"Todo lo señalado en este artículo va en contravía de lo establecido en el Acuerdo 08 de 2024, citado en la parte considerativa del proyecto y que establece que: "Las condiciones de la modalidad de servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros del municipio de Soacha que opera en el corredor Soacha - Bogotá y viceversa se mantendrán hasta que se adopten las decisiones respectivas con fundamento en los resultados de los estudios(...)"</i> <i>Por tanto, lo procedente es tomar medidas con base en el resultado de los estudios y precisamente la gradualidad incluye mantener las condiciones actuales de operación, motivo por el cual el parágrafo 1 del artículo 1 claramente señala que "Las autoridades de transporte, en el ámbito de sus funciones y competencias, y en virtud de los principios de colaboración y coordinación, continuarán adelantando los trámites y demás actuaciones a que haya lugar para garantizar la continuidad del servicio"</i> <i>"De acuerdo y teniendo en cuenta los comentarios realizados también frente al artículo anterior, se sugiere la eliminación de este artículo".</i>	NO ACEPTADA	Al respecto, no es cierto que este artículo esté en contravía a lo dispuesto en el Acuerdo 8 de 2024; lo anterior, en tanto contrario a lo señalado en el comentario el artículo 1 del citado acuerdo dispuso que las condiciones contempladas en el Convenio 2023-2744 se mantendrían hasta que la Agencia Regional de Movilidad <u>adopte las decisiones para iniciar formalmente el ejercicio de la autoridad regional de transporte en las modalidades y servicios de su competencia que modifiquen dichas condiciones de operación.</u> En ese sentido, se contempló que la Agencia, como autoridad de transporte frente a la modalidad de servicio público colectivo metropolitano de pasajeros (antes pasajeros por carretera) esté habilitada para adoptar las decisiones que le competen en ejercicio de las atribuciones conferidas legal y estatutariamente en procura de la calidad y organización el servicio, mientras se obtienen los resultados finales del estudio que permitirán la definición de condiciones definitivas de operación en el corredor; lo anterior, a diferencia de las decisiones sobre el transporte urbano de Soacha que opera en el corredor, las cuales sí están expresamente supeditadas a los resultados definitivos del estudio tal como lo señala el parágrafo 2 del citado artículo. En todo caso, estas decisiones obedecerán a criterios técnicos y, por supuesto, tendrán en cuenta los resultados preliminares del estudio que se encuentra en ejecución en aspectos como el diagnóstico de la movilidad y el transporte público que, en los términos de la cláusula VI del Contrato RM CD 088-2024, se prevé que sea entregado por el contratista al finalizar el mes de julio de 2025. Así mismo, se destaca que las condiciones de operación del corredor deberán obedecer a un proceso gradual y de transición que implicará el fortalecimiento progresivo de las capacidades de la Agencia, la gestión de las acciones que permitan materializar la forma de operación definitiva del corredor, así como la gestión de recursos, lo cual implica un proceso con una duración considerable, de allí que sea indispensable iniciar con la toma de decisiones en ejercicio de la autoridad de transporte, se reitera, bajo criterios técnicos con el fin de procurar la organización y mejoramiento de la calidad del servicio.
14		Numeral 4 del artículo 4 se solicita el ajuste de "recorridos" por "recorridos en el corredor Soacha - Bogotá - Soacha"	NO ACEPTADA	En los permisos de operación se establecerán recorridos en la ruta Bogotá-Soacha de acuerdo con los resultados preliminares de los estudios técnicos y bajo el entendimiento de que se trata de una ruta metropolitana. No obstante, estas decisiones serán debidamente socializadas y coordinadas con las autoridades de tránsito y transporte del Distrito y el municipio. Por tanto, no se acepta el ajuste.

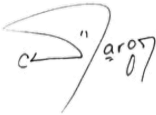
15	16/04/2025 (Extemporánea)	Secretaría Distrital de Movilidad	Parágrafo 2 del artículo 4: <i>"Lo señalado en el presente parágrafo y en el numeral 4, evidencian que las decisiones sobre la operación de transporte no pueden tomarse sin los resultados del estudio técnico, por tanto, el trámite de habilitación temporal de que trata este artículo sería prematuro e innecesario pues tendría que ajustarse más adelante y las empresas tendrían que hacer el trámite nuevamente.</i> <i>Además, estos trámites, por su carácter temporal, corren el riesgo de ser modificados una vez se adoptan las decisiones definitivas con base en dichos estudios , generando reprocesos administrativos e incertidumbre que afecta tanto a los operadores como a los usuarios".</i> <i>"Lo señalado en este parágrafo genera confusión al reiterar que incluso si se concede la habilitación, la decisión sobre su vigencia y aplicación quedará sujeta a los resultados del estudio técnico".</i>	ACEPTADA PARCIAL	En relación con este comentario, se destaca que se eliminó el procedimiento gradual de habilitación en el servicio y, en su lugar, se ajustó en el artículo 2 de la resolución que con ocasión del inicio formal del ejercicio de la autoridad, las empresas se entienden habilitadas en la modalidad de transporte colectivo metropolitano de pasajeros sin perjuicio de que, los requisitos de habilitación puedan ser verificados posteriormente en ejercicio de la función de supervisión del servicio a cargo de la Agencia. Asimismo, para evitar confusiones se elimina el parágrafo 2 pues la situación allí contemplada frente a la vigencia de los documentos de transporte ya se encontraba regulada en el inciso del artículo. Sin embargo, se destaca que las condiciones de operación del corredor deberán obedecer a un proceso gradual y de transición que implicará el fortalecimiento progresivo de las capacidades de la Agencia, la gestión de las acciones que permitan materializar la forma de operación definitiva del corredor, así como la gestión de recursos, lo cual implica un proceso con una duración considerable, de allí que sea indispensable iniciar con la toma de decisiones en ejercicio de la autoridad de transporte, se reitera, bajo criterios técnicos con el fin de procurar la organización y mejoramiento de la calidad del servicio. En todo caso, estas decisiones obedecerán a criterios técnicos y, por supuesto, tendrán en cuenta los resultados preliminares del estudio que se encuentra en ejecución en aspectos como el diagnóstico de la movilidad y el transporte público que, en los términos de la cláusula VI del Contrato RM CD 088-2024, se prevé que sea entregado por el contratista al finalizar el mes de julio de 2025. Por último, se destaca que, el mecanismo gradual resulta proporcional y adecuado a un fin constitucionalmente legítimo como lo es asegurar una mejor prestación del servicio en beneficio de los usuarios. En todo caso, se destaca que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado (Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno). En ese mismo sentido, la Corte Constitucional ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general. Por tanto, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio. (Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa).
16			Artículo 5: se sugiere eliminar la mención "sumatoria" ya que no hay una disposición normativa legal que permita o faculte a la atribución de una capacidad transportadora producto de sumatorias de capacidades individuales, se entiende que la mención corresponde a la sumatoria de las filas del anexo, pero mencionarlo así es impreciso.		En línea con el comentario, se acepta eliminación propuesta.

17		Artículo 5: se sugiere eliminar que posteriormente en el permiso de operación de que trata el artículo 4 se establecerá capacidad transportadora para cada empresa.	NO ACEPTADA	No se acepta la eliminación Al respecto, se destaca que el artículo 1 del Acuerdo de Junta Directiva 8 de 2024 dispuso que las condiciones señaladas en el Convenio 2023-2744 se mantendrían hasta que la Agencia Regional de Movilidad adopte las decisiones para iniciar formalmente el ejercicio de la autoridad regional de transporte en las modalidades y servicios de su competencia que modifiquen dichas condiciones de operación. En ese sentido, se contempló que la Agencia, como autoridad de transporte frente a la modalidad de servicio público colectivo metropolitano de pasajeros (antes pasajeros por carretera) esté habilitada para adoptar las decisiones que le competen en ejercicio de las atribuciones conferidas legal y estatutariamente en procura de la calidad y organización el servicio, mientras se obtienen los resultados finales del estudio que permitirán la definición de condiciones definitivas de operación en el corredor; lo anterior, a diferencia de las decisiones sobre el transporte urbano de Soacha que opera en el corredor, las cuales sí están expresamente supeditadas a los resultados definitivos del estudio tal como lo señala el parágrafo 2 del citado artículo. En todo caso, estas decisiones obedecerán a criterios técnicos y, por supuesto, tendrán en cuenta los resultados preliminares del estudio que se encuentra en ejecución en aspectos como el diagnóstico de la movilidad y el transporte público que, en los términos de la cláusula VI del Contrato RM CD 088-2024, se prevé que sea entregado por el contratista al finalizar el mes de julio de 2025. Así mismo, se destaca que las condiciones de operación del corredor deberán obedecer a un proceso gradual y de transición que implicará el fortalecimiento progresivo de las capacidades de la Agencia, la gestión de las acciones que permitan materializar la forma de operación definitiva del corredor, así como la gestión de recursos, lo cual implica un proceso con una duración considerable, de allí que sea indispensable iniciar con la toma de decisiones en ejercicio de la autoridad de transporte, se reitera, bajo criterios técnicos con el fin de procurar la organización y mejoramiento de la calidad del servicio.
18		Artículo 6: <i>"Si se suspende la reposición, ¿Qué pasará con la capacidad transportadora de los vehículos que cumplan el tiempo de vida útil o el plazo para reponer, antes de que se adopten los estudios?</i> <i>Esta decisión podría afectar la prestación del servicio y no cumple con la garantía de prestación del servicio de que trata el artículo 3 del proyecto.</i> <i>De acuerdo con lo establecido en el art. 6 de l a ley 105 de 1993, la autoridad del orden metropolitano podrá "suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil."</i> <i>Lo anterior implica una congelación de la capacidad transportadora, pero es posible reponer".</i>	NO ACEPTADA	No se acepta ajuste. Como fue señalado en la parte considerativa del proyecto los resultados del estudio permitirán definir el modelo financiero que se debe asumir para la desintegración del parque automotor a ser racionalizado que opera en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, con su respectivo análisis de sensibilidad, valoración del proceso y posibles fuentes de financiación; lo anterior, a través de un proceso iterativo y de retroalimentación permanente entre los componentes técnico y legal, razón por la cual se estima pertinente establecer la suspensión de reposición, renovación o incremento de la flota del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa hasta que se adopten las decisiones respectivas por la Agencia Regional de Movilidad con ocasión de la ejecución del referido estudio. En ese contexto, en aras de generar certeza y seguridad jurídica para los actores del servicio, no resulta conveniente permitir la reposición en tanto aún no se cuenta con los parámetros para establecer condiciones en esta materia y, para ello, sí se requerirán los resultados definitivos del estudio considerando el impacto financiero y en la operación de las medidas que se adopten sobre el parque automotor para la prestación del servicio. En efecto, dentro de las condiciones que definirá el estudio se encuentra <i>"(...) reposición y tipología vehicular (clase, capacidad, edad máxima y condiciones ambientales y de seguridad vial de los vehículos)"</i>. Por último, para la garantía de la prestación del servicio y reconocimiento el vencimiento del plazo para reponer de algunos vehículos, la ARM adoptará las medidas conducentes a permitir su operación transitoria con ocasión de la demanda ocasional surgida del cambio de modalidad de transporte.
19		Artículo 7: se sugiere cambiar la denominación "supervisión" por "inspección, vigilancia y control".	ACEPTADA	De acuerdo con la propuesta. Se acepta.
20		Artículo 8: se sugiere eliminar dentro de los trámites a cargo de las empresas de transporte la "Habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros"	ACEPTADA	Se acepta en consideración a que se eliminó el procedimiento gradual de habilitación en el servicio y, en su lugar, se ajustó en el artículo 2 de la resolución que, con ocasión del inicio formal del ejercicio de la autoridad, las empresas se entienden habilitadas en la modalidad de transporte colectivo metropolitano de pasajeros sin perjuicio de que los requisitos de habilitación puedan ser verificados posteriormente en ejercicio de la función de supervisión del servicio a cargo de la Agencia.
21		Artículo 8: se sugiere revisar si el trámite de desvinculación de mutuo acuerdo debería quedar únicamente a cargo de las empresas de transporte.	NO ACEPTADA	De acuerdo con lo señalado en el Decreto 1079 de 2015 este trámite puede ser adelantado tanto por la empresa como por el propietario. De igual forma, verificado el registro de este trámite en el SUIT por otras autoridades municipales y metropolitanas de transporte, así como por el Ministerio de Transporte, se determinó que puede ser iniciado por cualquiera de estos dos actores.

22		Parágrafo 1 del artículo 8: no es clara la necesidad de diferenciar entre reglamentación en general y definir a detalle: adopción e implementación de mecanismos, y trámites. Ambos elementos pueden abordarse en reglamentación, se sugiere mención genérica de reglamentación para evitar que no se enliste un elemento en específico y después deba cambiarse la resolución, o cual es la necesidad de determinar a detalle esa diferenciación?	ACEPTADA PARCIAL	De acuerdo con el comentario, se ajusta la disposición de tal forma que la norma solamente refiera a la reglamentación de los mecanismos de gestión de trámites pues allí se formalizarán, además de los procedimientos, aquellas herramientas que sean implementadas por la entidad. No obstante, se ajusta la redacción propuesta en la observación.
23		Parágrafo 2 del artículo 8: se sugiere ajustar que los trámites gestionados por la ARM no tendrán costo alguno mientras se adoptan las condiciones definitivas de operación en el corredor.	NO ACEPTADA	No se acepta la sugerencia pues, como ha sido indicado en la respuesta a las demás observaciones, mientras se toman las decisiones definitivas con base en los estudios técnicos que establecerán las condiciones de operación del corredor, se debe garantizar la continuidad del servicio bajo la modalidad existente (colectivo metropolitano de pasajeros) lo cual requiere de la gestión de trámites. La gratuidad del trámite está supeditada a que la entidad cuente con la estructura administrativa para su gestión y con base en ello establezca los costos que permitan definir la tarifa en cumplimiento del principio de legalidad de los tributos. Esto se detalló en el documento técnico de soprte publicado junto con la resolución.
24		Parágrafo 3 del artículo 8: se sugiere eliminar que agotado el procedimiento señalado en el artículo 4 los trámites se regirán por las reglas de la modalidad de transporte colectivo metropolitano de pasajeros.	ACEPTADA	Se acepta en consideración a que se eliminó el procedimiento gradual de habilitación en el servicio y, en su lugar, se ajustó en el artículo 2 de la resolución que, con ocasión del inicio formal del ejercicio de la autoridad, las empresas se entienden habilitadas en la modalidad de transporte colectivo metropolitano de pasajeros sin perjuicio de que los requisitos de habilitación puedan ser verificados posteriormente en ejercicio de la función de supervisión del servicio a cargo de la Agencia.
25		Parágrafo 4 del artículo 8: "cuales son los mecanismos de gestión? y serán comunicados con antelación o cual es la característica de esta comunicación. que es lo que se quiere resaltar?", "debidamente es un término subjetivo". Adicionalmente si se tiene en cuenta la sugerencia de modificación en términos generales de "reglamentación" (parágrafo 1 del art. 8) pues esto sobra ya que en cualquier caso la reglamentación a expedir debe ser publicada para conocimiento ciudadano"	ACEPTADA PARCIAL	En línea con lo señalado en la observación, se ajustó la redacción de la disposición para generar claridad en relación con el supuesto de hecho en que esta aplica; no obstante, no se acepta su eliminación pues lo que se busca es que, mientras se formalizan los trámites a través de la expedición del respectivo acto administrativo que reúna integralmente las disposiciones en esta materia, se puedan emitir instrucciones u orientaciones a los actores del servicio interesados para que conozcan los canales de comunicación dispuestos por la entidad para la gestión transitoria de esos servicios.
26		Artículo 9: esto deja en entredicho la motivación del acto y la información incluida, se concluye (por la redacción) que quizá hay evidencia de que la información recaudada puede tener inconsistencias, pero si es así la redacción debería modularse para que se acote a la información recaudada, más no a la totalidad del acto administrativo.	ACEPTADA	Respecto de este comentario, se destaca que la dirección ad hoc de la Agencia Regional de Movilidad ha recibido la información asociada a la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa, la cual ha venido siendo regulada en virtud de múltiples convenios interadministrativos con diferentes actores involucrados. Particularmente, del ejercicio previo de contraste entre distintas fuentes de información para la consolidación de los anexos se han encontrado algunas diferencias que han sido subsanadas; no obstante, resulta indispensable prever, en salvaguarda del ejercicio adelantado, la posibilidad de que deba corregirse información relacionada, entre otros, con el parque automotor autorizado, ya sea por iniciativa de la entidad o porque así sea solicitado por algún interesado. Asimismo, la vinculación de otras autoridades es indispensable pues, como fue antedicho, en la regulación de esta y las demás modalidades de transporte que operan en el corredor Bogotá - Soacha y viceversa han participado diferentes autoridades, de allí que, en caso de estimarse procedente, sea necesario vincularlas en los procedimientos o solicitudes de ajuste de información. En todo caso, se considera adecuado el ajuste de redacción propuesto en tanto, en efecto, la veracidad de la información o no obedece al proceso de recauso, consolidación y contraste para la elaboración del acto y de los anexos y no del contenido jurídico y técnico de este.
27		Artículo 9: sobre el término de 10 días hábiles se pregunta si operativamente es suficiente este término	ACEPTADA	De acuerdo con el comentario y para generar mayor transparencia y un adecuado ejercicio del derecho al debido proceso de los posibles interesados, este término se aumento a quince (15) días hábiles.

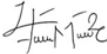
28			Artículo 9: "la mención a la Ley 1437/11 se refiere a los términos de que, de respuesta?, de interposición de recursos (tratándose de A.A de carácter general como este no proceden), de desistimiento?, de corrección del A.A?, se sugiere precisar la disposición normativa del CPACA respecto de la cual se quiere hacer remisión. o se refiere a cumplimiento de requisitos de habilitación con la información obtenida de MT y respecto de la cual se verifica mediante una actuación administrativa? y entonces se aplica Decreto 1079?"	ACEPTADA	En línea con el comentario, se ajustó la disposición para precisar que se aplica el procedimiento administrativo general de la Ley 1437 de 2011 regulado en los artículos 34 y siguientes. En efecto, no se trata de un recurso de reposición por tratarse de un acto general, pero considerando que puede tener efectos particulares se contempló este procedimiento. Con esta precisión se entiende que debe adelantarse la actuación en la que, si es del caso, se debe vincular a terceros, decretar y practicar pruebas y demás previsiones contenidas en la citada norma.
29			Artículo 12: se solicita que la vigencia se aplique desde la publicación del acto administrativo.	ACEPTADA	En línea con el comentario, se acepta la observación.

En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el (la) suscrito (a) responsable del proceso certifica que se adelantó la consulta pública del proyecto según los datos consignados en este formato y que se respondieron integralmente las observaciones allegadas por ciudadanos y grupos de interés dentro del plazo concedido para esos efectos. En constancia de lo anterior suscribe:



CLARA INÉS MÁRQUEZ VÁSQUEZ
Directora ad hoc

Elaboró: Angie Rincón Jiménez - Contratista



Revisó: Camilo Molina Contreras - Contratista

